

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Surabaya merupakan ibu kota dari Provinsi Jawa Timur dan merupakan salah satu kota metropolitan. Berdasarkan hasil sensus penduduk 2020 di website Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, penduduk Kota Surabaya mencapai 2.874.314 jiwa, bertambah sebesar 108.827 jiwa apabila dibandingkan dengan sensus penduduk 2010. Komposisi penduduk Kota Surabaya meliputi Gen Z sebesar 25,79%, Milenial sebesar 25,04%, Gen X sebesar 23,72%, Baby Boomer sebesar 13,03%, Post-Gen Z sebesar 10,26% dan Pre Boomer sebesar 1,96%. Gen Z adalah mereka yang terlahir di 1997-2012, Milenial adalah mereka yang terlahir di 1981-1996, Gen X adalah mereka yang terlahir di 1965-1980, Baby Boomer adalah mereka yang terlahir di 1946-1964, Post-Gen Z adalah mereka yang terlahir mulai dari 2013, sedangkan Pre Boomer adalah mereka yang lahir sebelum tahun 1945 (<https://surabayakota.bps.go.id/> diakses pada 10 November 2021 pukul 15.20 WIB). Jumlah penduduk di Kota Surabaya itu secara langsung maupun tidak langsung memberi dampak kepada kemacetan seperti yang terjadi di kota-kota besar lainnya. Dengan latar belakang tersebut, Pemerintah berusaha mengatasi kemacetan dengan menciptakan sebuah program Suroboyo Bus (Kusuma, 2020).

Pada tahun 2018, Pemerintah Kota Surabaya meluncurkan transportasi umum berupa bus yang dapat dijangkau oleh masyarakat. Apabila Jakarta memiliki TransJakarta, maka Surabaya memiliki Suroboyo Bus. Keduanya sama-sama dimanfaatkan sebagai transportasi untuk masyarakatnya. Fungsi dari transportasi itu sendiri adalah melakukan penggerakkan ataupun pemindahan individu maupun benda dari satu lokasi menuju lokasi lainnya melalui penggunaan suatu sistem bagi tujuan tertentu (Puspitasari and Sardjito, 2014). Sejak bulan April tahun 2018, 10 armada Suroboyo Bus telah resmi beroperasi (Putri, 2019). Hingga kini jumlah armada tersebut semakin bertambah dan menjadi 28 unit. Namun Suroboyo Bus ini berbeda dengan transportasi lain

dikarenakan menggunakan sistem pembayaran yang berbeda, yakni melalui penggunaan botol plastik yang merupakan alat pembayaran (Firmansyah dan Putra, 2019). Hal ini dimanfaatkan oleh Pemerintah Kota Surabaya dikarenakan sampah botol plastik menjadi permasalahan yang besar pada era sekarang ini. Pembayaran hanya bisa dengan menggunakan sampah botol plastik tersebut berlaku di awal saja dikarenakan Suroboyo Bus selalu memperbarui pelayanannya termasuk sistem pembayaran.

Ditinjau dari fasilitas yang diberikan, Suroboyo Bus memiliki kelebihan tersendiri dibandingkan bus pada umumnya. Suroboyo Bus memiliki kelengkapan beragam fitur misalnya warna kursi yang beragam. Perbedaan warna kursi tersebut bermaksud guna meminimalisir adanya tindak pelecehan seksual di bus. Di dalam dan luar bus terdapat CCTV yang mana bertujuan untuk memberikan keamanan untuk penumpang. Suroboyo Bus pun memiliki sistem antisipasi darurat yang mempergunakan tombol darurat bila terdapat kecelakaan ataupun kebakaran. Di samping itu, bus pun ramah bagi lansia, penyandang difabel, hingga ibu hamil (Savitri dan Tukiman, 2019). Berbagai kelebihan yang ditawarkan menyebabkan dalam waktu yang sebentar saja Suroboyo Bus memiliki banyak penumpang. Hal tersebut juga dilatarbelakangi oleh rasa aman dan nyaman dari fasilitas yang diberikan.

Sampah botol plastik yang didapat dari penumpang Suroboyo Bus tersebut kemudian dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang menjalin kerja sama dengan Dinas Kebersihan dan Tata Ruang Terbuka Hijau guna memaksimalkan limbah plastik melalui pelaksanaan proses pemilahan (Sahadah, 2019). Tri Rismaharini yang merupakan Wali Kota Surabaya mengungkapkan bahwa sistem pembiayaan mempergunakan sampah ini sebagai komitmen Pemerintah guna melakukan penanggulangan sampah plastik yang tidak bisa mengalami kehancuran dalam beratus tahun lamanya (Rohma, 2019). Mulai dari awal peluncurannya, program Suroboyo Bus ini banyak diminati oleh masyarakat dengan penumpang berjumlah 33.253 orang dan pada bulan Desember 2019 menjadi 137.395 orang. Sementara itu, melalui hadirnya peraturan PSBB yang diaplikasikan pemerintah pada 28 April 2020 hingga 11 Mei 2020 menyebabkan

penumpang turun menjadi 24.685 orang (Luthfiyah, 2021). Fenomena yang menarik terjadi di masa pandemi dikarenakan penumpang Suroboyo Bus turun drastis. Namun saat kasus positif COVID-19 menurun, kini penumpang Suroboyo Bus kembali ramai dapat dilihat bahwa jumlah penumpang Suroboyo Bus rute selatan-utara pada bulan Agustus 2021 sebanyak 21.303 penumpang, bulan September 2021 sebanyak 56.495 penumpang, dan Oktober 2021 sebanyak 72.630 penumpang.

Untuk memaksimalkan pelayanan kepada penumpang, bertepatan dengan Hari Perhubungan Nasional 2021 tertanggal 17 September 2021, Pemerintah Kota Surabaya dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya menyampaikan melalui Instagram @suroboyobus bahwasanya kini seluruh armada Suroboyo Bus telah berplat kuning dan menyediakan alternatif pembiayaan nontunai menggunakan scan QRIS yang terhubung dengan DANA, OVO maupun aplikasi pembayaran nontunai yang lain. Dengan adanya hal tersebut semakin menunjukkan Suroboyo Bus berusaha untuk memperbaiki pelayanan terhadap penumpang.

