

**AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA
LYN BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005**

SKRIPSI

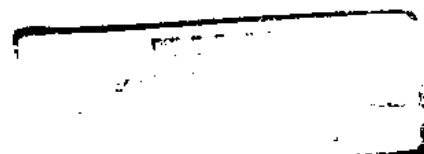


OLEH :

SRI WULAN

NIM: 070316869

**JURUSAN ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
SEMESTER GENAP 2006/2007**





**AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA
LYN BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005**

SKRIPSI

**Maksud: sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi
S1 pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Airlangga.**



OLEH:

SRI WULAN

NIM: 070316869

**JURUSAN ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
SEMESTER GENAP 2006/2007**

LEMBAR PERNYATAAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIAT

**AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA
LYN BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005**

Bagian atau keseluruhan isi skripsi ini tidak pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademis pada bidang studi dan atau universitas lain dan tidak pernah dipublikasikan atau ditulis oleh individu selain penyusun, kecuali bila dituliskan dengan format kutipan dalam isi skripsi.

Surabaya, 12 Juni 2007

Penulis

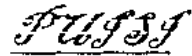
LEMBAR PERSEMBAHAN

Skripsi ini kuselesaikan sebagai 'persembahan kecil' untuk keluargaku (Ibu, Bapak (Alm.), Mbak, dan Adhek) dan semua film kartun (antara lain: Sponge Bob Square Pants, Chibi Maruko Chan, Hunter X Hunter, Avatar The Legend Of Ank, Doraemon, Jimmy Newtron, Magical Doremi, Hey Arnold, Ashari Chan, Rocky Racket (Pokonyang)) yang selama ini telah membuatku bahagia, sehingga aku mampu menjalani kehidupan yang penuh dengan bunga dan duri ini...

Skripsi ini pun kupersembahkan untuk diriku sendiri, karena dengan begitu banyaknya dukungan dan hambatan, pujian dan hinaan, kasih sayang dan kebencian, dan semua rasa yang telah orang lain curahkan padaku, ternyata sampai detik ini pun aku masih mampu berdiri dengan gagah, bahkan berlari sambil tersenyum bangga penuh kepuasan untuk menjalani hidupku, meski hidup tak selamanya indah...

MOTTO

1. "Aku ingin menjadi diriku sendiri yang berusaha untuk membahagiakan diri dan semua orang tanpa mempedulikan 'penerimaan dan penolakan', karena aku yakin bahwa mereka 'menerima' dengan cara mereka sendiri."
2. "Jadilah orang yang suka mengalah, tapi jangan mau kalah."
(Nasihat ini kudapat sejak kecil dari Bapakku yang sampai hembusan nafas terakhirnya sangat kusayangi dan kuidoakan dengan caraku sendiri).
3. "Di setiap detak jantungku, ketika jiwa ini terkoyak oleh jiwa-jiwa yang lain, aku menyembuhkannya dengan mengatakan bahwa kita semua adalah orang yang berusaha untuk berbuat baik, meski seringkali khilaf."
4. "Bagi jiwaku, teman itu yang terpenting dilihat dari kualitasnya, bukan kuantitasnya. Lebih baik memiliki sedikit teman yang benar-benar teman, daripada punya banyak teman tapi suka 'menjatuhkan' dan 'mekinam dari belakang'."
5. "Setiap hari adalah sesuatu yang baru yang mampu membuka dan mengembangkan cakrawala jiwa dan pikiranku."



MAHKOTA KEMENANGAN

Kusadari atas posisi yang s'lama ini
T'lah tega menghibab dan menghantui
Dalam 'Penomor-duaan'
Yang tak kunjung berakhir.....

Mereka menganugerahkannya
Karena sampai saat ini, diri belum mampu
Tunjukkan sesuatu yang nyata
Meski menurutku sudah.....

Sangat berat memang
Ingin berontak jiwa ini
Karena tak kuasa lagi menanggung
Beban berlebih yang menyesakkan.....

Namun, 'ku berusaha bangkit
Tunjukkan pada penglihatan mereka
Atas kemampuan yang sesungguhnya
Seoptimal mungkin.....

Ya Allah.....
Berilah aku kekuatan dan kemudahan
Dalam menghadapi kenyataan ini
Agar Ibu, Bapak (Alm.) dan semuanya bangga.....

Sehingga, melihatku sebagai perempuan tangguh
Yang pantas menyandang mahkota kemenangan
Meski hanya 'tuk sesaat
AAMIIN.....

LEMBAR PERSETUJUAN

**AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA LYN
BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005**

Skripsi ini telah memenuhi persyaratan dan disetujui untuk diujikan.



Surabaya, 12 Juni 2007

Dosen Pembimbing,

Drs. Haryadi, Msi

NIP. 131653466

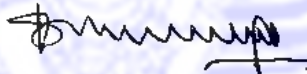
LEMBAR PENGESAHAN

**AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA
LYN BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005**

Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan dewan penguji pada:

Hari : Rabu
Tanggal : 4 Juli 2007
Pukul : 11.30 WIB
Tempat : Ruang 250, FISIP UNAIR

**Tim penguji:
Ketua Penguji,**



Dr. Budi Prasetyo, Drs, M. Si.

NIP. 131918696

Anggota I,



Drs. Wisnu Pramutanto P., M. Si.

NIP. 131453124

Anggota II,



Drs. Haryadi, M. Si.

NIP. 131653466

ABSTRAK

Pengemudi angkutan kota lyn BJ sebagai kelompok kepentingan sektor informal juga memiliki pengaruh yang besar dalam pelaksanaan Pilkada di Surabaya pada tanggal 27 Juni 2005. Mereka sering digunakan sebagai objek untuk mengukur kekuatan atau kekuasaan politik dengan secara langsung dan atau tidak langsung memberikan dukungan pada kontestan dan atau partai politik tertentu. Meskipun demikian, kekuatan atau pengaruh mereka di dalam bidang tersebut masih kurang kuat dibandingkan dengan partai politik dan pengusaha besar (pemilik modal). Hal inilah yang menyebabkan penulis tertarik dengan topik ini, sehingga hal tersebut layak untuk ditulis/diteliti. Penulis bermaksud untuk mendeskripsikan mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005, dan memberikan gambaran mengenai arah kecenderungan afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005 (yaitu kepada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput), serta mendeskripsikan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori perilaku memilih dengan memakai beberapa konsep, yaitu: afiliasi politik, perilaku memilih, pengemudi angkutan kota, Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada), dan Organisasi Partai Politik (OPP). Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian deskriptif kualitatif.

Afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 berdasarkan pada keputusan masing-masing individu pengemudi tersebut (bersifat *fragmented*). Arah kecenderungan afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005, dapat dibedakan menjadi dua, yaitu: *Pertama*, tidak memilih (golput). Dalam hal ini, para pengemudi tersebut tidak memilih dan atau mendukung OPP tertentu. *Kedua*, Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P). Keterikatan emosional mereka dengan PDI-P ini bermula ketika masih muda, meskipun mereka sendiri tidak mengetahui alasannya. Sedangkan pasangan kandidat tertentu tidak menjadi arah kecenderungan afiliasi politik bagi mereka. Sedangkan pasangan kandidat tertentu tidak menjadi arah kecenderungan afiliasi politik bagi mereka. Faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005 adalah: *Pertama*, faktor individu pengemudi angkutan kota lyn BJ. *Kedua*, faktor sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ yang berupa pekerjaan. *Ketiga*, faktor Organisasi Partai politik (OPP). *Keempat*, faktor pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah.

