

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peta Kota Surabaya	27
Gambar 2.2 Layout Terminal Bungurasih	32
Gambar 2.3 Jalur Kedatangan Bus Terminal Bungurasih.....	33
Gambar 2.4 Logo Bisma Community	37

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di Indonesia, transportasi memiliki perkembangan yang cukup pesat. Hal ini dapat dilihat dari sejarah transportasi di Indonesia. Pada zaman dahulu, orang melakukan kegiatan perpindahan dari satu tempat ketempat lain hanya dengan berjalan kaki, menggunakan hewan seperti sapi atau kuda serta kendaraan sederhana untuk membantu mereka melakukan perpindahannya, sehingga memerlukan waktu yang lama untuk sampai ke tempat tujuan. Prasarana transportasi seperti jalan masih minim dan kurang diperhatikan. Seiring perkembangan teknologi, sarana transportasi yang ada saat ini sudah jauh berbeda dengan zaman dahulu, jumlah sarana transportasi yang ada sekarang terus meningkat setiap tahunnya, serta memiliki kemudahan dalam menggunakannya dan waktu tempuh yang lebih singkat. Perkembangan sarana transportasi yang mulai meningkat perlu diimbangi dengan prasarana yang memadai, seperti jalan yang mampu mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa serta mampu memberikan pelayanan terhadap peningkatan jumlah sarana transportasi tersebut.

Transportasi merupakan hal terpenting dalam melakukan suatu pergerakan dan perpindahan dalam kehidupan. Kegiatan manusia sehari-hari sangatlah berbeda, hal ini disebabkan karena tujuannya yang berbeda antara satu sama yang lainnya. Sehingga hal ini juga berpengaruh dalam hal permintaan transportasi dan moda transportasi yang digunakan. Moda transportasi merupakan komponen yang penting, karena menentukan sensitivitas model untuk permintaan perubahan (Combes dan Tavasszy, 2016). Pemilihan suatu moda transportasi dapat dikatakan sebagai tahapan yang terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi, serta banyaknya jenis moda transportasi yang dapat digunakan oleh pelaku perjalanan (Tamin, 1997).

Fungsi dan manfaat transportasi diklasifikasikan menjadi beberapa bagian penting. Transportasi memiliki fungsi yang terbagi menjadi dua yaitu melancarkan arus barang dan manusia dan menunjang perkembangan pembangunan (*the promoting sector*). Sedangkan manfaat transportasi menjadi tiga klasifikasi yaitu : (1) Manfaat ekonomi yang mana bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi. (2) Manfaat sosial yaitu memberikan kemudahan baik perseorangan ataupun kelompok dalam mencapai tujuannya. (3) Manfaat politis yaitu menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan negara, mengatasi bencana. (4) Manfaat kewilayahan yaitu memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman terutama yang berkaitan dengan sirkulasi dan mobilisasi serta perangsang pembangunan (radarplanologi.com).

Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya (Warpani, 1990). Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut Miro (2012), Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi: 1. Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya. 2. Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP), transportasi antar-kota antara-provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Berdasarkan riset yang dilakukan Kementerian Perhubungan (Kemenhub), pada tahun 2019 moda transportasi bus diprediksi akan banyak digunakan oleh pemudik. Diperkirakan pemudik yang menggunakan bus mencapai 4,46 juta orang atau sekitar 30 persen dari total pemudik tahun ini. Diperkirakan jumlah pemudik dengan mobil pribadi mencapai angka 4,3 juta orang atau sekitar 28,9 persen dari total pemudik tahun ini. Selanjutnya, pemudik dengan kereta api diperkirakan

mencapai 2,49 juta orang atau sekitar 16,7 persen dari total pemudik tahun ini. Diperkirakan sebanyak 1,41 juta orang atau sekitar 9,5 persen masyarakat yang mudik menggunakan pesawat terbang dari total pemudik tahun ini. Selain itu, ada juga pemudik yang menggunakan sepeda motor, yakni sebanyak 942.000 orang atau sekitar 6,3 persen dari total pemudik tahun ini.

Berdasarkan data diatas, terdapat dua transportasi umum yang paling diminati masyarakat pada perjalanan mudik tahun 2019 yaitu bus dan kereta api. Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, definisi dari kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api sendiri terdiri dari lokomotif, kereta, dan gerbong. Lokomotif merupakan kendaraan rel yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan pemindah tenaga kepada roda-roda dan khusus digunakan untuk menarik kereta penumpang dan atau gerbong barang. Kereta merupakan salah satu rangkaian dari kereta api yang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Sedangkan rangkaian yang digunakan untuk mengangkut barang atau binatang disebut gerbong.

Menurut Badan Pusat Statistik, angkutan kereta api merupakan salah satu sarana transportasi moda angkutan masal yang tepat dan populer untuk melayani kebutuhan masyarakat, karena kemampuannya yang dapat mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar dengan waktu tempuh yang relatif singkat tanpa ada hambatan di jalur kereta. Pada tahun 2013, realisasi penumpang yang diangkut kereta api adalah 216 juta dan naik pada tahun 2017 menjadi 393,3 juta penumpang atau naik rata-rata 16,16 persen per tahun. (BPS: Statistik Transportasi Darat, 2017).

Keunggulan Kereta Api: (1) Kereta api adalah tipe alat transportasi yang bersifat angkutan cukup murah, lebih sedikit dalam memakai energi, jangkauan operasionalnya meliputi jarak dekat dan jarak jauh. (2) Perkeretaapian berdampak ekonomis dalam pemakaian ruang, serta tidak polutif sehingga mendukung kelestarian lingkungan hidup manusia di masa mendatang. (3) Dalam segi operasional, kereta api memiliki keandalan keselamatan perjalanan yang lebih baik

dan lebih sedikit kendalanya. (4) Perubahan cuaca dan iklim hanya sedikit (tidak terlalu) mempengaruhi angkutan kereta api. Kelemahan Kereta Api : (1) pemesanan tiket sulit pada saat hari besar. (2) jadwal keberangkatan kacau apabila terdapat kendala. (3) tiket lebih mahal dibanding transportasi darat lainnya pada kelas yang sama (repository.usu.ac.id).

Transportasi darat, khususnya Bus telah memiliki berbagai fasilitas yang cukup memadai. Baik itu dari segi keamanan, keselamatan maupun kenyamanan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek (“Permenhub 98/2013”) sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek (“Permenhub 29/2015”). Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Pada saat ini setiap perusahaan otobus telah berlomba-lomba meningkatkan pelayanannya dan menyediakan berbagai fasilitas (kelas) yang ditawarkan seperti kelas Ekonomi, AC Ekonomi, Patas Non AC, Patas AC, VIP, Eksekutif dan Super Eksekutif.