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan terkait dengan Suroboyo Bus, salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Savira Salsabiela Putri (2019) yang berjudul Efektivitas Suroboyo Bus Sebagai Upaya Pengurangan Sampah Plastik Kota Surabaya pada Trayek Surabaya Selatan-Utara. Pada penelitian tersebut menunjukkan bahwa penimbunan sampah plastik Suroboyo Bus sejumlah 8,256 kg/hari berkomposisi gelas plastik berukuran maksimalnya 250 ml sejumlah 3,43%; botol plastik berukuran 1 liter sejumlah 32,61%; serta kantong kresek sejumlah 0,35%. Program Suroboyo Bus dibuktikan efisien yang nilai keefektivitasan sejumlah 68,33% didasarkan atas asal penumpangnya, 92% didasarkan dari asal sampah botol plastiknya yang dibawa oleh penumpang, serta 0,05% mengacu pada penimbunan sampah plastik Suroboyo Bus.

Penelitian dari Annisa Ayu Savitri dan Tukiman (2019) dengan judul Faktor-faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Menggunakan Transportasi Baru “Suroboyo Bus” di Kota Surabaya, hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa Suroboyo Bus sukses menggaet ketertarikan minat warga

Kota Surabaya, beragam faktor yang sukses memberi pengaruh minat warga untuk mempergunakan Suroboyo Bus ada 3 (tiga) parameter yakni faktor pergerakan atau mobilitas, pengguna jalan, dan sarana moda transportasi, sementara faktor yang kurang memberi pengaruh minat warga untuk mempergunakan Suroboyo Bus yakni faktor zona ataupun kota. Di samping itu, warga saat mempergunakan Suroboyo Bus tergolong tinggi.

Penelitian yang dilakukan oleh Arini Sahadah (2019) yang berjudul Kebijakan Transportasi Publik Suroboyo Bus Berbayar Sampah Botol Plastik, hasilnya dari pelaksanaan penelitian menampilkan yaitu penerapan peraturan transportasi masyarakat Suroboyo Bus belum bisa dinyatakan sukses dikarenakan masih banyaknya warga yang berkeinginan melakukan pembayaran menggunakan uang tunai, bukan menggunakan sampah botol plastik. Penggunaan sampah botol plastik untuk membayarkan transportasi bus pun tidak sejalan terhadap yang ditetapkan pada Perwali, masih terdapat penyalahgunaan tiket Suroboyo Bus oleh warga akibat minimnya penyuluhan pihak penyelenggara kepada warga mengenai Suroboyo Bus. Lalu, saat mengelola sampah botol plastik pada Kota Surabaya menimbulkan dinamika yakni dengan menurunnya sampah botol plastik yang berada di jalan, tidak sama dengan dahulu sebelum terdapat Suroboyo Bus yang mana masih menyebar dalam setiap jalanan.

Penelitian lain dilakukan oleh Rizky Ade Firmansyah dan Kurnia Hadi Putra (2019) yang berjudul Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Transportasi Umum “Suroboyo Bus” Rute Halte Rajawali – Terminal Purabaya dengan Metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Dalam penelitian tersebut menunjukkan bahwa karakteristik pengguna “Suroboyo Bus” yakni mengacu pada jenis kelaminnya, yang mendominasi yaitu perempuan, dari tugas yang lebih mendominasi selaku karyawan swasta, dari pendapatan yang mendominasi belum berpendapatan, dari tujuan beserta maksud dipakai untuk berwisata, dari intensitas perjalanannya yaitu hanya terkadang, dari sifat perjalanannya yakni bersama-sama dengan keluarga, serta alasan untuk menggunakan itu dikarenakan terjangkau.

Penelitian yang dilakukan oleh Nabila Ratna Ghaisani (2019) yang berjudul Adopsi Inovasi Pengguna Suroboyo Bus Sebagai Kampanye Diet

Sampah Plastik Oleh Pemerintah Kota Surabaya, hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat adopsi inovasi yang dialami informan pada Suroboyo Bus yang merupakan inovasi Kampanye Diet Sampah Plastik memiliki tingkat yang berbeda-beda dan dilatarbelakangi oleh usia, jenis kelamin serta kebutuhan dan keinginan dari Suroboyo Bus itu sendiri. Lebih lanjutnya, berkaitan dengan penelitian ini, informan belum dapat mengubah perilaku mereka untuk mengurangi plastik apabila ditinjau dari segi keuntungan pribadi, kesesuaian, kerumitan, kemungkinan uji coba dan kemungkinan diamati dari Suroboyo Bus. Upaya menurunkan sampah plastik belum tercapai dikarenakan belum adanya upaya 3R (*Reduce, Reuse, Recycle*) secara menyeluruh.

Penelitian yang dilakukan M. Bayu Winaryo (2019) dengan judul Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya: Studi Perkotaan Program “Surabaya Bus”, hasil penelitian menunjukkan kebijakan program Suroboyo Bus tersebut dibuat oleh dua lembaga yaitu lembaga eksekutif dan legislatif. Lembaga eksekutif yang ada keterlibatan pada program itu yakni Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) dan BAPPEKO, Walikota, serta Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Sementara kelembagaan legislatif meliputi Anggota Komisi B DPRD Surabaya berkaitan dengan peraturan retribusi atas Program Suroboyo Bus dan Komisi C DPRD Surabaya yang mengatasi masalah mengenai peraturan moda transportasi. Masing-masing lembaga eksekutif dan legislatif tersebut memiliki tugas masing-masing dalam menjalankan program Suroboyo Bus.

Penelitian yang lain juga dilakukan oleh Brawijaya Kusuma (2020) dengan judul Suroboyo Bus Sebagai Angkutan Umum Di Surabaya Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa mengacu pada UU No. 22 Tahun 2009, Suroboyo Bus yang merupakan angkutan umum belum bisa dinyatakan selaku angkutan umum secara sah. Berbagai peraturan belum dipenuhi yakni organisasi angkutan atau badan usaha angkutannya tidak sejalan dengan peraturan dalam UU. Pendaftaran dan pengidentifikasian kendaraan bermotor yang masih mempergunakan tanda nomor kendaraan bermotor yang seyogyanya bagi

kendaraan pemerintahan, dan sebagainya. Berkaitan terhadap hak beserta kewajiban kepada setiap pihaknya yakni penyaji jasa, penumpang, dan pemerintahan Kota Surabaya selaku pencipta kebijakan programnya ini nampaknya belum teratur dan tersosialisasikan dengan baik.