KATA PENGANTAR

Bermula dari kekaguman penulis terhadap kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ yang memiliki sistem yang solid dalam menjaga kondisi yang aman dan kondusif bagi pengemudinya. Dimana hal ini tampak dari kejadian yang dialami oleh penulis ketika ada segerombolan copet yang hendak melakukan aksinya di dalam angkutan kota lyn BJ tersebut pada saat penulis berangkat KKN-BK UNAIR ke-35 ke kelurahan Sememi kecamatan Benowo. Untungnya sang ketua angkutan kota lyn BJ tersebut datang bersama beberapa anak buahnya dan mengancam bahwa mereka akan melaporkan ke Polisi bila para pencopet tersebut tidak segera keluar dari lyn. Kemudian, karena ketakutan, mereka pun pergi. sehingga barang-barang penulis beserta penumpang lainnya pun terselamatkan.

Di samping peristiwa tersebut di atas, adanya sebuah fenomena yang terjadi dalam pemberian ijin trayek, pemerintah seringkali memberikan ijin trayek lyn pada rute yang relatif sama. Kondisi ini menyebabkan bertumpuk silangnya kendaraan umum dalam satu trayek lyn, seperti rute trayek kembali lyn Indo Plaza-Manukan (IM) dengan lyn Benowo-Jembatan Merah (BJ). Himpitan antara kedua lyn ini kurang lebih berjarak 10 km. Himpitan ini berawal dari jalan Pahlawan-Tembaan-Dupak-Dupak Rukun-Asem Mulyo-Tambak Mayor-Tanjung Sari, kemudian berpisah sejauh 2 km pada jalan Karang Poh-Balongsari dan berhimpit kembali pada jalan Balongsari Tama-Balongsari Tama Selatan-Manukan Lempung-Manukan Tama-SMA XI.

Konflik berawal dari pihak Indo Plaza-Manukan yang mempertanyakan surat keputusan peluncuran trayek Benowo-Jembatan merah dibuat. Pihak Indo

Plaza-Manukan yang merasa dirugikan surat keputusan peluncuran, menuntut pemerintah untuk merubah surat keputusan walikota tersebut. Konflik tetap menguat karena pihak lyn BJ tidak menghendaki adanya perubahan pada trayeknya. Konflik yang berawal di jalanan ini kemudian beralih ke perundingan-perundingan, dan pada akhirnya diselesaikan oleh Pemerintah Dacrah pada tanggal 2 Februari 1993 setelah melewati waktu yang berbulan-bulan. Dalam keyataannya, kebutuhan masyarakat bawah terhadap kendaraan umum relatif terpenuhi oleh pemerintah, namun yang terkena dampaknya adalah sopir. Karena tuntutan setoran dari pengusaha, konflik dan persaingan antar sopir terlihat intens dalam mencari penumpang.

Adapun kemudian konflik tersebut melahirkan demonstrasi ke DPRD. Peristiwa tersebut berlangsung sekitar tahun 1991-1993. Fenomena di atas menampakkan adanya sebuah gejala langsung sebagai akibat pelaksanaan kebijakan pemerintah. Adanya ketidakpuasan terhadap output menyebabkan antar sopir berkonflik dan dapat merugikan kepentingan masyarakat umum.

Berdasarkan peristiwa di atas, penulis kemudian berpikir bahwa apakah para pengemudi tersebut juga berperan aktif dalam perpolitikan, layaknya dalam kelompok mereka. Adapun hal ini berkaitan dengan afiliasi politik mereka yang salah satu bentuknya ditunjukkan dalam tindakan berupa dukungan dan atau pilihan kepada Organisasi Partai Politik tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput dalam setiap pemilihan yang diselenggarakan oleh pemerintah. Kelompok pengemudi angkutan kota ini merupakan kelompok kepentingan sektor informal. Sektor informal ini muncul sebagai akibat dari

model pembangunan kapitalisme yang terjadi di negara Indonesia, yang mana bentuknya adalah birokrasi yang korup, praktik hukum yang buruk, kesenjangan ekonomi dan kemiskinan massal yang meluas.

Penulis berpikir bahwa afiliasi politik mereka tersebut harus memiliki konteks yang lebih sempit atau khusus, agar memudahkan penulis dalam menemukan dan mendapatkan datanya, serta agar alur pemikiran penulis menjadi lebih jelas dan fokus. Oleh karena itu, penulis menetapkan Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) Surabaya 2005 sebagai konteksnya. Adapun hal ini juga untuk membedakan konteks antara penulisan skripsi yang telah ditulis oleh beberapa senior Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga Surabaya dengan yang akan penulis kerjakan, yang mana mereka menulis mengenai kajian afiliasi politik dalam konteks Pemilihan Umum (Pemilu), meskipun dalam periode yang berbeda.

Penulis menyatakan bahwa penelitian ini ditujukan untuk mendeskripsikan mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005, dan memberikan gambaran mengenai arah kecenderungan afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005 (yaitu kepada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput), serta mendeskripsikan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka penulis menetapkan 'Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Umum BJ di Surabaya dalam Pilkada Surabaya 2005' sebagai judul awal. Penulis berpikir bahwa judul tersebut terlalu panjang

dan bahwa BJ ini termasuk ke dalam angkutan kota yang berupa lyn, bukan angkutan umum, sehingga kata 'umum' diganti menjadi 'kota', dan kalimat 'di Surabaya' dihilangkan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yang termasuk ke dalam angkutan umum adalah angkutan antar kota antar provinsi, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota (bus kota dan mikrolet/lyn), angkutan taksi dan angguna. Adapun kemudian berdasarkan hal tersebut, maka penulis menetapkan 'Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005' sebagai judul akhir dalam penulisan skripsi ini.

Untuk mengetahui secara langsung fenomena mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 tersebut, maka penulis melakukan penelitian langsung di Surabaya. Semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangan ilmiah bagi perkembangan Ilmu politik dalam kajian afiliasi politik, dan juga bermanfaat bagi masyarakat Surabaya pada umumnya, serta kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ pada khususnya.

Akhirnya, hanya kepada Allah penulis berserah diri, semoga segala sesuatu yang telah dilakukan ini mendapat ridlo-Nya. Aamiin.....

Surabaya, 12 Juni 2007

Penulis

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kupersembahkan kehadiran-Mu ya Allah yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang, yang telah memberi kekuatan dan 'insan-insan penolong' padaku dalam menyelesaikan skripsi ini. Tak lupa kuucapkan pujian bagi Rasulullah Muhammad SAW sebagai sebaik-baik manusia yang pernah ada di muka bumi ini. Ya Allah, bukan hanya dalam skripsi, namun Engkau (melalui para Dokter Poli Bedah Umum, Perawat, dan Karyawan Rumah Sakit Umum Haji Surabaya) juga telah menyambung nyawaku dari penyakit yang selama ini menghantui diriku. Terima kasih....