Berdasarkan data kemenhub yang sudah dipaparkan diatas, bus merupakan salah satu moda transportasi yang digemari oleh masyarakat Indonesia. Kelebihan bus dibanding transportasi lain adalah biaya yang murah, dapat menjangkau daerah terpencil, kemudahan dalam pembelian tiket, serta kecepatan waktu tempuh. Dibalik itu semua, bus tetap memiliki kekurangan seperti kondisi terminal atau rumah makan yang kurang bersih, serta stigma bahwa naik bus melelahkan, ugal-ugalan dan banyak calo. Pada tahun 2018, berdasarkan data Kepolisian Daerah (Polda) Jawa Timur (Jatim) mencatat angka kecelakaan lalu lintas di wilayah setempat yang melibatkan bus sebanyak 12 kasus. Hal ini lebih tinggi dibandingkan transportasi lainnya. Meskipun begitu, bus memiliki penggemar yang mana

terdapat sekumpulan orang yang menggemari bus di Indonesia. Penggemar menjadikan bus bukan hanya sekedar alat transportasi darat yang hanya bisa mengantarkan orang mencapai tempat tujuan tetapi penggemar menganggap menggemari bus itu sebagai hobi. Segala sesuatu yang berhubungan dengan bus penggemar bahas mulai dari mesin, body, interior, dan semuanya yang ada dalam bus baik itu bus antar kota, bus antar kota antar provinsi dan bus pariwisata. Penggemar bus saat ini tersebar di berbagai daerah di Indonesia seperti pulau Jawa dan pulau Sumatra. Penggemar bus tidak memandang umur, dari anak-anak, dewasa sampai orang tua.

Permasalahan dalam memaknai penggunaan moda transportasi merupakan suatu permasalahan yang sulit untuk diidentifikasi. Pada hal pemilihan moda menyangkut kepuasan, kenyamanan dan kebutuhan seseorang yang berbeda. Pemilihan moda adalah suatu proses memisahkan orang perjalanan dengan modus perjalanan untuk memahami hubungan antara moda dengan suatu faktor yang mempengaruhi pemilihan moda (Minal dan Sekhar, 2014). Hal ini semua dipengaruhi oleh faktor yang sulit diidentifikasi misalnya: keamanan, kenyamanan, ketersediaan moda dan lainnya (Tamin, 2003).

Pada penelitian kali ini, peneliti memfokuskan pada bagaimana makna penggunaan bus bagi penggemar bus di Kota Surabaya. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan istilah “pilihan rasional” oleh James S Coleman yang menyatakan bahwa ”tindakan perseorangan mengarah kepada tujuan dan tujuan itu (dan juga tindakan) ditentukan oleh nilai atau pilihan (George Ritzer, 2007: 391). Pilihan itu sendiri didasarkan pada keuntungan individu dalam memilih bus sebagai moda transportasinya. Dalam implementasinya, para individu tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah, cepat dan nyaman serta menguntungkan untuk digunakan dalam menjalankan aktivitasnya. Penelitian ini juga menggunakan teori konstruksi sosial oleh Peter L. Berger dan Thomas Luckmann yang bermaksud agar mampu memberikan pemaparan lebih mendalam mengenai pemaknaan penggemar bus terhadap bus sebagai moda transportasi

pilihannya melalui tiga proses, yaitu proses eksternalisasi, objektifikasi, dan internalisasi.

Keunikan dalam penelitian yang akan dilakukan adalah bus sebagai moda transportasi yang memiliki banyak kekurangan dan resiko masih digunakan oleh banyak orang bahkan sampai terdapat penggemar bus yang mana menggemari dan memahami berbagai hal terkait transportasi bus ini. Pada penelitian sebelumnya yang ditulis di jurnal yang berjudul *More Than Just A Bus Ride: The Role Of Perceptions In Travel Behavior* belum memberikan penjelasan secara spesifik mengenai makna penggunaan bus sebagai moda transportasinya. Begitu pula pada jurnal *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Penumpang Antara Bus Dan Kereta Api Rute Purwodadi – Semarang* oleh Teguh Pujiyanto yang hanya menjelaskan karakteristik responden pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan membuat model pemilihan moda. Selain itu pada jurnal *Model Pemilihan Moda Dan Perbandingan Perilaku Perjalanan* oleh Gito Sugiyanto hanya memfokuskan pada perbandingan perilaku perjalanan di Yogyakarta dan Manila.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas dapat dirumuskan permasalahan yaitu bagaimana makna penggunaan bus bagi penggemar bus di Kota Surabaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk menjelaskan makna penggunaan bus bagi penggemar bus di Kota Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan memberi kontribusi pada kajian tentang transportasi dan ilmu sosial. Kajian tentang transportasi di Indonesia memang sudah cukup banyak. Namun baru sedikit riset yang mengaitkan antara transportasi dan fenomena sosial. Maka dari itu, penelitian ini

diharapkan mampu memberikan referensi baru mengenai makna penggunaan bus bagi penggemar bus di Kota Surabaya.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi pihak-pihak yang terkait dalam jasa transportasi melalui analisis yang dipaparkan, sehingga dapat mengambil kebijakan sesuai dengan apa yang seharusnya. Bus merupakan alat transportasi yang penting di masyarakat. Melalui kajian ini diharapkan pemilik Perusahaan Otobus (PO), pembuat kebijakan dan masyarakat pada umumnya memiliki bahan acuan dan diskusi yang bisa menambah wawasan tentang makna penggunaan moda transportasi bus.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Studi Terdahulu

Dalam jurnal berjudul *Reforming Innercity Bus Transportation in a Developing Country: A Passenger-Driven Model* menjelaskan bahwa sistem transportasi di Kota Dhaka, Bangladesh, membutuhkan perbaikan yang signifikan. Jumlah kendaraan bermotor yang berlebihan di jalan-jalan kota telah menjadi penyebab kemacetan lalu lintas yang tak tertahankan, yang mengarah ke eksternalitas negatif seperti kehilangan produktivitas, peningkatan tingkat stres, dan efek kesehatan yang merugikan dari polusi. Di sebuah kota yang dihuni oleh lebih dari 12 juta orang, yang sebagian besar mewakili kelas menengah dan bawah, sistem transportasi bus berbiaya rendah yang terorganisir dengan baik belum muncul untuk menyelesaikan masalah transportasi kota. Studi ini mengeksplorasi cara meningkatkan layanan transportasi bus di Dhaka. Delapan faktor diidentifikasi untuk mengatasi tingkat kepuasan pengguna bus reguler yang pendapat dan keprihatinannya dianggap vital dalam membuat layanan bus di kota lebih terorganisir, berbasis kebutuhan, dan berorientasi layanan. Menggunakan analisis faktor dan regresi berganda, lima dari delapan faktor yang dipilih ditemukan memiliki efek signifikan pada kepuasan penumpang. Ini termasuk tingkat kenyamanan, perilaku staf, jumlah bus yang diubah untuk mencapai tujuan,

pengawasan, dan fasilitas menunggu. Implikasi kebijakan dibahas dalam pandangan temuan.