Suroboyo Bus sendiri hingga Juli 2022 memiliki empat rute, namun yang aktif ada tiga rute yaitu rute selatan-utara, MERR dan TIJ-Yono Suwoyo. Rute yang telah dihapus sejak Februari 2022 tersebut adalah rute timur-barat. Jumlah penumpang Suroboyo Bus terbanyak dimiliki oleh rute selatan-utara yang mana rute tersebut adalah rute yang paling awal dimiliki oleh Suroboyo Bus itu sendiri. Hal tersebut didukung juga oleh rute utara-selatan yang letaknya strategis di mana mengantarkan penumpang dari pinggiran kota menuju ke pusat kota (rute Purabaya-Rajawali).

Sesuai yang sudah dijabarkan di awal, yakni melalui dari hasil sensus penduduk 2020 komposisi penduduk Kota Surabaya terdiri dari berbagai generasi. Kategori terbanyak adalah Gen Z sebesar 25,79%. Gen Z adalah generasi yang terlahir pada 1997-2012. Sehingga di tahun 2021 ini mereka yang termasuk kategori Gen Z diperkirakan berusia sekitar 9-24 tahun. Selain disebut sebagai generasi yang mendominasi penduduk Indonesia, Gen Z juga disebut dengan generasi internet. Generasi ini sejak kecil telah mengenal teknologi dan tergolong sebagai generasi yang kreatif. Apabila membahas teknologi, maka tentu berkaitan dengan aplikasi yang dimiliki oleh Suroboyo Bus yang disebut Gobis Suroboyo Bus yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang. Aplikasi tersebut dapat diunduh di telepon genggam dengan menggunakan layanan internet. Singkatnya, Gen Z tentu dapat mengakses dan memanfaatkan secara maksimal penggunaan aplikasi tersebut apabila mereka ingin.

Berdasarkan review peneliti sebelumnya yang membahas mengenai Suroboyo Bus, belum ada yang membahas mengenai pemanfaatan Suroboyo Bus rute selatan-utara terutama oleh pengguna yang berusia muda. Pengguna berusia muda dipilih dikarenakan merupakan generasi yang paling banyak menduduki Kota Surabaya, selain itu ditunjang dari kemampuan untuk penggunaan aplikasi Gobis yang disediakan oleh Suroboyo Bus guna mencapai pemanfaatan yang

maksimal maka dipilih pengguna Suroboyo Bus dengan rentang usia 17-24 tahun. Hal itu yang menjadi latar belakang peneliti dalam melaksanakan penelitian lebih dalam mengenai pemanfaatan Suroboyo Bus rute selatan-utara bagi pengguna yang berusia muda (17-24 tahun).

1.2. Rumusan Masalah

Ditinjau dari pemaparan hal-hal yang melatarbelakanginya, maka perumusan masalah yang ingin dijelaskan yaitu mencakup:

1. Bagaimana fasilitas yang disediakan oleh Suroboyo Bus sebagai transportasi untuk masyarakat?
2. Bagaimana pemanfaatan Suroboyo Bus rute selatan-utara bagi pengguna yang berusia muda (17-24 tahun)?

1.3. Tujuan Penelitian

Pada pelaksanaan penelitian dengan judul “PEMANFAATAN TRANSPORTASI SUROBOYO BUS OLEH MASYARAKAT DI SURABAYA (Kajian Tentang Pemanfaatan Suroboyo Bus Rute Selatan-Utara Bagi Pengguna Usia muda (17-24 tahun))” ini mempunyai tujuan mencakup:

1. Untuk mendeskripsikan fasilitas apa saja yang disediakan oleh Suroboyo Bus sebagai transportasi untuk masyarakat.
2. Untuk mendeskripsikan pemanfaatan Suroboyo Bus rute selatan-utara bagi pengguna berusia 17-24 tahun.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Dalam pengembangannya, penelitian berikut nanti diinginkan mampu memberi manfaat dari segi teoritis pada kajian dalam pengembangan Antropologi. Tentunya, penelitian ini diinginkan mampu memberi manfaat beserta contoh kasus nyata penerapan dari teori yang digunakan yaitu teori fungsionalisme oleh Bronislaw Malinowski.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Bagi pihak-pihak terkait

Penelitian berikut diinginkan mampu menyediakan ilustrasi, pedoman, masukan terhadap berbagai pihak terkaitnya guna melakukan pengembangan Suroboyo Bus itu tersendiri.

1.4.2.2. Bagi penulis

1. Dapat memberikan informasi tentang bagaimana pemanfaatan Suroboyo Bus rute selatan-utara bagi pengguna yang berusia 17-24 tahun.
2. Bagi penulis, diinginkan penelitian berikut nanti mampu digunakan untuk sarana dalam menerapkan ilmu-ilmu yang didapatkan saat kuliah pun juga diterapkan saat berada di lapangan. Terutama, nantinya akan dijadikan sebagai bahan pengembangan diri penulis untuk kehidupan selanjutnya setelah kuliah.

1.5. Kerangka Teori

1.5.1 Pemanfaatan

Pemanfaatan berasal dari kata manfaat. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), manfaat memiliki arti guna atau faedah. Kata pemanfaatan berasal dari kata manfaat yang memiliki imbuhan pe-an yang mana memiliki makna proses, cara maupun perbuatan sehingga kata “pemanfaatan” memiliki pengertian yaitu suatu cara atau proses dalam memanfaatkan suatu benda atau objek. Menurut Davis (1989), ia mendefinisikan pemanfaatan sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan sistem tertentu akan meningkatkan kinerja pekerjaannya. Pengukuran pemanfaatan tersebut berdasarkan frekuensi dan diversitas teknologi yang digunakan.

1.5.2 Teori Fungsionalisme

Dalam penelitian ini, untuk memberikan batasan mengenai hal-hal yang penting untuk diperhatikan maka dibutuhkan sebuah teori sebagai kerangka pemikiran (Koentjaraningrat, 1993: 111). Penggunaan teori pada penelitian berikut yakni teori fungsionalisme dari Malinowski. Dalam setiap pendekatan

antropologis selalu hadir fungsionalisme yang mana erat kaitannya dengan pemahaman yang bersifat fenomena budaya (Malinowski, 1994: 147). Dalam ilmu sosial juga terdapat teori yang berfokus pada institusi dan kebiasaan pada masyarakat tertentu yaitu teori fungsionalisme. Malinowski menganalisis fungsi kebudayaan manusia dengan cara mengembangkan suatu kerangka teori yang dapat disebut *a functional theory of culture* atau teori fungsionalisme kebudayaan. Dalam teori fungsionalisme tersebut memiliki landasan bahwa semua unsur kebudayaan berfungsi bagi kehidupan manusia (Rudiansyah, Gunardi and Nugrahanto, 2016).