Terima kasih yang tak terhingga kutujukan untuk Ibu...Ibu...dan sekali lagi, Ibuku...karena engkau dengan sabar dan penuh perhatian tulus telah melahirkanku ke dunia yang penuh dengan keindahan sekaligus kesuraman, menjagaku, merawatku, memberi aku makan dan minum yang cukup hingga saat ini aku tumbuh sebagai perempuan manis berbadan agak besar (tapi gak gemuk-gemuk amat kok, hua...ha 2x...), menyekolahkanku hingga aku mampu mengecap susah senangnya kehidupan di Perguruan Tinggi, dan engkau telah memberiku dukungan yang berlimpah ruah agar aku mampu menghadapi dan melawan penyakit yang selama ini selalu berusaha kulupakan, setia menunggu saat aku menjalani operasi untuk menyembuhkan tubuh dan jiwaku, serta masih banyak pengorbananmu untukku. Makasih Ibu....

Terima kasih kuucapkan juga untuk Bapakku (Alm.) karena selama ini engkau selalu merawatku; menjagaku; mendukungku; dan membesarkanku dengan caramu sehingga aku tumbuh sebagai perempuan yang 'keras' (meski saat

ini aku mencoba untuk menjadi 'lebih lembut') dan berani untuk mengakui, memilih, dan memihak mana yang benar dan mana yang salah; serta semua hal baik yang telah kau curahkan untukku. Aku selalu merindukan Bapak, sampai sekarang foto Bapak masih kupajang di ruang tamu tempat kita sekeluarga selalu bersama-sama, baik dalam suka maupun duka. Semoga Allah menempatkan Bapak di tempat yang baik di sisi-Nya. Aamiin...

Terima kasih tak lupa kuucapkan kepada Mbakku (Sri Wahyuningsih) dan Adhekku (Tri Gunawan), serta Mbah Edhokku yang selama ini telah mendukungku agar segera menyelesaikan skripsiku ini. Terima kasih ya Mbak, karena terkadang kalau aku kekurangan uang untuk mengerjakan skripsiku, kamu selalu memberi 'sumbangan', sehingga aku gak kebingungan lagi.

Terima kasih kuucapkan pula untuk semua dosen Ilmu politik (Pak Wisnu, Pak Sutrisno, Pak Priyatmoko, Pak Budi Prasetyo, Pak Kris Nugroho, Mas Angga, Bu Siti Aminah, Pak Aribowo, Pak Asfar, Pak Ramelan, dan khususnya Pak Haryadi sebagai dosen pembimbing skripsi saya ini, serta dosen-dosen yang lainnya) yang telah banyak membantu dan memberi ilmu selama saya kuliah di Jurusan Ilmu Politik FISIP UNAIR.

Terima kasih banyak kuucapkan untuk semua informan yang telah bersedia dalam memberikan informasi yang saya butuhkan dalam menyelesaikan skripsi ini, yaitu: pengemudi angkutan kota lyn BJ (Pak Mahmud Hasan, Pak Tohir, Pak Lasim, Pak Man, Pak Asnan, Pak Mansyur, dan Mas yang tidak mau mengungkapkan identitasnya) dan pegawai Dinas Perhubungan Bidang Angkutan

Kota Surabaya (Pak Ramelan, Pak Deni, Pak Andi, Mas Andi, Mbak Diana, dan pegawai yang lainnya).

Terima kasih pun kuucapkan buat teman-teman Jurusan Ilmu Politik dan jurusan lain yang ada di FISIP UNAIR (Eltris Politik, makasih ya...karena kamu dah mau mendengarkan semua keluh kesahku selama ini, dan mendukungku dalam menyelesaikan skripsiku ini serta untuk menyembuhkan diriku dari penyakit yang selama ini kuidap; Selvi Politik, makasih karena kamu pernah nganterin aku pulang ke rumah kalo aku lagi ngetik skripsi di rentalannya kemalaman. Gak apa-apa khan, mumpung rentalan yang biasa kita gunakan letaknya dekat rumahmu. Lagian khan bukan aku yang minta, tapi kamu yang nawarin, he3x...; Mas Muhammad Ali Politik, Mas Ali Sahab Politik, dan Mas-mas Politik lainnya, makasih karena aku menggunakan beberapa bagian (latar belakang, teorisasi, konseptualisasi, dan data-data yang lain) dari skripsi kalian; Nur Iskandar (Inung) Politik, Mas H. Hadi Bogor Politik, dan Mas Andi Mahligai Politik, makasih karena kita semua mau saling mendengar keluh kesah tentang susah senangnya proses dalam menyelesaikan skripsi ini; Dian Kartika Sari Sosiologi dan Dwi Kunti Sosiologi; Heidy Komunikasi dan Puput Komunikasi; Mbak Ana Administrasi Negara; dan masih banyak teman lainnya yang tak mungkin dapat kusebut satu per satu).

Terima kasih kuucapkan untuk MELLCOM Enterprise (Mbak Mamik dan Mbak Nurul...kalian selama ini dah mau aku repotin kalo aku lagi kebingungan ngetiknya, dan juga mau ngutangin aku kalo lagi kekurangan duit buat ngrental; Farida...he Bos, ojek ngrepotin ae kon, he 3x...)

Terima kasihku pun kutujukan buat teman-teman Mahasiswa Unggulan (MAUL) Angkatan IV Tahap I dan II Tahun 2005/2006 dari berbagai fakultas yang ada di UNAIR, karena meskipun kita berbeda jurusan dan fakultas, namun kita secara bersama-sama mampu saling 'mengisi' dan 'berjalan bergandengan' dalam berbagai bidang ilmu yang kita miliki.

Terima kasih buat teman-teman yang pernah bersama-sama denganku mengikuti Latihan Keterampilan Manajemen Mahasiswa-Tingkat Lanjut (LKMM-TL) UNAIR, karena kalian semua adalah teman-teman yang sangat menyenangkan dan menghebohkan. Jangan lupakan *Chee-Woel* yang manis ini ya...

Kuucapkan terima kasih kepada teman-teman KKN-BK ke-35 Kelurahan Sememi, Kecamatan Benowo yang tergabung ke dalam 'Persatuan Pembantu Sememi Jaya' (PPSJ) (Dini Sastra, Naila FKH, Amel FE, Rani FE, Adel MIPA, Amel, Sari, Lucky) dengan aku (*Chee-Woel*) sebagai ketuanya. Kita semua adalah para perempuan dan manusia yang berusaha untuk berpendirian/berprinsip, tegas, dan tidak mau 'menjilat kaki' Koordinator Kelurahan yang menyebalkan, pacaran tok ae, plonga-plongo, gak teges, gak adil, gaya tok, dan tidak tahu bagaimana caranya memimpin, padahal dia khan anak jurusan Administrasi Negara 2003, tapi kok kayak gitu????!!! Meskipun nilai KKN kita akhirnya dapat nilai 'AB', sedangkan yang lainnya dapat nilai 'A', namun 'Kita Bangga dengan Diri Kita Sendiri yang Berusaha untuk Menjadi Diri Sendiri dan Melakukan Segala Sesuatunya dengan Baik dan Benar Sesuai dengan Kemampuan Kita, Meskipun Kita Tahu Bahwa Kita dan Mereka juga Tidak Pernah Luput dari Kesalahan...'