Untuk mendorong lebih banyak orang untuk menggunakan sistem transportasi bus kota, penting untuk mendapatkan wawasan dari pengguna sebenarnya dari sistem tentang perubahan yang ingin mereka lihat untuk memenuhi kebutuhan mereka dengan lebih baik. Wawasan ini kemudian harus diperhitungkan dalam strategi yang koheren untuk memberikan nilai nyata kepada penumpang. Dalam hal ini, Jen dan Hu (2003) meneliti model nilai yang dirasakan untuk Taiwan di mana mereka berpendapat bahwa jika manfaat relatif terhadap biaya menggunakan layanan bus melebihi manfaat dan biaya moda transportasi alternatif, itu akan meningkatkan niat penggunaan kembali untuk bus. Dengan mengidentifikasi dimensi utama yang menawarkan nilai dan memengaruhi kepuasan pelanggan, strategi layanan bus alternatif dapat dirancang sehingga lebih banyak orang yang memilih layanan ini. Pada gilirannya, ini akan mengurangi kemacetan saat ini dan masalah terkait yang dihadapi oleh kota dan penduduknya. Dua tujuan penelitian utama dari penelitian ini adalah untuk: a) Identifikasi faktor-faktor kunci dalam konteks transportasi bus di Kota Dhaka yang menjelaskan kepuasan pelanggan / penumpang. b) Menilai kepentingan relatif dari dimensi-dimensi ini untuk memprioritaskan penyediaan layanan dan meningkatkan kepuasan penumpang. Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan peneliti adalah penelitian ini lebih memusatkan pada peningkatan kepuasan pelanggan sehingga individu tertarik dalam menggunakan Bus. Sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan peneliti lebih memfokuskan pada bagaimana penggemar bus memaknai bus sebagai moda transportasi pilihannya (Andaleeb, 2007).

Dalam jurnal berjudul *More Than Just A Bus Ride: The Role Of Perceptions In Travel Behavior* bertujuan untuk menambah dimensi lain pada pemahaman kita tentang perilaku perjalanan dengan menyoroti bagaimana keputusan individu tentang perjalanan secara simultan dipengaruhi oleh metrik yang rasional dan dapat dihitung dari sistem transportasi tetapi juga oleh persepsi konteks sosial yang dikonstruksi secara sosial yang dimiliki oleh para pelancong tentang perjalanan

tersebut. Konteks untuk penelitian ini adalah transformasi cepat dari pasar untuk bus antar kota di Amerika Serikat bagian Timur Laut. Serta dijelaskan pula mengenai bagaimana keputusan perjalanan para peserta dipengaruhi oleh langkah-langkah teknokratis tradisional dari sistem transportasi dan persepsi yang dimiliki para pelancong tentang moda yang berbeda, pekerjaan ini menambah literatur tentang pilihan moda, penumpang transit dan mobilitas.

Penelitian ini menggunakan kelompok fokus untuk memahami bagaimana dan mengapa para pelancong antarkota membuat keputusan untuk menggunakan bus antarkota. Saya melakukan empat kelompok fokus dalam bahasa Inggris dan satu dalam bahasa Mandarin dengan penumpang bus tepi jalan. Saya mengadakan kelompok fokus di Philadelphia dan New York City pada musim panas dan musim gugur 2009. Saya merekrut peserta di halte bus antarkota di Philadelphia dan New York dan memoderasi fokus bahasa Inggris kelompok dengan asisten. Hasil dari penelitian ini adalah terdapat faktor yang mempengaruhi keputusan pilihan moda, yaitu faktor internal. Faktor internal yang dimaksud adalah biaya, waktu perjalanan, frekuensi, fasilitas, dan keselamatan. Perbedaan dengan penelitian yang saya lakukan adalah dimana penelitian ini memusatkan pada dua objek penelitian yaitu bus Chinatown dan bus tepi jalan. Dengan kata lain, penelitian ini memberikan komparasi analitis dalam penerapannya. Penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti lebih memusatkan kepada moda transportasi bus secara keseluruhan (Klein, 2016).

Dalam jurnal *The Sociology of Transportation* memberikan ulasan komprehensif tentang perkembangan dalam penelitian transportasi yang relevan dengan penyelidikan sosiologis tentang transportasi perkotaan dan konsekuensinya untuk struktur perkotaan, baik spasial dan sosial. Penelitian baru-baru ini telah melampaui pengamatan awal tentang keterkaitan antara penggunaan transportasi dan bentuk spasial dari kota untuk lebih detail dampaknya pada segregasi perumahan, desentralisasi, dan ketidaksetaraan dalam akses mobilitas. Studi kasus sejarah perusahaan lokal transit dan politik, organisasi industri dari industri transportasi dan dampaknya pada kebijakan transportasi, dan studi nasional dan

lokal dari ekonomi politik perkotaan transportasi telah maju kerangka penelitian perbandingan untuk memahami kekuatan institusional yang membatasi pilihan transportasi dan pengembangan teknis. Akhirnya, penelitian psikologi sosial, melalui studi eksperimental laboratorium, studi lapangan, dan analisis anggaran waktu, baru saja mulai meneliti dampak transportasi terhadap interaksi sosial dalam keluarga dan masyarakat. Tinjauan pustaka ini ditutup dengan pertanyaan penelitian yang diajukan untuk penyelidikan di masa depan. Jurnal ini menjadi tolak ukur dalam penelitian akan dilakukan karena membahas mengenai keterkaitan sosiologi dan transportasi. Namun pembahasannya lebih memusatkan pada bentuk perkembangan serta dampak transportasi (Yago, 1983).