Berbagai anggapan dasar teori fungsi pada keilmuan antropologi setidaknya meliputi:

- 1) Suatu kesatuan sosial dan budaya adalah salah satu sistem tersendiri yang terdiri dari unsur-unsur bagian-bagiannya;
- 2) Setiap unsur atau bagian tidak berdiri sendiri, tetapi saling bergantung;
- 3) Setiap unsur atau bagian ini ada karena memang dibutuhkan;
- 4) Keadaan saling bergantung atau berkait itu bukan terjadi secara kebetulan, tetapi kehadiran keseluruhan berorientasi pada kelangsungan hidup sistem tersebut secara totalitas;
- 5) Perubahan pada suatu unsur atau bagian dapat berakibat perubahan atau berpengaruh pada keberadaan atau bagian-bagian yang lain (Harsojo, 1966:72).

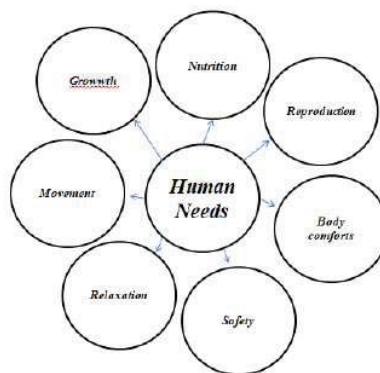
Bronislaw Malinowski merupakan seorang Antropolog yang berasal dari Polandia dan memiliki jasa serta kontribusi besar pada aspek *reciprocity*, etnografi, serta riset mengenai Melanesia. Ia terlahir pada negara Polandia saat tanggal 7 April 1884 dan meninggal saat berusia 58 tahun pada 16 Mei 1942 di Amerika. Pada tahun 1922, buku miliknya dengan judul *Argonauts of the Western Pacific* diterbitkan dan diakui secara luas sebagai sebuah mahakarya, bahkan ia juga diberi penobatan selaku antropolog terbaik. Tiga dekade selanjutnya, *London School of Economics* menjadi pusat pengajaran antropologi paling baik di Inggris yang mana hal itu berkat Malinowski. Dirinya memberi pengajaran banyak

individu, mencakup peserta didik dari wilayah koloni Inggris lalu menjadi sosok penting dalam negara itu.

Teori fungsionalisme awal mula muncul berkat penelitian yang dilakukan Malinowski pada tahun 1914 di Kepulauan Trobriand yang terletak pada bagian utara Kepulauan Masim, sebelah tenggara Papua Nugini. Dalam proses penelitiannya, ia dapat meneliti maupun mengobservasi orang Trobriand dibantu dengan surat rekomendasi dari Seligman. Buku miliknya yang mempunyai judul *Argonauts of the Western Pacific* (1922) berisi mengenai karangan etnografinya berdasar hasil penelitian yang ia lakukan di Kepulauan Trobriand. Karangan tersebut menarik karena sistem perdagangan ataupun perekonomian tersebut berkaitan terhadap komponen kultur yang lain seperti organisasi sosial, kepercayaan maupun sistem kekerabatan yang berlaku di masyarakat Trobriand. Inti dari karangannya yaitu sistem perdagangan diantara warga Kepulauan Trobriand (Boyowa) dengan kepulauan yang ada di sekitarnya yaitu Kepulauan Laughlan (Nada), Kepulauan D'entrecasteaux (Dobu), Kepulauan Woodlark (Murua), Kepulauan St. Aignau (Misima) seta Kepulauan Amphlett yang mana seluruh kepulauan tersebut berada di sebelah timur pucuk ekor Papua Nugini Tenggara. Penduduk Trobriand dan kepulauan yang telah disebutkan di atas memiliki keberanian mengarungi lautan terbuka dalam melakukan pelayaran dari satu pulau menuju pulau yang lain yang mana jaraknya ratusan mil hanya dengan menggunakan teknologi yang sederhana yaitu dengan berbagai perahu kecil yang memiliki cadik serta terdapat sepuluh hingga lima belas orang awak kapal. *Barter* (tukar-menukar) merupakan sistem perdagangan mereka dan benda-benda tersebut dapat berupa alat-alat rumah tangga, alat-alat perikanan, alat-alat perkebunan, barang kerajinan dan juga makanan. Di sisi lain, pada setiap transaksi dilakukan *barter* benda yang memiliki nilai yang tinggi yaitu perhiasan berupa kalung kerang (*sulava*) dan gelang-gelang kerang (*mwali*). Perbedaan antara *sulava* dan *mwali* adalah *sulava* merupakan kalung kerang yang beredar ikut searah jarum jam, sementara *mwali* yaitu gelang kerang yang tersebar menuju arah bertentangan. Sistem penjualan atau berdagang ini dikatakan sebagai sistem *kula* (Koentjaraningrat, 1987: 164).

Judul buku yakni *A Scientific Theory of Culture and Others Essays* (1994) terbit secara anumerta. Pengembangan teori oleh Malinowski terkait fungsi berbagai komponen budaya yang begitu rumit tercantum pada buku itu. Intinya dalam teori itu yakni seluruh kegiatan budaya tersebut sebetulnya mempunyai maksud memberi kepuasan serangkaian dari suatu keperluan naluri manusia yang berkaitan terhadap seluruh hidupnya. Melalui semua itu juga banyak kombinasi dari beberapa macam *human needs* yang kemudian menyebabkan aktivitas kebudayaan. Dengan pandangannya tersebut, Malinowski berkata bahwa kebudayaan masyarakat dan kebudayaan manusia dapat diteliti dengan menganalisa dan dari situ dapat menerangkan banyak masalah (Koentjaraningrat, 1987: 171).