DAFTAR ISI

JUDUL DALAM (1)	i
LEMBAR PERNYATAAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIAT	ii
JUDUL DALAM (2) UNTUK PENGUNGKAPAN MAKSUD PENULISAN SKRIPSI	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
MOTTO	v
PUISI	vi
LEMBAR PERSETUJUAN	vii
LEMBAR PENGESAHAN	viii
ABSTRAK	ix
KATA PENGANTAR	x
UCAPAN TERIMA KASIH	xiv
DAFTAR ISI	xviii
DAFTAR GAMBAR DAN TABEL	xxiii
BAB I: PENDAHULUAN	1
I.1. Latar Belakang Masalah	1
I.2. Rumusan Masalah	11
I.3. Tujuan Penelitian	11
I.4. Manfaat Penelitian	12
I.4.1. Manfaat Akademis	12
I.4.2. Manfaat Praktis	12

I.5. Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual	13
I.5.1. Kerangka Teori	13
1. Perilaku Memilih	13
I.5.2. Kerangka Konseptual	27
1. Afiliasi Politik	27
2. Perilaku Memilih	28
3. Pengemudi Angkutan Kota	28
4. Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada)	29
5. Organisasi Partai Politik (OPP)	29
I.6. Metode Penelitian	30
I.6.1. Tipe Penelitian	30
I.6.2. Pendekatan Penelitian	31
I.6.3. Fokus Penelitian	32
I.6.4. Lokasi Penelitian	33
1. Alasan Akademis	33
2. Alasan Praktis	34
I.6.5. Unit Analisis	34
I.6.6. Teknik Pengumpulan Data	35
I.6.7. Teknik Pemilihan Informan	35
I.6.8. Teknik Analisis Data	36
I.6.9. Pemeriksaan Keabsahan Data	37
BAB II: GAMBARAN UMUM KAJIAN PENELITIAN	40
II.1. Kota Surabaya	40

II.1.1. Geografis	41
II.1.2. Penduduk	42
II.1.3. Perekonomian	43
II.1.4. Budaya	44
II.1.5. Transportasi	45
II.1.6. Pemerintahan	47
II.2. Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) Surabaya 2005	48
II.2.1. Erlangga Satriagung-A, Hermas Thony (eR-T)	52
II.2.2. Bambang D.H-Arif Afandi (BARA)	53
II.2.3. Gatot Sudjito-Benyamin Hilly (GaBe)	56
II.2.4. Alisjahbana-Wahyudin Husein (AW)	57
II.3. Angkutan Kota Lyn BJ	58
BAB III: AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA	
LYN BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005	67
III.1. Bagaimanakah Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan	
Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?	67
III.1.1. Penyajian Data	67
1. Berdasarkan pada keputusan masing-masing individu	
pengemudi angkutan kota lyn BJ (bersifat <i>fragmented</i>)	67
III.1.2. Analisis Data	70
1. Berdasarkan pada keputusan masing-masing individu	
pengemudi angkutan kota lyn BJ (bersifat <i>fragmented</i>)	70

III.2. Kemanakah Arah Kecenderungan Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (pada Organisasi Partai Politik (OPP) Tertentu, Pasangan Kandidat Tertentu, Ataukah Tidak Memilih/Golput)?	73
III.2.1. Penyajian Data	73
1. Tidak Memilih (Golput)	73
2. Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P)	75
III.2.2. Analisis Data	75
1. Tidak Memilih (Golput)	76
2. Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P)	78
III.3. Faktor-faktor Apakah yang Mempengaruhi Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?	79
III.3.1. Penyajian Data	79
1. Faktor individu pengemudi angkutan kota lyn BJ	79
2. Faktor sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ yang berupa pekerjaan	80
3. Faktor Organisasi Partai Politik (OPP)	81
4. Faktor pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah	82
III.3.2. Analisis Data	82
1. Faktor individu pengemudi angkutan kota lyn BJ	82

2. Faktor sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ yang berupa pekerjaan	83
3. Faktor Organisasi Partai Politik (OPP)	84
4. Faktor pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah	84
BAB IV: PENUTUP	86
IV.1. Kesimpulan	86
IV.2. Saran	89
DAFTAR PUSTAKA	91
LAMPIRAN	93
Surat Keputusan	93
Pedoman Wawancara	97

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Gambar Kota Surabaya	39
Tabel 1. Rekapitulasi Jumlah Pemilih, TPS & Hasil Penghitungan Suara Pemilihan Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Kota Surabaya Tahun 2005	49
Tabel 2. Rekapitulasi Jumlah Pemilih Terdaftar Pemilihan Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Kota Surabaya Tahun 2005	51



BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang Masalah

Penulisan skripsi ini penulis gunakan untuk meneliti mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Penulis mengungkapkan fenomena dan alasan yang melatarbelakangi dalam penelitiannya dibahas pada latar belakang masalah ini. Adapun perihal pertanyaan masalah dan tujuan spesifik yang melatarbelakangi penulisan ini akan dibahas dalam rumusan masalah dan tujuan penelitian.

Kajian mengenai afiliasi politik pada dasarnya telah banyak dilakukan. Penulis menemukannya dalam bentuk karya tulis skripsi yang telah ditulis oleh para mahasiswa senior jurusan Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga Surabaya. Beberapa diantaranya adalah penelitian mengenai afiliasi politik yang dilakukan oleh Hudiono dan Badrul Laili.

Penelitian yang dilakukan oleh Hudiono mengenai afiliasi politik buruh pabrik rokok dalam Pemilu 1992 dilatarbelakangi oleh model pembangunan ekonomi negara Indonesia. Adapun model pembangunan ekonomi tersebut dilakukan dengan mempercepat pertumbuhan berbagai macam sektor industri.¹ Tujuan daripada itu adalah untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat.