Pada jurnal *Children's mode choice for the school trip: the role of distance and school location in walking to school* ini menggunakan model pilihan mode untuk menguji bagaimana strategi penggunaan lahan sekolah komunitas dapat memengaruhi jalan kaki ke sekolah. Hasilnya menunjukkan bahwa sekolah komunitas memiliki potensi untuk meningkatkan tingkat berjalan tetapi akan membutuhkan perubahan besar dari penggunaan lahan saat ini, sekolah, dan praktik perencanaan transportasi. Penelitian ini menguji hipotesis bahwa distribusi spasial siswa dan sekolah saat ini mengarah ke jarak perjalanan yang jauh dan merupakan alasan utama rendahnya tingkat berjalan saat ini ke sekolah. Dengan menggunakan kerangka kerja pemodelan multinomial, saya mengidentifikasi bagaimana lamanya perjalanan, mengendalikan karakteristik individu dan rumah tangga, memengaruhi keputusan untuk berjalan ke sekolah. Hasil model kemudian digunakan untuk memprediksi bagaimana perencanaan kota dan strategi desain, yang membahas distribusi spasial sekolah dan siswa seperti sekolah komunitas dapat memengaruhi cara anak bepergian ke sekolah. Jurnal ini memiliki kesamaan dengan penelitian yang akan dilakukan, yaitu membahas mengenai pertimbangan-pertimbangan yang dipilih individu dalam melakukan perjalanan. Selain itu terdapat perbedaannya yaitu pada penelitian yang akan dilakukan mengaitkannya dengan sarana transportasi bus dan hasil dari penelitian digunakan untuk memberikan bahan acuan

dan diskusi yang bisa menambah wawasan tentang makna penggunaan bus bagi penggemar bus (McDonald C, 2007).

Dalam jurnal yang berjudul Model Pemilihan Moda Dan Perbandingan Perilaku Perjalanan (Studi Kasus Di Yogyakarta Dan Filipina) melakukan pemodelan pemilihan moda dan membandingkan perilaku perjalanan di Yogyakarta, Indonesia dan di Filipina. Perilaku perjalanan di Filipina di fokuskan pada kebiasaan perjalanan para pelajar untuk tujuan ke sekolah termasuk perjalanan ke kampus. Analisis pemodelan pemilihan moda di Filipina dilakukan berdasarkan data sekunder sedangkan untuk pemodelan pemilihan moda dan perilaku perjalanan di Yogyakarta berdasarkan data primer hasil observasi dan wawancara di lapangan. Model pemilihan moda yang digunakan yaitu model logit binomial. Hasil penelitian diperoleh bahwa atribut perjalanan yang mempengaruhi perilaku pemilihan moda di Yogyakarta yaitu: biaya perjalanan, biaya parkir, waktu tempuh perjalanan, waktu kedatangan antar bus kota (headway) dan waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus kota. Faktor yang mempengaruhi perilaku pemilihan moda mahasiswa di Filipina yaitu pola perjalanan hariannya, karakteristik perjalanan, karakteristik sosial ekonomi dan keefektifan kebijakan transportasi. Empat faktor yang mempengaruhi pemilihan moda di Filipina yaitu faktor kenyamanan, faktor biaya perjalanan, faktor waktu tempuh perjalanan dan faktor lain. Perbedaan dengan penelitian yang peneliti lakukan terletak pada fokus penelitian, dimana penelitian ini berfokus pada tipe perjalanan sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan berfokus pada makna pemilihan moda transportasi. Perbedaan berikutnya terletak pada subjek penelitian, dimana peneliti menjadikan penggemar bus sebagai subjek penelitian. Perbedaan berikutnya terletak pada lokasi penelitian. Pada penelitian yang akan dilakukan berlokasi di Surabaya, Jawa Timur (Sugiyanto, 2013).

Dalam jurnal yang berjudul Analisis Pemilihan Moda Transportasi Penumpang Antara Bus Dan Kereta Api Rute Purwodadi - Semarang melakukan penelitian untuk mengetahui karakteristik responden pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan membuat model pemilihan moda yang ada di kota

tersebut. Karakteristik pelaku perjalanan yang dimaksud meliputi: pemilihan moda, jenis kelamin, umur, dan pekerjaan, sedangkan karakteristik perjalanan terdiri dari: biaya, tujuan, waktu perjalanan, dan alasan memilih moda transportasi. Analisa pemilihan moda didasarkan pada model logit biner selisih dan logit biner rasio. Kekurangan dalam penelitian tersebut adalah belum menjelaskan mengenai makna penggunaan moda transportasi bus (Pujiyanto, 2016).

Pada skripsi yang berjudul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Memilih Angkutan Trans Jogja Di Malioboro melakukan penelitian untuk mengetahui persepsi masyarakat dan faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih angkutan Trans Jogja. Penelitian ini dilaksanakan di kawasan malioboro khususnya masyarakat penumpang Trans Jogja di kawasan Malioboro tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Sumber data dalam penelitian ini adalah sumber data berupa kata-kata dan tindakan, sumber tertulis dan foto/dokumentasi. Adapun teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara informan dan dokumentasi. Untuk pengambilan sampel menggunakan purposive sampling, dalam hal ini peneliti memilih informan yang dianggap mengetahui permasalahan yang dikaji. Validitas data menggunakan teknik triangulasi yakni untuk menguji keabsahan data. Analisis data dengan model analisis interaktif Miles dan Huberman yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menyatakan persepsi masyarakat terhadap adanya Trans Jogja sangat antusias karena banyak kelebihan dari Trans Jogja itu sendiri dari sarana dan prasarananya yang cukup memadai dan harga terjangkau. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat memilih Trans Jogja karena fasilitas yang sangat nyaman. Faktor-faktornya yaitu, faktor pendukung karena adanya tarif yang ekonomi serta sarana dan prasarana yang cukup memadai selain itu juga terdapat jandran yang bertugas mengatur lalu lintas demi kelancaran dan menjaga keamanan. Faktor penghambat juga sering terjadi adanya keterlambatan bus, kurangnya halte-halte sehingga masyarakat sulit untuk menjangkaunya. Selain itu tidak adanya jalur sendiri untuk Trans Jogja menghambat seseorang

menggunakan Trans Jogja karena, terjebak macet sehingga menimbulkan ketidakefisienan waktu dalam menuju tempat tujuan. Penelitian ini menjadi salah satu tolak ukur dalam penelitian yang dilakukan karena terdapat banyak kesamaan. Namun terdapat juga perbedaan, yaitu terletak pada subjek penelitian, dimana peneliti menjadikan penggemar bus sebagai subjek penelitian (Astuti, 2019).

1.5.2 Kerangka Teori

1.5.2.1 Teori Konstruksi Sosial

Teori konstruksi sosial (social construction) Berger dan Luckmann merupakan teori sosiologi kontemporer yang berpijak pada sosiologi pengetahuan. Dalam teori ini terkandung pemahaman bahwa kenyataan dibangun secara sosial, serta kenyataan dan pengetahuan merupakan dua istilah kunci untuk memahaminya. Kenyataan adalah suatu kualitas yang terdapat dalam fenomena-fenomena yang diakui memiliki keberadaan (being)-nya sendiri sehingga tidak tergantung kepada kehendak manusia; sedangkan pengetahuan adalah kepastian bahwa fenomen-fenomen itu nyata (real) dan memiliki karakteristik yang spesifik (Berger, 1990: 1).