Teori fungsionalisme bertujuan untuk menganalisis deskripsi suatu kebudayaan yang mana berguna untuk menganalisis manfaat dari kebudayaan itu sendiri. Kebudayaan merupakan sebuah proses yang berkaitan antara pengaruh satu subsistem atas subsistem yang lainnya. Contohnya seperti religi mempengaruhi kehidupan manusia, juga ada kelompok organisasi sebagai salah satu dasar kebutuhan manusia yang membutuhkan interaksi dengan manusia lainnya dan berkumpul sebagai makhluk sosial (Syam, 2007). Kesenian merupakan salah satu unsur kebudayaan yang muncul dikarenakan adanya rasa ingin puas terhadap kebutuhan naluri akan keindahan yang terjadi pada manusia. Kebutuhan naluri manusia yang perlu mengetahui banyak hal juga memunculkan ilmu pengetahuan.



Malinowski juga menekankan bahwasanya kebutuhan manusia terdiri dari beberapa unsur yang terlembagakan dalam kebudayaan serta fungsinya yang mana bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia itu sendiri diantaranya adalah kebutuhan gizi (*nutrition*), berkembang biak (*reproduction*), kenyamanan jasmani (*body comforts*), keselamatan dan ketahanan (*safety*), rekreasi (*relaxation*), pergerakan (*movement*), dan tumbuh kembang (*growth*). Unsur-unsur tersebut harus dipenuhi oleh kebudayaan dari kehidupan masyarakat tersebut. Teori Fungsionalisme dari Malinowski memiliki inti yaitu seluruh kegiatan budaya yang dilaksanakan manusia sebetulnya mempunyai maksud guna memberi kepuasan serangkaian atas suatu jumlah keperluan naluri manusia yang berkaitan terhadap semua kehidupan.

Berdasarkan pemaparan mengenai teori fungsionalisme, peneliti mempergunakan teori itu dikarenakan masalah yang ditelitinya berhubungan terhadap penggunaan Suroboyo Bus itu sendiri yang dikemas dengan pemanfaatan transportasi tersebut yang mana secara tidak langsung mencakup pemenuhan kebutuhan masyarakat sehari-hari.

1.6. Metode Penelitian

Metode pelaksanaan penelitian yang dipakai pada penelitian berikut adalah metode kualitatif deskriptif yang mana suatu penelitian bertujuan supaya paham peristiwa mengenai hal yang dirasakan subjek penelitian seperti tingkah laku, pandangan, motivasi, perbuatan, dan sebagainya dengan holistik serta melalui cara pendeskripsian pada bentuk kata maupun bahasa di konteks spesifik yang alamiah dan melalui pemanfaatan beragam metode keilmiah (Barlian, 2016: 60). Pada penelitian kualitatif, peneliti berperan sebagai alat pengumpul data dari penelitiannya sendiri. Metode penelitian kualitatif berarti penelitian yang berawal dari suatu data, mempergunakan teori untuk bahan penguat dan penjelasnya. Oleh sebab itu, metode ini dirasa sesuai apabila digunakan untuk mengulik lebih dalam mengenai pemanfaatan Suroboyo Bus rute selatan-utara oleh pengguna yang berusia 17-24 tahun.

1.6.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yaitu lokasi yang mana penelitian diselenggarakan, di samping itu penentuan lokasi penelitian pun mencakup pada salah satu dari banyaknya hal penting atas suatu pelaksanaan penelitian. Melalui penetapan lokasi dari penelitian itu bisa memudahkan peneliti untuk melaksanakan penelitian. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Surabaya. Lebih tepatnya rute yang dilewati oleh Suroboyo Bus dengan rute selatan-utara yaitu Terminal Purabaya, Halte Dukuh Menanggal, Halte Siwalankerto, Halte Taman Pelangi, Halte Rumah Sakit Bhayangkara, Halte Ubahara, Halte Pusvetma, Halte Ketintang, Halte Terminal Intermoda Joyoboyo, Halte Museum BI, Halte Rumah Sakit Darmo, Halte Pandegiling, Halte Basra/Hotel Bumi Surabaya, Halte Kaliasin, Halte Embong Malang, Halte Blauran, Halte Pirngadi, Halte Pasar Turi, Halte Masjid Kemayoran, Halte Indrapura dan Halte Rajawali. Lokasi ini dipilih oleh peneliti dikarenakan peneliti melihat rute selatan-utara merupakan rute yang strategis yang mana mengantar penumpang dari perbatasan kota menuju ke pusat kota. Selain itu pemilihan rute selatan-utara untuk dikaji lebih dalam dikarenakan rute tersebut merupakan rute yang memiliki jumlah penumpang paling banyak dan juga rute yang paling awal dimiliki oleh Suroboyo Bus sehingga memungkinkan penumpang untuk lebih banyak memanfaatkan rute selatan-utara tersebut.

1.6.2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dipakai peneliti yaitu penelitian kualitatif yang mana guna memperoleh data primer melalui cara penggunaan teknik pengamatan, yang selanjutnya didukung dengan wawancara mendalam, tidak lupa juga dokumentasi dari keadaan yang dijumpai dalam lapangan. Di samping itu, peneliti pun tentunya menggunakan data sekunder dengan studi pustaka, yang mana diperoleh dari buku-buku, jurnal, skripsi terdahulu, serta juga beberapa laman dari internet terkait permasalahan yang sama dengan penelitian ini. Lebih lanjutnya, peneliti akan menjelaskan berbagai teknik penghimpunan datanya yang digunakan yakni.

1.6.2.1. Observasi

Observasi berarti metode penghimpunan data yang dilaksanakan melalui cara pengamatan objek penelitian dengan langsung. Hal tersebut mempunyai tujuan guna mendapatkan hasilnya secara akurat dikarenakan peneliti bisa memahami, menyaksikan, dan memperhatikan objeknya dari dekat. Pengamatan pun sebagai suatu teknik penghimpunan data paling awal yang digunakan dalam melakukan penelitian ilmiah. Pengamatan ini bisa didapatkan terkait gambaran peristiwa, tingkah laku, atau karya yang digunakan atau dibuat oleh sang objek. Dalam pengaplikasiannya, observasi dilakukan dengan menghampiri lokasi penelitian utama, dan juga menuliskan pengamatan pertama atau terhadap obyek yang sedang diteliti. Menurut Moleong (2000:130), “Melakukan pengamatan tidak bisa berdiri sendiri, artinya tidak dapat dilakukan tanpa pencatatan datanya”. Kelebihan dari observasi yaitu data didapatkan langsung melalui objek pelaksanaan penelitian, baik dari segi verbal dan juga tidak, serta pencatatan informasi yang menunjang proses penghimpunan data bisa dilaksanakan segera sesudah terjadi ataupun ketika berlangsung peristiwa itu. Pada pelaksanaan penelitian berikut, peneliti mempergunakan metode keterlibatan secara pasif yang mana peneliti tidak ada keterlibatan di berbagai aktivitas yang dilaksanakan para pelaku yang diamati, serta pula tidak melaksanakan suatu bentuk atau wujud interaksi sosial bersama pelaku ataupun para pelakunya yang diamati. Keterlibatan bersama para pelaku terealisasi pada wujud keberadaan di arena aktivitas yang direalisasikan oleh berbagai perbuatan pelaku.