Perubahan secara fundamental struktur ekonomi nasional dari agraris menuju industri, ternyata juga berdampak pada perubahan formasi sosial. Adapun

¹ Hudiono. *Afiliasi Politik Buruh Pabrik Rokok dalam Pemilu 1992: Studi Deskriptif pada PR. Pejoet Tulungagung*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1993/1994. Hlm. 1-2.

dalam era Orde Baru, buruh tidak lagi memiliki konotasi yang kekiri-kirian layaknya era Orde Lama. Pada masa Orde Lama, buruh dikenai label politik sebagai tiang penyangga revolusi Indonesia. Buruh mendapatkan wadah serta merupakan salah satu kekuatan politik yang senantiasa aktif melakukan aktivitas-aktivitas politik. PKI misalnya, mendirikan SOBSI untuk mewadahi aktivitas dan aspirasi politik buruh.²

Pada masa Orde Baru malah sebaliknya. Atas dasar logika stabilitas dan pertumbuhan ekonomi, maka buruh tidak diperkenankan untuk terjun dalam bidang politik. Istilah buruh kemudian dihaluskan menjadi pekerja, yang mana dalam kerangka hubungan industri Pancasila, buruh merupakan mitra dari pengusaha. Untuk menjaga agar buruh tetap mengutamakan pekerjaan dan produktivitasnya, kemudian pemerintah menciptakan hubungan tiga pihak (triparti), yaitu hubungan antara pengusaha, buruh, dan pemerintah. Meskipun begitu, kondisi buruh pada umumnya masih sangat memprihatinkan.³

Sebagai kelompok, bagaimanapun juga buruh tetap merupakan sebuah kekuatan. Catatan Surabaya Post menyatakan bahwa pergeseran afiliasi politik para buruh pabrik rokok di Kediri mampu mengubah peta politik.⁴ Hudiono menarik dua kesimpulan atas penelitian yang dilakukannya pada PR. Petjoet Tulungagung. *Pertama*, bahwa Golkar yang memperoleh suara mayoritas tetap mewarnai wajah afiliasi politik buruh Pabrik Rokok Petjoet Tulungagung. Meskipun kemenangan ini diperoleh dengan tidak *fair* dan bukan atas dukungan simpati yang sebenarnya dari para buruh. *Kedua*, faktor-faktor yang

² *Ibid.* Hlm. 3.

³ *Ibid.* Hlm. 3-4.

⁴ *Ibid.* Hlm. 4-5.

mempengaruhi afiliasi politik buruh Pabrik Rokok Petoet Tulungagung tidak tunggal, melainkan beragam. Namun sebenarnya dapat dibagi menjadi dua, yaitu faktor internal (orientasi sosio-religi atau posisi keagamaan seseorang, apakah santri atau abangan) dan faktor eksternal (pengaruh aparat desa, orang tua, suami dan saudara).⁵

Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Badrul Laili mengenai afiliasi politik elit NU dilatarbelakangi oleh pengaruh organisasi massa NU (Nahdlatul Ulama) yang tidak bisa dilepaskan dari politik. Meskipun pada kenyataannya Ormas ini secara formal telah melepaskan diri dari gelanggang politik praktis, namun perilaku yang mengatasnamakan organisasi maupun pribadi elitnya sering menjadi sorotan para pemerhati perpolitikan Indonesia. Berbicara mengenai perpolitikan NU tidak dapat dilepaskan dari PPP. Meskipun secara organisatoris antara NU dan PPP tidak ada kaitan, tetapi secara ideologis antara keduanya masih terkait. Tidak dapat dipungkiri bahwa warga NU merupakan pendukung tradisional dari PPP.⁶

Adanya kecenderungan hubungan antara perolehan suara PPP dengan konflik antara PPP (baca: MI) dengan NU dapat dilihat pada setiap Pemilu. Pemilu 1977 merupakan Pemilu yang paling solid untuk PPP, dimana pertentangan antar unsur belum begitu nampak. Untuk kursi DPR saja, PPP memperoleh 99 kursi (27,5%) yang berarti mengalami peningkatan daripada Pemilu 1971 yang memperoleh kursi sebanyak 96 kursi (26,67%). Yang paling

⁵ *Ibid.* Hlm. 120-121.

⁶ Badrul Laili. *Afiliasi Politik Elite NU: Studi tentang Perilaku Memilih dan Faktor-faktor yang Mempunyai Hubungan dan Pengaruh terhadap Pilihan Partai Pengurus NU Kabupaten Dati II Nganjuk*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1996/1997 Hlm. 1&7.

penting adalah kemenangan PPP atas Golkar pada pemilihan yang berlangsung di Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang merupakan barometer perpolitikan di Indonesia. Pemilu-pemilu selanjutnya merupakan perjalanan suram bagi PPP, dimana perolehan kursinya terus mengalami kemerosotan. Kemerosotan paling parah pada Pemilu 1987 yang hanya memperoleh kursi sebanyak 61 (15,25%) yang berarti penurunan cukup drastis bagi PPP. Penurunan dratis ini dinilai banyak pemerhati politik akibat 'aksi penggemosan PPP' oleh para elit NU yang sebagian besar pernah dikecewakan oleh PPP (baca: J. Naro). Adapun aksi ini sebagian besar dilaksanakan di sejumlah daerah yang menjadi basis NU, seperti Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat, dan daerah-daerah lainnya.⁷

Pada Pemilu 1992, PPP mengalami peningkatan perolehan suara. Meskipun dalam skala nasional, kenaikan PPP hanya satu kursi dari 61 kursi pada Pemilu 1987 menjadi 62 kursi pada pemilu 1992. Namun fenomena yang menarik justru kenaikan itu terjadi di Pulau Jawa yang merupakan basis massa NU. Hal ini memperkuat dugaan bahwa warga NU pada Pemilu 1992 kembali memilih PPP. Ada beberapa dugaan mengapa warga NU kembali memilih PPP, yaitu: *Pertama*, masih kuatnya kelompok politisi NU. *Kedua*, kekecewaan warga NU termasuk di dalamnya tokoh-tokohnya terhadap Golkar yang kurang 'menghargai' suara NU ke Golkar pada Pemilu 1987, dan tidak kalah pentingnya sosok Ismail Hasan Metareum (Ketua Umum PPP) yang lebih 'adem ayem' ketimbang J. Naro dalam

⁷ *Ibid.* Hlm. 7-8.

masalah pertikaian antar unsur di PPP. Beberapa gambaran tersebut menunjukkan bahwa peranan elit NU sangat besar dalam mempengaruhi perolehan suara PPP.⁸

Penelitian Badrul Laili yang dilakukan pada wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II Nganjuk ini telah menghasilkan kesimpulan. Adapun kesimpulannya adalah bahwa terdapat perubahan drastis pilihan partai elit NU Nganjuk, utamanya antara Pemilu tahun 1982 dengan Pemilu tahun 1987. Dalam Pemilu 1982, PPP begitu mendominasi dengan 79%. Pada Pemilu 1987, turun secara drastis menjadi 35%. Penurunan suara PPP ini ternyata membawa berkah tersendiri bagi Golkar, dimana perolehan suaranya mengalami peningkatan cukup drastis dari 20% pada Pemilu 1982 menjadi 41% pada Pemilu 1987. Namun demikian, pada Pemilu 1992, PPP kembali menempati prosentase terbesar dengan 37%, meskipun perbedaan antar partai tidak terlalu besar/nampak.⁹

Kesimpulan yang lainnya yaitu bahwa faktor-faktor yang mempunyai hubungan dan pengaruh terhadap pilihan partai elit NU Kabupaten Dati II Nganjuk adalah: *Pertama*, pendidikan. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, maka semakin tinggi pula preferensi mereka terhadap lingkungan di sekitarnya, tidak terkecuali preferensi mereka terhadap partai politik tertentu. *Kedua*, identifikasi partai. Identifikasi partai ini dapat berupa ikatan psikologis seseorang terhadap partai politik tertentu, sehingga hal ini sangat mempengaruhi pilihan mereka terhadap pilihan partainya. *Ketiga*, pilihan partai orang tua.

⁸ *Ibid.* Hlm. 8-9.