Berger dan Luckmann (1990: 28) menyatakan dunia kehidupan sehari-hari menampilkan diri sebagai kenyataan yang ditafsirkan oleh manusia. Maka itu, apa yang menurut manusia nyata ditemukan dalam dunia. Kehidupan sehari-hari merupakan suatu kenyataan seperti yang dialaminya. Dunia kehidupan sehari-hari yang dialami tidak hanya nyata tetapi juga bermakna. Kebermaknaannya adalah subjektif, artinya dianggap benar atau begitulah adanya sebagaimana yang dipersepsi manusia.

Dunia kehidupan sehari-hari merupakan suatu yang berasal dari pikiran dan tindakan manusia, dan dipelihara sebagai yang nyata dalam pikiran dan tindakan. Atas dasar itulah kemudian Berger dan Luckmann (1990: 29) menyatakan bahwa dasar-dasar pengetahuan dalam kehidupan sehari-hari adalah objektivasi (pengobjektivan) dari proses-proses (dan makna-makna) subjektif dengan mana

dunia akal-sehat intersubjektif dibentuk. Dalam proses pengobjektifan, Berger dan Luckman (1990: 30) menekankan adanya kesadaran, dan kesadaran itu selalu intensional karena ia selalu terarah pada objek. Dasar kesadaran (esensi) memang tidak pernah dapat disadari, karena manusia hanya memiliki kesadaran tentang sesuatu (fenomena); baik menyangkut kenyataan fisik lahiriah maupun kenyataan subjektif batiniah.

Bagi Berger dan Luckmann (1990: 34), ada persesuaian yang berlangsung terus-menerus antara makna-makna orang yang satu dengan yang lain tadi. Ada kesadaran bersama mengenai kenyataan di dalamnya menuju sikap alamiah atau sikap kesadaran akal sehat. Sikap ini kemudian mengacu kepada suatu dunia yang sama-sama dialami banyak orang. Jika ini sudah terjadi maka dapat disebut dengan pengetahuan akal sehat (*common-sense knowledge*), yakni pengetahuan yang dimiliki semua orang dalam kegiatan rutin yang normal dan sudah jelas dengan sendirinya dalam kehidupan sehari-hari.

Kenyataan hidup sehari-hari dialami bersama oleh orang-orang. Pengalaman terpenting orang-orang berlangsung dalam situasi tatap-muka, sebagai proses interaksi sosial (Berger dan Luckmann, 1990: 41). Dalam situasi tatap-muka ini, orang-orang terus-menerus saling bersentuhan, berinteraksi, dan berekspresi. Dalam situasi itu pula terjadi interpretasi dan refleksi. Interaksi tatap-muka sangat memungkinkan mengubah skema-skema tipifikasi orang. Perjumpaan tatap-muka yang terjadi terus-menerus dapat memengaruhi tipifikasi orang sebagai pendiam, pendendam, periang, dan sebagainya. Pada gilirannya, interaksi itu kembali melahirkan tipifikasi baru. Pandangan Berger dan Luckmann (1990: 47) dapat dimengerti bahwa kenyataan sosial kehidupan sehari-hari dipahami dalam suatu rangkaian (*continuum*) berbagai tipifikasi, yang menjadi semakin anonim dengan semakin jauhnya tipifikasi itu dari di sini dan sekarang dalam situasi tatap-muka. Pada satu sisi, di dalam rangkaian itu terdapat orang-orang yang saling berinteraksi secara intensif dalam situasi tatap muka; dan di sisi lain, terdapat abstraksi-abstraksi yang sangat anonim karena sifatnya yang tidak terlibat dalam tatap muka.

1.5.2.1.1 Masyarakat sebagai Kenyataan Objektif dan Subjektif

Bagi Berger dan Luckmann (1990: 66), masyarakat merupakan kenyataan objektif, dan sekaligus kenyataan subjektif. Sebagai kenyataan objektif, individu berada di luar diri manusia dan berhadaphadapan dengannya; sedangkan sebagai kenyataan subjektif, individu berada di dalam masyarakat sebagai bagian yang tidak terpisahkan. Individu adalah pembentuk masyarakat; dan masyarakat adalah pembentuk individu. Maka itu, kenyataan sosial bersifat ganda dan bukan tunggal, yaitu kenyataan objektif dan sekaligus subjektif (Berger dan Luckmann, 1990: 28–65).

1.5.2.1.2 Proses Sosial Momen Eksternalisasi

Produk aktivitas manusia yang berupa produk-produk sosial terlahir dari eksternalisasi manusia. Eksternalisasi adalah suatu pencurahan kedirian manusia terus-menerus ke dalam dunia, baik dalam aktivitas fisis maupun mentalnya. Eksternalisasi merupakan keharusan antropologis; keberadaan manusia tidak mungkin berlangsung dalam suatu lingkungan interioritas yang tertutup dan tanpa-gerak. Keberadaannya harus terus-menerus mencurahkan kediriannya dalam aktivitas. Keharusan antropologis itu berakar dalam kelengkapan biologis manusia yang tidak stabil untuk berhadapan dengan lingkungannya (Berger dan Luckmann, 1990: 75; Berger, 1994: 5–6).

Dunia manusia adalah dunia yang dibentuk (dikonstruksi) oleh aktivitas manusia sendiri; ia harus membentuk dunianya sendiri dalam hubungannya dengan dunia (Berger, 1994: 6–7). Dunia manusia yang dibentuk itu adalah kebudayaan, yang tujuannya memberikan struktur-struktur yang kokoh yang sebelumnya tidak dimilikinya secara biologis. Manusia menciptakan alatalat, bahasa, menganut nilai-nilai, dan membentuk lembaga-lembaga. Manusia juga yang melakukan proses sosial sebagai pemelihara aturan-aturan sosial (Berger, 1994: 9210).

1.5.2.1.3 Proses Sosial Momen Objektivasi

Bagi Berger, masyarakat adalah produk manusia, berakar pada fenomena eksternalisasi. Produk manusia (termasuk dunianya sendiri), kemudian berada di luar dirinya, menghadapkan produk-produk sebagai faktisitas yang ada di luar dirinya. Meskipun semua produk kebudayaan berasal dari (berakar dalam) kesadaran manusia, namun produk bukan serta-merta dapat diserap kembali begitu saja ke dalam kesadaran. Kebudayaan berada di luar subjektivitas manusia, menjadi dunianya sendiri. Dunia yang diproduksi manusia memperoleh sifat realitas objektif (Berger, 1994: 11–12). Semua aktivitas manusia yang terjadi dalam eksternalisasi, menurut Berger dan Luckmann (1990: 75–76), dapat mengalami proses pembiasaan (habitualisasi) yang kemudian mengalami pelembagaan (institusionalisasi) (Berger dan Luckmann, 1990: 75–76).