Observasi dilakukan selama 3 bulan (Oktober - Desember 2021). Observasi yang dilakukan peneliti dengan cara beberapa kali menggunakan transportasi Suroboyo Bus yang mana hal tersebut juga memudahkan peneliti untuk mengetahui lebih dalam mengenai bagaimana situasi maupun interaksi yang terjadi di dalam Suroboyo Bus. Hasil dari observasi tersebut yaitu peneliti dapat mengetahui usia berapa saja pengguna Suroboyo Bus serta kategori penumpang di saat hari kerja dan

hari libur. Selain itu peneliti juga mendapatkan data yang lebih jelas mengenai fasilitas apa saja yang disediakan di dalam Suroboyo Bus.

1.6.2.2. Wawancara Mendalam

Wawancara sebagai pemerolehan data dengan langsung melalui informan yang mengalami peristiwa dengan langsung, data yang didapatkan baik mencakup perasaan, pengalaman, opini, serta beragam pengetahuan. Berdasarkan Spradley (1997: 76) kegiatan mewawancarai mempunyai tiga komponen penting yakni tujuan eksplisit, penjelasan penelitian dan pertanyaan penelitian. Wawancara dibagi menjadi dua bagian, yaitu wawancara terbuka dan wawancara mendalam. Wawancara mendalam (*In-depth Interview*) adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden atau orang yang diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman (*guide*) wawancara dimana pewawancara dan informan terlibat dalam kehidupan sosial yang relatif lama. Wawancara kualitatif melibatkan interaksi komunikasi secara langsung antara peneliti dan subjek, secara terus menerus, langsung dan terarah untuk mendapatkan informasi mengenai pengalaman atau situasi subjek yang berguna untuk menyelaraskan antara deskripsi dengan fakta yang ada di lapangan.

Sebelum melakukan wawancara mendalam, peneliti mengajukan pertanyaan untuk mengetahui apakah informan memenuhi kriteria yang dibutuhkan. Pertanyaan yang diajukan berupa usia informan dan berapa kali menggunakan Suroboyo Bus sebagai alat transportasi. Apabila informan tersebut memenuhi kriteria yang dibutuhkan, maka peneliti dapat melanjutkan dengan wawancara mendalam. Wawancara mendalam dilakukan di waktu luang yang telah disepakati oleh informan dan peneliti agar tidak mengganggu aktivitas informan. Pemilihan lokasi wawancara antar satu informan dengan informan yang lain berbeda-beda dikarenakan peneliti memilih lokasi wawancara yang tidak jauh dari keberadaan

informan. Saat melakukan wawancara mendalam, peneliti mengajukan pertanyaan kepada informan melalui pedoman wawancara yang telah dibuat sebelumnya. Hal tersebut memiliki tujuan agar hasil wawancara yang diinginkan sesuai dengan apa yang ingin digali lebih dalam. Untuk mendukung keberhasilan wawancara, peneliti membawa buku catatan yang berisi pedoman wawancara dan juga untuk menulis catatan-catatan inti dari proses wawancara. Selain itu, tentunya peneliti melakukan dokumentasi yang dapat digunakan sebagai bukti untuk memperkuat data yang digunakan dalam sebuah penelitian. Dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti menggunakan telepon genggam yang mana fitur yang dimanfaatkan secara penuh yaitu fitur kamera serta perekam suaranya. Penggunaan kamera dalam melakukan pengambilan foto dan juga video, sementara perekam suara dipakai guna melaksanakan perekaman suara terutama jawaban-jawaban yang disampaikan oleh informan yang mana hal tersebut berguna dalam kepentingan transkrip untuk menunjang analisis data.

Wawancara pertama dilakukan pada tanggal 15 Februari 2022 pukul 14.10 WIB dengan Novi Inaya di Kampus C Universitas Airlangga. Sebelum melakukan wawancara, antara peneliti dan informan berdiskusi melalui *chat whatsapp* untuk pemilihan lokasi wawancara. Lokasi wawancara disetujui oleh kedua belah pihak untuk memudahkan pertemuan. Peneliti tiba di Kampus C Universitas Airlangga pada pukul 13.19. Perjanjian wawancara sebenarnya pukul 13.30 WIB namun informan baru datang pada pukul 14.06 dikarenakan ada kepentingan mendadak, namun hal tersebut tidak menjadi masalah bagi kedua belah pihak. Hambatan yang dirasakan dalam wawancara adalah peneliti masih sedikit kaku dalam proses wawancara karena wawancara tersebut adalah wawancara pertama sehingga data yang didapatkan kurang dalam. Kendala lain yang dialami yaitu saat peneliti mentranskrip wawancara yaitu ternyata terdapat beberapa pertanyaan yang tidak terekam.

Wawancara kedua dilakukan pada tanggal 15 Februari 2022 pukul 18.00 WIB dengan Vesa Hansa Khrisna secara daring. Wawancara dilakukan secara daring karena informan sedang berada di luar kota hingga waktu yang tidak dapat ditentukan. Pemilihan waktu pun disesuaikan dengan waktu senggang dari informan supaya tidak mengganggu aktivitas informan. Dalam proses wawancara tidak ada kendala yang berarti.