⁹ *Ibid.* Hlm. 133.

Preferensi partai politik orang tua seringkali mempengaruhi preferensi partai politik anak.¹⁰

Berdasarkan dua penelitian yang telah dilakukan mengenai kajian afiliasi politik di atas, tampak bahwa objek penelitian di antara keduanya berbeda. Adapun objek penelitian yang digunakan oleh Hudiono adalah buruh pabrik rokok pada PR. Pctjoet Tulungagung. Sedangkan Badrul Laili menggunakan elit NU (Nahdlatul Ulama) sebagai objek penelitiannya. Meskipun begitu, keduanya memiliki kesamaan dalam konteks peristiwa yang diteliti. Mereka melihat afiliasi politik dalam Pemilu, walaupun periodenya berbeda.

Penelitian yang akan dilakukan oleh penulis mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini memiliki perbedaan dengan kedua penelitian afiliasi politik sebelumnya. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pengemudi angkutan kota lyn BJ sebagai objek penelitiannya. Di samping itu, konteks peristiwa yang diteliti adalah Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada). Penulis menyatakan bahwa penelitian ini sangat penting dilakukan untuk mengetahui tingkat kontribusi pengemudi angkutan kota lyn BJ sebagai kelompok kepentingan sektor informal dalam perpolitikan.

Adanya sebuah fenomena yang terjadi dalam pemberian ijin trayek, pemerintah seringkali memberikan ijin trayek lyn pada rute yang relatif sama. Kondisi ini menyebabkan bertumpuk silangnya kendaraan umum dalam satu trayek lyn, seperti rute trayek kembali lyn Indo Plaza-Manukan (IM) dengan lyn Benowo-Jembatan Merah (BJ). Himpitan antara kedua lyn ini kurang lebih

¹⁰ *Ibid.*, Hal. 136-139.

berjarak 10 km. Himpitan ini berawal dari jalan Pahlawan-Tembaan-Dupak-Dupak Rukun-Asem Mulyo-Tambak Mayor-Tanjung Sari, kemudian berpisah sejauh 2 km pada jalan Karang Poh-Balongsari dan berhimpit kembali pada jalan Balongsari Tama-Balongsari Tama Selatan-Manukan Lempung-Manukan Tama-SMA XI.¹¹

Konflik berawal dari pihak Indo Plaza-Manukan yang mempertanyakan surat keputusan peluncuran trayek Benowo-Jembatan merah dibuat. Pihak Indo Plaza-Manukan yang merasa dirugikan surat keputusan peluncuran, menuntut pemerintah untuk merubah surat keputusan walikota tersebut. Konflik tetap menguat karena pihak lyn BJ tidak menghendaki adanya perubahan pada trayeknya. Konflik yang berawal di jalanan ini kemudian beralih ke perundingan-perundingan, dan pada akhirnya diselesaikan oleh Pemerintah Daerah pada tanggal 2 Februari 1993 setelah melewati waktu yang berbulan-bulan. Dalam kenyataannya, kebutuhan masyarakat bawah terhadap kendaraan umum relatif terpenuhi oleh pemerintah, namun yang terkena dampaknya adalah sopir. Karena tuntutan setoran dari pengusaha, konflik dan persaingan antar sopir terlihat intens dalam mencari penumpang.¹²

Adapun kemudian konflik tersebut melahirkan demonstrasi ke DPRD. Peristiwa tersebut berlangsung sekitar tahun 1991-1993. Fenomena di atas menampakkan adanya sebuah gejala langsung sebagai akibat pelaksanaan

¹¹ Budhi Tjandra Darmawan. *Konflik Angkutan Kota Lyn IM & Lyn BJ Akibat Pelaksanaan Kebijakan Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Surabaya tentang Angkutan Penumpang Umum*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1993/1994. Hlm. 4.

¹² *Ibid.* Hlm. 4-5.

kebijakan pemerintah. Adanya ketidakpuasan terhadap output menyebabkan antar sopir berkonflik dan dapat merugikan kepentingan masyarakat umum.¹³

Pengemudi angkutan kota merupakan orang yang bekerja di sektor informal¹⁴. Sektor informal ini muncul sebagai akibat dari model pembangunan kapitalisme yang terjadi di negara Indonesia. Model pembangunan kapitalisme didorong oleh adanya masalah internal yang dihadapi negara ini. Adapun bentuknya adalah adanya birokrasi yang korup, praktik hukum yang buruk, kesenjangan ekonomi dan kemiskinan massal yang meluas. Di samping itu, munculnya tantangan eksternal yang berupa adanya kecenderungan penguatan globalisasi di negara Indonesia juga ikut mendorong model pembangunan kapitalisme. Model pembangunan kapitalisme ini mendasari segala sesuatunya atas kekuatan kapital atau modal.

Sebab-sebab utama timbulnya sektor informal di Indonesia menurut Wirosardjono, yaitu antara lain: *Pertama*, pertumbuhan ekonomi dan investasi tidak disanggup menanggapi surplus tenaga kerja yang muncul sejak awal pertumbuhan ekonomi. *Kedua*, arahan investasi dan orientasi penduduk menimbulkan sektor *enclave* yang acuh tak acuh terhadap pertumbuhan tenaga

¹³ *Ibid.* Hlm. 5.

¹⁴ Mengenai sektor informal, Wirosardjono menyatakan bahwa yang dimaksud dengan sektor tersebut adalah sektor ekonomi yang antara lain bercirikan: *Pertama*, pola kegiatan yang tidak teratur, baik dari segi waktu, tenaga, maupun permodalan. *Kedua*, modal, peralatan, perlengkapan, maupun omsetnya kecil berdasarkan hitungan harian. *Ketiga*, tidak mempunyai tempat usaha permanen. *Keempat*, tidak mempunyai keterikatan dengan jenis usaha lain yang lebih besar. *Kelima*, melayani masyarakat berstatus ekonomi rendah. Kemudian, Sumardi dan Evers membuat daftar kegiatan sektor informal yang terdiri dari jasa angkut, becak, bajaj, sopir bemo, taksi, dan ojek. Sedangkan Suwarno menyatakan bahwa bentangan ruang lingkup sektor ini amat luas, mulai dari artis jalanan hingga tukang becak, dari penulung sampai pedagang kaki lima, dari para kuli bangunan hingga makelar, serta berbagai jenis usaha lainnya yang melibatkan jaringan luas dan pelayanan konsumen yang besar jumlahnya (*Baca: Titis Eddy Arini. Paguyuban Pengemudi Becak dan Peran Sosial Politisnya di Surabaya: Suatu Studi tentang Eksistensi ORMAS Sektor Informal di Perkotaan.* Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1989. Hlm. 9 & 25-26.).

kerja. *Ketiga*, pergeseran tenaga kerja ke sektor non pertanian tidak didasari kekuatan ekonomi modern yang memadai. *Keempat*, ketiadaan kompensasi bagi penganggur memaksa golongan usia kerja bekerja seadanya. Hemat kata, sektor informal diciptakan oleh massa kreatif yang menciptakan mata pencaharian bagi diri sendiri, memenuhi kebutuhan pokok dengan cara yang sering tidak layak karena kemandulan sektor formal untuk melahirkan prospek keuntungan ekonomi bagi mereka. Sektor ini mencerminkan sesuatu yang diabaikan pemerintah.¹⁵

Masyarakat yang menggeluti sektor informal di negara Indonesia jumlahnya lebih besar daripada di sektor formal. Mereka membantu mengurangi angka pengangguran yang setiap tahun bukannya menurun, malah semakin meningkat. Dari kondisi tersebut, tampak bahwa mereka pun memiliki andil yang cukup besar dalam membantu meningkatkan perekonomian bagi negara. Adapun dampak lain yang ditimbulkan dari menurunnya jumlah pengangguran itu adalah semakin berkurangnya tingkat kriminalitas.