Berger dan Luckmann (1990: 86–87) menganggap dunia kelembagaan atau lembaga-lembaga berada sebagai kenyataan eksternal. Untuk memahaminya, individu harus “keluar” dan belajar mengetahui tentang lembaga-lembaga, sama seperti dalam memahami alam. Cara itu harus dilakukan oleh individu, meskipun kenyataan buatan manusia. Proses dengan mana produk-produk aktivitas manusia yang dieksternalisasi memperoleh sifat objektif inilah yang disebut objektivasi. Jadi, objektivasi berarti disandangnya produk-produk aktivitas (baik fisis maupun mental), suatu realitas yang berhadapan dengan produsennya semula, dalam bentuk kefaktan (faktisitas) yang bersifat eksternal. Dunia kelembagaan adalah aktivitas manusia yang diobjektivasi. Dunia sosial yang telah memperoleh sifat objektif, tetap tidak dapat dilepaskan dari status ontologisnya, dari aktivitas manusia yang menghasilkannya.

1.5.2.1.4 Proses Sosial Momen Internalisasi

Berger dan Luckmann (1990: 87) menyatakan, dalam internalisasi, individu mengidentifikasi diri dengan berbagai lembaga sosial atau organisasi sosial di mana individu menjadi anggotanya. Internalisasi merupakan peresapan kembali

realitas oleh manusia dan mentransformasikannya kembali dari struktur-struktur dunia objektif ke dalam struktur-struktur kesadaran subjektif (Berger, 1994: 5).

Internalisasi dipahami dalam arti umum, yakni merupakan dasar: pertama, bagi pemahaman mengenai sesama, dan kedua, bagi pemahaman mengenai dunia sebagai sesuatu yang maknawi dari kenyataan sosial (Berger dan Luckmann, 1990: 186). Selanjutnya dikatakan Berger dan Luckmann (1990: 187), baru setelah mencapai taraf internalisasi inilah individu menjadi anggota masyarakat. Proses untuk mencapai taraf itu dilakukan dengan sosialisasi. Ada dua macam sosialisasi, yakni: pertama, sosialisasi primer, adalah sosialisasi pertama yang dialami individu dalam masa kanak-kanak. Kedua, sosialisasi sekunder, adalah setiap proses berikutnya ke dalam sektorsektor baru dunia objektif masyarakatnya.

1.5.2.2 Teori Pilihan Rasional

Teori pilihan rasional umumnya berada di pinggiran aliran utama teori sosiologi (Hechter dan Kanazawa, 1997). Melalui James S. Coleman, teori ini menjadi salah satu teori dalam sosiologi masa kini. Dikatakan demikian karena tahun 1989 Coleman mendirikan jurnal *rationality and society* yang bertujuan menyebarkan pemikiran yang berasal dari perspektif pilihan rasional. Selain itu Coleman menerbitkan buku yang sangat berpengaruh, *foundations of social theory* berdasarkan perspektif pilihan rasional itu. terakhir, Coleman menjadi presiden the *American Sociological Association* tahun 1992 dan memanfaatkan forum itu untuk mendorong kemajuan teori pilihan rasional dan menamakannya "The Rational Reconstruction of Society". Menurut Coleman sosiologi seharusnya memusatkan perhatian kepada sistem sosial. Fenomena makro itu harus dijelaskan oleh faktor internalnya sendiri, khususnya oleh faktor individual. Ia lebih menyukai bekerja di tingkat individual ini karena berbagai alasan, termasuk kenyataan bahwa data biasanya dikumpulkan di tingkat sistem sosial. Alasan lain untuk lebih menyukai pemusatan perhatian di tingkat individual biasanya adalah karena "intervensi" dilakukan untuk menciptakan perubahan sosial.

Inti perspektif Coleman adalah gagasan bahwa teori sosial tak hanya merupakan latihan akademis, tetapi harus dapat mempengaruhi kehidupan sosial melalui “intervensi” tersebut (George Ritzer, 2007: 391). Dengan memusatkan perhatian pada individu ini, Coleman mengakui bahwa ia adalah individualis secara metodologis, mesti ia melihat perspektif khusus ini sebagai varian khusus dari orientasi individual itu. Pandangannya adalah khusus dalam arti bahwa ia menerima gagasan yang muncul dan meski memusatkan perhatian pada faktor internal sistem sosial, faktor internal itu tak mesti selalu orientasi dan tindakan individual. Artinya, fenomena tingkat mikro selain yang bersifat individual pun dapat menjadi sasaran perhatian analisisnya. Orientasi pilihan rasional Coleman jelas di dalam ide dasarnya bahwa “orang-orang bertindak secara sengaja kearah suatu tujuan, dengan tujuan itu (dan dengan tindakan-tindakan itu) dibentuk oleh nilai-nilai atau pilihan-pilihan”(1990b:13). Tetapi Coleman (1990b:14) melanjutkan berargumen bahwa untuk sebagian besar maksud teoritis, dia akan membutuhkan suatu konseptualisasi yang saksama mengenai aktor rasional yang berasal dari ekonomi, konseptualisasi yang melihat para actor memilih tindakan-tindakan yang akan memaksimalkan manfaat, atau pemuasan kebutuhan-kebutuhan dan keinginan-keinginan mereka. Teori pilihan rasional teori pilihan James S Coleman menyatakan bahwa ”tindakan perseorangan mengarah kepada tujuan dan tujuan itu (dan juga tindakan) ditentukan oleh nilai atau pilihan (George Ritzer, 2007: 391). Pilihan itu sendiri didasarkan pada keuntungan individu dalam memilih bus sebagai moda transportasinya. Contohnya adalah para individu tentunya akan lebih memilih moda transportasi yang lebih murah, nyaman dan cepat untuk digunakan dalam menjalankan aktivitasnya.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Tipe Penelitian

Metode penelitian merupakan salah satu aspek yang memiliki peran penting dalam keberhasilan penelitian. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang bertujuan untuk mengamati, menganalisis, dan memahami realitas

sosial, tidak hanya realitas yang nampak namun fenomena yang samar-samar atau bahkan dibalik yang tampak. Metode ini dipilih karena dapat menjelaskan secara spesifik mengenai makna penggunaan bus bagi penggemar bus di Kota Surabaya.

1.6.2 Operasionalisasi Konsep

Penelitian ini berfokus pada bagaimana makna penggunaan bus bagi penggemar bus di Kota Surabaya. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki konsep sebagai berikut :

1. Konstruksi Sosial

Merupakan proses pemaknaan dan pemberian arti terhadap suatu realitas sosial. Proses memahami konstruksi sosial Berger dan Luckmann terdapat tiga momen (tipifikasi) yaitu eksternalisasi, objektivikasi, dan internalisasi. Tipifikasi tersebut kemudian dapat dipahami bahwa konstruksi sosial merupakan suatu pemaknaan yang dilakukan oleh individu terhadap lingkungannya. Dalam konteks ini adalah bagaimana individu memaknai penggunaan bus sebagai moda transportasi pilihannya.