Wawancara ketiga dilakukan pada tanggal 16 Februari 2022 pukul 10.30 WIB dengan Samsul Arif. Wawancara dilakukan di dalam Suroboyo Bus rute selatan-utara. Seperti wawancara sebelumnya, antara peneliti dan informan berkomunikasi melalui *whatsapp* dan merencanakan untuk melakukan wawancara sekaligus jalan-jalan dengan Suroboyo Bus. Titik pertemuan antara peneliti dan informan yaitu di Terminal Bungurasih yang mana dapat dikatakan merupakan titik awal pemberangkatan Suroboyo Bus rute selatan-utara. Dalam proses wawancara, kendala yang dialami hanya suara bising dari mesin bus sehingga rekaman wawancara sesekali kurang sedikit terdengar.

Wawancara keempat dilakukan pada tanggal 16 Februari 2022 pukul 14.00 WIB dengan Ifitahur Rohmah secara daring. Wawancara dilakukan secara daring dikarenakan informan bersedia diwawancara secara daring. Meskipun wawancara dilakukan secara daring, data yang didapatkan oleh peneliti dapat dikatakan cukup.

Wawancara kelima dilakukan pada tanggal 17 Februari 2022 pukul 11.36 WIB dengan Putri Carla Oxanabya di Serlok Mulyosari yang terletak di Jalan Raya Mulyosari Nomor 38 Surabaya. Lokasi wawancara dipilih dekat dengan rumah informan karena orang tua informan khawatir apabila lokasi wawancara terlalu jauh. Wawancara sebenarnya dijadwalkan pukul 11.00 WIB dan peneliti tiba di lokasi pukul 10.50 WIB namun proses wawancara sedikit terhambat karena sedang turun hujan sehingga peneliti menyarankan informan untuk menunggu hujan reda terlebih dahulu.

Wawancara keenam dilakukan pada tanggal 17 Februari 2022 pukul 16.10 WIB dengan Faramita Ayu Tri Utami di KFC yang terletak di Ahmad Yani Surabaya. Lokasi wawancara dipilih dekat dengan informan supaya tidak memberatkan informan. Wawancara berlangsung selama satu jam. Dalam proses wawancara tidak ada kendala yang berarti.

Wawancara ketujuh dilakukan pada tanggal 21 Februari 2022 pukul 19.10 WIB dengan Utari Ramadhanti secara daring. Awalnya wawancara akan dilaksanakan secara luring, namun ternyata informan memiliki keperluan di luar kota hingga waktu yang tidak dapat ditentukan sehingga wawancara dilakukan secara daring. Dalam proses wawancara tidak terdapat kendala yang berarti.

Wawancara kedelapan dilakukan pada tanggal 22 Februari 2022 pukul 12.10 WIB dengan Bapak Andik Dwi Harjadi selaku staff di Kantor UPTD PTU Kota Surabaya. Wawancara kali ini dilakukan secara spontan, karena pada waktu itu setelah mendapat surat izin dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya, peneliti langsung bergegas menuju Kantor UPTD PTU Kota Surabaya yang terletak di Jalan Mayjen Sungkono Nomor 122. Saat datang di lokasi, peneliti langsung disambut oleh Bapak Andik dan ditanya perihal maksud dan tujuan peneliti. Lebih lanjutnya, peneliti melakukan wawancara dengan Pak Andik sekitar 30 menit dan wawancara berjalan lancar.

Wawancara kesembilan dilakukan pada tanggal 22 Februari 2022 pukul 16.23 WIB dengan Hamka Tansatresna di KFC Ahmad Yani. Awalnya lokasi wawancara disepakati di Rolag Café, namun kemudian peneliti menawarkan untuk mengubah lokasi wawancara dikarenakan Rolag Café terlalu bising untuk dijadikan sebagai lokasi wawancara. Informan pun menyetujui lokasi wawancara yang terbaru. Sebenarnya wawancara dijadwalkan pukul 15.00 WIB namun karena cuaca sedang hujan maka peneliti menyarankan informan untuk menunggu hujan reda terlebih dahulu. Informan tiba di lokasi wawancara pukul 16.18 WIB. Selebihnya tidak ada kendala yang berarti dalam proses wawancara.

Wawancara kesepuluh dilakukan pada tanggal 24 Februari 2022 pukul 12.30 WIB. Wawancara kali ini berbeda dengan wawancara sebelumnya dikarenakan wawancara ini dilakukan dengan dua orang sekaligus yaitu dengan Bagas Saputra selaku *helper* Suroboyo Bus dan Bapak Iba Sujono selaku *driver* Suroboyo Bus. Dalam proses mencari informan yang berstatus sebagai *helper* mengalami beberapa kesulitan yaitu beberapa *helper* sibuk sehingga tidak bisa melakukan wawancara dengan peneliti. Sebelumnya peneliti meminta izin kepada pengawas dengan menunjukkan surat izin yang didapat dari Dinas Perhubungan. Setelahnya informan menunggu di ruang tunggu dan bertemu dengan Bagas Saputra yang sedang beristirahat. Obrolan pun mengalir hingga Bagas Saputra mengetahui maksud dan tujuan peneliti. Peneliti pun diizinkan untuk mewawancarai Bagas Saputra dan ikut serta dalam perjalanan Suroboyo Bus yang dilakukan oleh Bagas Saputra. Sebelumnya, peneliti sudah memastikan apakah wawancara tersebut tidak mengganggu pekerjaan informan. Saat di dalam bus, Bagas Saputra menjelaskan kepada *driver* bahwa peneliti sedang melakukan wawancara dan sudah mendapat izin dari pengawas. Karena proses wawancara dilakukan saat informan bekerja maka sesekali informan meninggalkan peneliti untuk melayani penumpang yang baru datang. Di momen tersebut, *driver* bernama Iba Sujono turut memberi informasi atas pertanyaan-pertanyaan yang dilontarkan oleh peneliti. Karena peneliti merasa terbantu, maka peneliti menawarkan apakah *driver* tersebut bersedia menjadi informan peneliti dan hal tersebut diterima oleh *driver*. Sehingga secara tidak disengaja peneliti melakukan wawancara dengan dua informan sekaligus. Tidak ada kendala yang berarti yang dirasakan oleh informan selama proses wawancara. Hanya saja rekaman wawancara terkadang tidak terdengar begitu jelas karena sesekali terdapat suara bising dari mesin bus yang masuk dalam rekaman suara.