Herrick menyatakan bahwa sektor tersier (sektor informal, pen) mempunyai fungsi untuk menampung pekerja yang tidak diterima di sektor lain, terutama pada masa stagnasi ekonomi. Daya tampungnya dimungkinkan oleh rendahnya modal yang diperlukan, baik perlengkapan fisik maupun masa pendidikan dan latihannya tidak rumit seperti sektor perdagangan dan jasa. Dengan kata lain, keberadaan sektor informal ini telah menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam perekonomian nasional.¹⁶ Meskipun demikian, mereka

¹⁵ *Ibid.* Hlm. 7.

¹⁶ *Ibid.* Hlm. 8-9.

kurang mendapatkan perhatian dan perlindungan dari pemerintah atau negara hampir dalam segala bidang kehidupan, baik ekonomi, sosial maupun politik.

Secara politis, sektor informal ini telah dilindungi haknya dalam konstitusi negara Republik Indonesia berupa Undang-Undang Dasar Tahun 1945 (UUD 1945) pasal 27 ayat 2. Adapun bunyinya bahwa tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Sektor informal pun memiliki pengaruh yang besar dalam pelaksanaan Pemilu di negara ini. Mereka sering digunakan sebagai objek kampanye oleh para kandidat atau calon Presiden dan Wakil Presiden.

Dengan memberikan janji-janji untuk membantu meningkatkan perekonomian mereka, para calon Presiden dan Wakil Presiden ini mendapatkan dukungan politik. Sedangkan dalam kenyataannya, janji-janji politis tersebut tidak terlaksana. Demikian juga dalam pelaksanaan Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada). Dalam konteks Pilkada, para kontestan tersebut membutuhkan dukungan suara dari berbagai golongan masyarakat dan kelompok kepentingan yang memiliki hak untuk itu, termasuk dari kelompok kepentingan sektor informal.

Disadari maupun tidak, kelompok kepentingan sektor informal ini ikut terlibat dalam arus kekuasaan politik. Secara tidak langsung mereka juga ikut memberikan dukungan pada kontestan dan atau partai politik tertentu. Meskipun demikian, kekuatan atau pengaruh mereka di dalam bidang tersebut masih kurang kuat dibandingkan dengan partai politik dan pengusaha besar (pemilik modal). Adapun secara khusus dalam kaitannya dengan penelitian ini, yang dimaksud

sebagai kelompok kepentingan sektor informal tersebut adalah kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ.

I.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah ini dimaksudkan untuk membatasi dan membantu pembaca menemukan topik sentral yang dikupas dalam tulisan penelitian ini. Topik sentral ini akan dijawab secara detail dalam analisa data, dan secara global dalam kesimpulan akhir. Berdasarkan pada latar belakang masalah, dapat ditarik rumusan masalahnya, yaitu:

1. Bagaimanakah afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?
2. Kemanakah arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (pada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, ataukah tidak memilih/golput)?
3. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?

I.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalahnya, maka dapat ditarik tujuan penelitian, yaitu:

1. Mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005.

2. Mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (yaitu kepada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput).
3. Mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Akademis

Penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini diharapkan agar mampu memberikan sumbangan ilmiah bagi perkembangan Ilmu Politik dalam kajian afiliasi politik.

1.4.2. Manfaat Praktis

Penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini diharapkan agar dapat memberikan manfaat bagi masyarakat Surabaya pada umumnya, serta kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ pada khususnya. Adapun bagi kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ, manfaat tersebut adalah untuk mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005, dan arah kecenderungan afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005 (yaitu kepada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan

tidak memilih/golput), serta faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005.

1.5. Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual

1.5.1. Kerangka Teori

Berdasarkan keinginan untuk melihat dan menganalisis mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005, maka penulis menggunakan satu teori. Adapun teori tersebut adalah teori perilaku memilih.

Perilaku memilih dapat dijelaskan dengan menggunakan lima pendekatan, yaitu: *Pertama*, pendekatan struktural. *Kedua*, pendekatan sosiologis. *Ketiga*, pendekatan ekologis. *Keempat*, pendekatan psikologi sosial. *Kelima*, pendekatan pilihan rasional.¹⁷

Pendekatan struktural melihat kegiatan memilih sebagai produk dari konteks struktur yang lebih luas, seperti struktur sosial, sistem partai, sistem pemilihan umum, permasalahan dan program yang ditonjolkan oleh setiap partai. Struktur sosial yang menjadi sumber kemajemukan politik dapat berupa kelas sosial atau perbedaan-perbedaan antara majikan dan pekerja, agama, perbedaan kota dan desa, dan bahasa, serta nasionalisme. Jumlah partai, basis sosial sistem partai dan program-program yang ditonjolkan mungkin berbeda dari satu negara ke negara lain, karena perbedaan struktur sosial tersebut.¹⁸

¹⁷ Ramlan Surbakti. *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, 1992. Hlm. 145.

¹⁸ *Ibid.*

Pendekatan sosiologis cenderung menempatkan kegiatan memilih dalam kaitan dengan konteks sosial. Kongritnya, pilihan seseorang dalam pemilihan umum dipengaruhi latar belakang demografi dan sosial ekonomi, seperti jenis kelamin, tempat tinggal (kota-desa), pekerjaan, pendidikan, kelas, pendapatan, dan agama.¹⁹ Pendekatan sosiologis pada intinya berpendapat bahwa karakter sosial, seperti status sosial, ekonomi, agama, warna kulit, jenis kelamin, dan pekerjaan mempunyai pengaruh terhadap preferensi politik seseorang. Asumsi dari pendekatan ini adalah bahwa preferensi partai politik merupakan produk dari karakteristik sosial ekonomi. Gerald Pomper merinci karakteristik sosial ke dalam dua variabel, yaitu: *Pertama*, variabel predisposisi sosial ekonomi keluarga pemilih. *Kedua*, variabel predisposisi sosial ekonomi pemilih. Kedua variabel ini mempunyai hubungan yang signifikan dengan perilaku memilih seseorang. Preferensi orang tua akan mempengaruhi preferensi politik anak. Predisposisi sosial ekonomi ini dapat berupa agama, tempat tinggal, kelas sosial, demografi, dan lain sebagainya.²⁰

Pendekatan ekologis hanya relevan apabila dalam suatu daerah pemilihan terdapat perbedaan karakteristik pemilih berdasarkan unit teritorial, seperti desa, kelurahan, kecamatan, dan kabupaten. Kalau di Amerika Serikat terdapat distrik, *precinct*, dan *ward*. Kelompok masyarakat, seperti tipe penganut agama tertentu, buruh, kelas menengah, mahasiswa, suku tertentu, subkultur tertentu, dan profesi tertentu bertempat tinggal pada unit teritorial sehingga perubahan komposisi penduduk yang tinggal di unit teritorial dapat dijadikan sebagai penjelasan atas

¹⁹ *Ibid*.