2. Alasan Pemilihan

Alasan Pemilihan adalah tindakan yang dilakukan individu dalam menjalani kehidupannya yang didasarkan pada faktor-faktor yang menguntungkan dirinya atau yang menurutnya cocok baginya. Dalam konteks penelitian ini adalah alasan individu dalam menentukan bus yang digunakannya.

1.6.3 Setting Sosial

Dalam penelitian ini lokasi bertempat di Terminal Bungurasih, Surabaya. Terminal Bungurasih dipilih karena banyak perusahaan otobus yang membuka jasanya di terminal ini. Terminal Bungurasih juga dipilih karena menjadi tempat yang memiliki mobilitas tinggi serta banyak individu yang memanfaatkan transportasi bus untuk berpergian. Selain itu Terminal Bungurasih dipilih karena kemudahan untuk menemukan individu yang menggunakan dan menggemari transportasi bus dengan mempertimbangkan adanya komunitas bus yang berkumpul serta melakukan kegiatan sebagai seorang penggemar bus.

1.6.4 Penentuan Informan

Dalam penelitian ini informan yang diambil adalah para penggemar Bus yang tergabung dalam komunitas penggemar bus dan sedang berada di Terminal Bungurasih, Surabaya. Alasan peneliti menggunakan informan tersebut karena terdapat beberapa pertimbangan, yaitu pertama, informan penggemar Bus memiliki intensitas menggunakan Bus lebih sering ketimbang masyarakat umum. Dalam hal ini intensitasnya satu sampai dua kali dalam seminggu. Kedua, penggemar Bus lebih memahami mengenai kelebihan dan kekurangan Bus yang digunakannya. Peneliti juga akan menggunakan metode *snowball* yaitu penentuan informan dengan bertanya kepada informan yang memiliki kemampuan pengetahuan dalam konteks penelitian, sehingga mampu melengkapi dan memperdalam hasil penelitian ini. Peneliti mempertimbangkan variasi umur, pekerjaan, status ekonomi dan pendidikan sebagai tolak ukur dalam memahami informan pada penelitian ini.

Informan pertama yang peneliti temui adalah Mas Alvin yang berusia 23 tahun. Awal pertemuan dengan Mas Alvin ini ketika peneliti melakukan observasi hari pertama di Terminal Purabaya Bungurasih. Mas Alvin merupakan alumnus dari salah satu perguruan tinggi negeri di kota Surabaya dan saat ini bekerja sebagai seorang marketing di perusahaan swasta. Tidak hanya sebagai seorang karyawan, ia juga memiliki penghasilan dari kegemarannya terhadap bus. Ia menjadi pendiri dari akun penggemar bus Indonesian Bus Channel. Akun yang dikelolanya saat ini sudah diikuti oleh 118 ribu orang dan berisi informasi mengenai berbagai jenis bus, pelayanan bus, trayek bus, dan lain sebagainya

Informan kedua yang peneliti temui adalah Mas Aditya Novrian yang berusia 21 tahun. Awal pertemuan peneliti dengan beliau melalui rekomendasi informan sebelumnya yaitu Mas Alvin. Mas Aditya dan Mas Alvin tergabung dalam satu komunitas yang sama. Mas Aditya merupakan salah satu mahasiswa perguruan tinggi negeri di kota Surabaya. Selain sebagai seorang mahasiswa, ia juga ikut dalam pers kampus yang menulis dan menerbitkan berita seputar kampus.

Informan ketiga yang peneliti temui adalah Mas Bayu yang berusia 24 Tahun. Awal pertemuan dengan Mas Bayu ini ketika peneliti sedang melakukan

observasi di hari kedua di Terminal Purabaya Bungurasih. Peneliti dapat mengetahui jika beliau seorang penggemar bus dari atribut yang ia kenakan, seperti jaket dan tasnya yang terdapat logo sebuah merk mesin bus. Pada saat peneliti temui, Mas Bayu akan melakukan perjalanan turing untuk menyalurkan hobinya. Mas Bayu merupakan seorang lulusan dari Sekolah Menengah Atas di kota Gresik. Ia saat ini bekerja di salah satu perusahaan cat di kota Bangil. Karena urusan pekerjaan, setiap harinya Mas Bayu menggunakan bus sebagai moda transportasi utamanya untuk bekerja. Intensitasnya menggunakan bus sangat sering, hampir setiap hari dalam seminggu ia menggunakan bus.

Informan keempat yang peneliti temui adalah Mas Widi yang berusia 30 tahun. Pertemuan peneliti dengan Mas Widi melalui rekomendasi informan sebelumnya yaitu Mas Bayu. Mas Bayu dan Mas Alvin merupakan teman satu komunitas dan sering melakukan kegiatan foto bus dan kopdar bersama. Mas Widi merupakan seorang lulusan Sekolah Menengah Kejuruan di kota Surabaya. Saat ini ia bekerja di Dinas Kominfo kota Surabaya.

Informan kelima yang peneliti temui adalah Mas Farkhan yang berusia 23 tahun. Pertemuan peneliti dengan beliau melalui rekomendasi informan sebelumnya yaitu Mas Widi. Mas Farkhan dan Mas Widi merupakan pengurus di salah satu komunitas bus terbesar di kota Surabaya yaitu Bungur Mania En Lovers atau bisa disebut BUMEL. Mas Farkhan merupakan seorang mahasiswa dari Perguruan Tinggi Swasta di kota Surabaya. Ia saat ini kuliah di jurusan design dan kerap kali mengikuti perlombaan design livery bus skala nasional. Mas Farkhan selain sebagai mahasiswa, juga membuka usaha travel atau agen perjalanan. Pekerjaan sampingan ia saat ini tidak terlepas dari hobi yang ia jalani saat ini.

Informan keenam yang peneliti temui adalah Mas Mizhar Maulana yang berusia 17 tahun. Pertemuan peneliti dengan beliau melalui rekomendasi dari informan sebelumnya yaitu Mas Farkhan. Mas Mizhar merupakan saudara dari Mas Farkhan yang kerap kali melakukan kegiatan kopdar bersama di Terminal Purabaya Bungurasih. Saat ini, Mas Mizhar tengah menempuh pendidikan di salah satu Sekolah Menengah Atas di kota Surabaya.