1.6.3. Teknik Pemilihan Informan

Informan sebagai suatu komponen penting untuk melaksanakan penelitian. Peneliti memilih informan yang sesuai dengan kriteria yang sudah ditentukan yang mana kriteria tersebut harus sesuai dengan topik penelitian. Informan yang terpilih harus kredibel untuk menjawab masalah penelitian tersebut. Spradley (1997:35) menyampaikan yakni informan berarti pembicara asli yang menjabarkan melalui metode pengulangan kata, frasa atau yang mengungkapkan kalimat melalui beragam dialek yang merupakan sumber informasinya. Informan menjadi suatu tolok ukur kesuksesan pelaksanaan penelitian, terkait hal ini peneliti disarankan menentukan informan yang mempunyai kapabilitas yang menguasai topiknya atas penelitian itu, maka melalui terdapatnya informan yang tepat serta paham mengenai topiknya itu, berbagai data yang diperoleh sebagai data secara valid serta bisa digunakan sebagai informasi dalam melaksanakan penelitian.

Guna menunjang didapatkannya data yang sesuai dengan permasalahan, maka peneliti sendiri memiliki beberapa kriteria informan yang diteliti. Berikut adalah kriterianya:

1. Informan berjenis kelamin pria dan wanita yang berusia 17-24 tahun.
2. Informan bertempat tinggal di Kota Surabaya.
3. Informan memiliki pengalaman menggunakan Suroboyo Bus rute selatan-utara sebagai alat transportasi minimal tiga kali.
4. Informan memiliki banyak waktu dan ketersediaan untuk diwawancarai.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa pemilihan informan yang berusia muda (17-24 tahun) dikarenakan jumlah penduduk Gen Z (kelahiran 1997-2012) adalah yang terbanyak yaitu sebesar 25,79% dari seluruh penduduk di Kota Surabaya. Peneliti memilih usia 17-24 tahun dikarenakan selain sebagai generasi yang paling banyak menduduki Kota Surabaya, pada usia tersebut tentunya sudah memiliki *smartphone* yang mana dapat memanfaatkan secara penuh aplikasi Gobis yang dimiliki oleh Suroboyo Bus.

Pada wawancara mendalam untuk dapat menemukan informan, peneliti awalnya mengajukan beberapa pertanyaan ringan mengenai usia informan dan

berapa kali menggunakan Suroboyo Bus yang merupakan moda transportasi. Hal tersebut rencananya dilaksanakan dengan cara peneliti turut serta melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi Suroboyo Bus rute selatan-utara yang kemudian dengan cara tersebut peneliti dapat menemukan informan yang dibutuhkan. Namun ternyata dalam praktiknya, peneliti mengalami kendala untuk mendapatkan informan dengan cara tersebut. Sebagai alternatif, peneliti mencari informan melalui Instagram dari followers @suroboyobus. Akun tersebut biasanya mengunggah ulang cerita yang diunggah oleh orang yang menggunakan Suroboyo Bus. Peneliti mencari informan dengan cara mengirim pesan melalui *Direct Message* di Instagram pada akun yang ceritanya diunggah ulang oleh @suroboyobus dan menjelaskan maksud dan tujuan peneliti bahwasanya sedang membutuhkan informan. Peneliti mulai mengirim pesan di Instagram untuk mencari informan sejak 15 Februari 2022. Tidak lupa juga peneliti menyebutkan kriteria informan yang dibutuhkan. Tentunya tidak semua informan memenuhi kriteria yang dibutuhkan oleh peneliti. Apabila informan tersebut memenuhi kriteria dan bersedia diwawancara, maka komunikasi berpindah melalui WhatsApp. Setelahnya antara peneliti dan informan mengatur waktu untuk dapat melakukan wawancara.

Tabel 1.1. Data informan pengguna Suroboyo Bus

No.	Nama	Jenis Kelamin	Usia	Pengalaman Naik Suroboyo Bus Rute Selatan-Utara
1.	Novi Inaya	P	21 tahun	4 kali
2.	Vesa Hansa K.	L	24 tahun	Lebih dari 5 kali
3.	Samsul Arif	L	21 tahun	Sering
4.	Iftitahur Rohmah	P	23 tahun	Lebih dari 3 kali
5.	Putri Carla O.	P	18 tahun	Sering
6.	Faramita Ayu Tri U.	P	18 tahun	Sering
7.	Utari Ramadhanti	P	24 tahun	Lebih dari 5 kali
8.	Hamka Tansatresna	L	18 tahun	4 kali

Selain mengumpulkan data dari pengguna Suroboyo Bus, peneliti juga mewawancarai beberapa informan untuk menunjang data yang lebih lengkap. Informan pendukung tersebut yaitu,

Tabel 1.2. Data informan pendukung

No.	Nama	Jenis Kelamin	Usia	Status
1.	Andik Dwi H.	L	51 tahun	Staff UPTD PTU Dinas Perhubungan Kota Surabaya
2.	Iba Sujono	L	45 tahun	<i>Driver</i> Suroboyo Bus
3.	Bagas Saputra	L	24 tahun	Helper Suroboyo Bus

1.6.4. Teknik Analisis Data

Pada tahap penelitian, menganalisis data sebagai suatu langkah krusial dari pelaksanaan penelitian, dikarenakan melalui analisis data kita bisa memahami hasilnya yang sejalan terhadap penelitian yang berada dalam lapangan. Teknik menganalisis data yang dipakai yakni dengan menganalisis kualitatif deskriptif yang mana menyampaikan peristiwa ataupun fakta beserta kondisi yang terjadi ketika penelitian berjalan dengan melihat kenyataan yang terdapat di lapangan berdasar hasil pengamatan dan catatan peneliti serta hasil dari wawancara mendalam dengan informan. Teknis analisis ini juga berfokus pada sudut pandang yang holistik, menempatkan seseorang sebagai sebagai bahan penelitian dan lebih menekankan pada proses dibandingkan hasil dari penelitian itu sendiri. Agar bisa menganalisis datanya, peneliti perlu menghimpunan beragam data yang berada dalam lapangan, tidak sama seperti penelitian yang mempergunakan metode penelitian kuantitatif yang mana data mentah seakan telah siap guna dianalisis. Setelah peneliti berhasil mendapatkan data, peneliti kemudian menganalisis data yang didapatkan melalui

pengamatan, studi pustaka serta wawancara secara mendalam tersebut dipadukan dan diinterpretasikan menggunakan teori fungsionalisme oleh B. Malinowski. Setelah dianalisis, peneliti mengolah data yang mana nantinya dijadikan sebagai kesimpulan.