Informan ketujuh yang peneliti temui adalah Mas Farid yang berusia 17 tahun. Pertemuan peneliti dengan beliau atas dasar rekomendasi dari informan sebelumnya yaitu Mas Mizhar. Mas Farid dan Mas Mizhar merupakan teman dekat dan sering melakukan kopdar serta turing bersama. Saat ini Mas Farid sedang menempuh pendidikan di salah satu Sekolah Menengah Atas di kota Surabaya.

Informan kedelapan yang peneliti temui adalah Mas Alfian Pratama yang berusia 23 tahun. Awal pertemuan peneliti dengan beliau melalui rekomendasi informan sebelumnya yaitu Mas Farid. Mas Alfian merupakan teman dari Mas Farid dalam melakukan kopdar dan turing. Mas Farid dan Mas Alfian sering kali melakukan kopdar dan foto-foto bus di parkirannya belakang Terminal Purabaya Bungurasih. Mas Alfian merupakan seorang lulusan Teknik Mesin di salah satu Sekolah Menengah Kejuruan Negeri kota Surabaya. Saat ini ia bekerja di perusahaan yang bergerak di industri otomotif.

Informan kesembilan yang peneliti temui adalah Pak Didik Setyadi yang berusia 53 tahun. Awal pertemuan peneliti dengan beliau melalui rekomendasi informan pertama yaitu Mas Alvin. Pak Didik merupakan seorang penasehat Bisma Community Indonesia. Mas Alvin dan Pak Didik sering melakukan pertemuan untuk membahas perkembangan komunitas bus yang ada di Indonesia. Beliau merupakan seorang lulusan S3 di salah satu Universitas Negeri di Indonesia. Saat ini ia bekerja di SKK Migas sebagai kepala divisi formalitas.

Informan kesepuluh yang peneliti temui adalah Mas Leon yang berusia 27 tahun. Pertemuan peneliti dengan beliau melalui rekomendasi dari informan pertama, Mas Alvin. Mas Leon dan Mas Alvin merupakan teman satu komunitas dan sering terlibat dalam acara komunitas penggemar bus. Mas Leon dan Mas Alvin juga sama-sama memiliki posisi di komunitas yaitu ketua. Mas Leon merupakan seorang lulusan dari Perguruan Tinggi Swasta di kota Surabaya. Pekerjaannya saat ini adalah seorang pengusaha yang bergerak di bidang ekspor import. Mas Leon saat ini menjabat sebagai ketua komunitas Bisma Community. Ia sudah bergabung dalam komunitas ini sejak tahun 2009. Alasan ia dijadikan sebagai ketua karena ia merupakan pendiri dan pencetus awal mula komunitas Bisma Community.

Informan kesebelas yang peneliti temui adalah Mbak Nanda yang berusia 23 tahun. Pertemuan peneliti dengan Mbak Nanda melalui rekomendasi informan kedua yaitu Mas Bayu. Mbak Nanda dan Mas Bayu merupakan teman satu komunitas, yang mana kerap melakukan kegiatan kopdar secara bersama. Mbak Nanda merupakan seorang lulusan Sekolah Menengah Kejuruan di kota Surabaya. Program studi yang diambil olehnya adalah pariwisata. Saat ini ia bekerja sebagai seorang Tour Leader di salah satu agen perjalanan wisata.

Informan keduabelas yang peneliti temui adalah Mbak Lindri yang berusia 27 tahun. Pertemuan peneliti dengan Mbak Lindri melalui rekomendasi informan sebelumnya yaitu Mbak Nanda. Mbak Lindri dan Mbak Nanda merupakan teman satu komunitas, dan juga sering kali melakukan hunting foto dan kopdar bersama. Mbak Lindri merupakan seorang sarjana lulusan dari salah satu Perguruan Tinggi Negeri di Surabaya. Saat ini ia bekerja sebagai karyawan di salah satu perusahaan swasta di kota Jombang. Selain sebagai karyawan, Mbak Lindri juga menjadi seorang model photoshoot bus.

1.6.5 Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Metode observasi adalah suatu usaha sadar untuk mengumpulkan data yang dilakukan secara sistematis dengan prosedur yang terstandar (Suharsimi Arikunto, 2010: 265). Observasi merupakan bentuk penerimaan data yang dilakukan dengan cara pengamatan kejadian dan pencatatan dengan sistematis terhadap fenomena-fenomena yang diteliti. Observasi yang dilakukan pada penelitian ini adalah peneliti melihat secara langsung bagaimana kegiatan penggemar bus selama di Terminal Bungurasih serta mengumpulkan data terkait kebutuhan penelitian yang akan dilakukan sehingga data tersebut dapat mendukung penelitian ini.

2. Metode Wawancara Mendalam (Indepth Interview)

Metode ini digunakan untuk memperoleh data dengan cara melakukan wawancara mendalam dan tanya jawab langsung dengan orang yang telah ditetapkan sebagai informan serta menggali informasi lebih dalam sehingga

diharapkan dapat menjelaskan secara keseluruhan hasil data yang telah di temukan serta dapat lebih akurat.

3. Studi Pustaka dan Data Sekunder

Data sekunder yang berasal dari media informasi digital atau sumber lain yang dapat dipertanggungjawabkan. Studi pustaka didapat dari buku atau jurnal yang memiliki kaitan dengan permasalahan penelitian dan juga relevan.

1.6.6 Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diimplementasikan. Analisis data dilakukan dengan tujuan agar informasi yang dihimpun akan menjadi jelas. Dalam penelitian ini, teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data interaktif (Miles dan Huberman, 2009: 15). Dalam penelitian ini, prosedur analisis data terdiri dari :

1. Pengumpulan Data

Data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi dicatat dalam catatan lapangan yang terdiri dari dari dua aspek yaitu deskripsi dan refleksi. Catatan deskripsi merupakan data alami yang berisi tentang apa yang dilihat, didengar, dirasakan, disaksikan dan dialami sendiri oleh peneliti tanpa adanya pendapat dan penafsiran dari peneliti tentang fenomena yang dijumpai. Sedangkan catatan refleksi yaitu catatan yang memuat kesan, komentar dan tafsiran peneliti tentang temuan yang dijumpai dan merupakan bahan rencana pengumpulan data untuk tahap berikutnya. Untuk mendapatkan catatan ini maka peneliti melakukan wawancara beberapa informan.

2. Reduksi Data

Data yang diperoleh dalam lapangan ditulis dalam bentuk laporan atau uraian yang terinci, kemudian disederhanakan dan difokuskan pada hal yang penting dan dilakukan kategorisasi yang sesuai dengan fokus penelitian. Di lapangan data yang didapat sangat banyak, sehingga perlu diteliti dan dirincikan sesuai dengan fokus penelitian yaitu tentang pemilihan moda transportasi bus antar kota antar provinsi. Dalam mereduksi data, peneliti melakukan seleksi, membuat