²⁰ Badrul Laili. *Op Cit*. Hlm. 11-12. Merujuk pada Muhammad Asfar. *Handout Perilaku Politik*. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1993. Hlm. 43-44.

perubahan hasil pemilihan umum. Pendekatan ekologis ini penting sekali digunakan karena karakteristik data hasil pemilihan umum untuk tingkat provinsi berbeda dengan karakteristik data kabupaten, atau karakteristik data kabupaten berbeda dengan karakteristik data tingkat kecamatan.²¹

Pendekatan psikologi sosial (psikologis) pada dasarnya sama dengan penjelasan yang diberikan dalam model perilaku politik, yaitu bahwa terdapat empat faktor mengapa seseorang melakukan tindakan politik. Adapun keempat faktor tersebut adalah: *Pertama*, lingkungan sosial politik tidak langsung, seperti sistem politik, sistem ekonomi, sistem budaya, dan media massa. *Kedua*, lingkungan sosial politik langsung yang mempengaruhi dan membentuk kepribadian aktor, seperti keluarga, agama, sekolah, dan kelompok pergaulan. Dari lingkungan sosial politik langsung, seorang aktor mengalami sosialisasi dan internalisasi nilai dan norma kehidupan bernegara, dan pengalaman-pengalaman hidup pada umumnya. Lingkungan langsung ini dipengaruhi dengan lingkungan tidak langsung. *Ketiga*, struktur kepribadian yang tercermin dalam sikap individu. Untuk memahami struktur kepribadian perlu dicatat bahwa terdapat tiga basis fungsional sikap, yaitu kepentingan, penyesuaian diri, eksternalisasi dan pertahanan diri. Basis yang pertama merupakan sikap yang menjadi fungsi kepentingan. Artinya, penilaian seseorang terhadap suatu objek ditentukan oleh minat dan kebutuhan atas objek tersebut. Basis yang kedua merupakan sikap yang menjadi fungsi penyesuaian diri. Artinya, penilaian terhadap suatu objek dipengaruhi oleh keinginan untuk sesuai/selaras dengan objek tersebut. Basis yang

²¹ Ramlan Surbakti. *Op Cit.* Hlm. 145-146.

ketiga merupakan sikap yang menjadi fungsi eksternalisasi diri dan pertahanan diri. Artinya, penilaian seseorang terhadap suatu objek dipengaruhi oleh keinginan untuk mengatasi konflik batin/tekanan psikis yang mungkin berwujud mekanisme pertahanan diri dan eksternalisasi diri, seperti proyeksi, idealisasi, rasionalisasi, dan identifikasi dengan *aggressor*.²²

Keempat, faktor lingkungan sosial politik langsung berupa situasi, yaitu keadaan yang mempengaruhi aktor secara langsung ketika hendak melakukan suatu kegiatan, seperti cuaca, keadaan keluarga, keadaan ruang, kehadiran orang lain, suasana kelompok, dan ancaman dengan segala bentuknya. Faktor lingkungan sosial politik tidak langsung mempengaruhi lingkungan sosial politik langsung yang berupa sosialisasi, internalisasi dan politisasi. Selain itu, mempengaruhi juga lingkungan sosial politik langsung berupa situasi. Faktor lingkungan sosial politik langsung berupa sosialisasi, internalisasi, dan politisasi akan mempengaruhi struktur kepribadian (sikap). Perilaku seorang aktor akan dipengaruhi secara langsung oleh salah satu dari kedua faktor yang mencakup struktur kepribadian atau sikapnya terhadap objek kegiatan itu, dan situasi ketika kegiatan itu hendak dilakukan. Hubungan kedua faktor ini terhadap perilaku akan bersifat *zero sum*, yaitu apabila faktor sikap yang menonjol, maka faktor situasi kurang mengedepan. Sebaliknya, apabila faktor situasi yang mengedepan, maka faktor sikap kurang menonjol.²³

Salah satu konsep psikologi sosial yang digunakan untuk menjelaskan perilaku memilih pada pemilihan umum berupa identifikasi partai. Konsep ini

²² *Ibid.* Hlm. 132-133.

²³ *Ibid.*

merujuk pada persepsi pemilih atas partai-partai yang ada atau keterikatan emosional pemilih terhadap partai tertentu. Konkritisnya, partai yang secara emosional dirasakan sangat dekat dengannya merupakan partai yang selalu dipilih tanpa terpengaruh oleh faktor-faktor lain.²⁴ Pendekatan psikologis menekankan pada konsep sikap dan sosialisasi dalam menjelaskan perilaku memilih. Penjelasan umum mengenai munculnya sikap ini dikarenakan masyarakat belajar dari pengalaman sosial yang terjadi dari kurun waktu tertentu. Dengan demikian, sikap merupakan bagian dari hasil sosialisasi. Ada tiga tahapan proses sosialisasi, yaitu: *Pertama*, proses belajar dalam keluarga, dimana anak-anak memperolehnya dari sikap keluarganya. *Kedua*, sikap politik dibentuk pada saat dewasa yang menghadapi berbagai situasi di luar keluarga, seperti di sekolah, kelompok sebaya dan lain-lain. *Ketiga*, sikap dibentuk oleh afiliasi-afiliasi kelompok acuan.²⁵

Mengenai kelompok, Jaros dan Grant membagi ke dalam tiga bagian, yaitu: *Pertama, primary group*. Kelompok ini biasanya bertemu secara langsung (*face to face*). Yang termasuk dalam kelompok ini adalah keluarga, kelompok pertemanan dan yang lainnya. *Kedua, secondary group*. Yang termasuk ke dalam kelompok ini adalah kelompok profesional, kelompok religi atau organisasi buruh dan sebagainya. Biasanya kelompok ini memiliki organisasi formal. *Ketiga, categoric group*. Keanggotaan kelompok ini memiliki karakteristik tertentu yang dijadikan identifikasi. Biasanya tidak terwujud dalam organisasi formal. Tujuannya biasanya digunakan untuk mengklasifikasikan masyarakat. Misalnya

²⁴ *Ibid.* Hlm. 146.

²⁵ Badrul Laili, *Op Cit.* Hlm. 12. Merujuk pada David E. Apter, *Pengantar Analisa Politik*. Jakarta: LP3ES, 1985. Hlm. 262-263.

kelompok orang di bawah umur tiga puluh tahun dan lain sebagainya.²⁶ Berbeda dengan pendekatan sosiologis yang lebih cenderung menempatkan kegiatan memilih yang dikaitkan dengan konteks sosial, pendekatan psikologis ini menekankan bahwa kegiatan memilih ditentukan oleh tiga aspek, yaitu keterikatan seseorang pada partai politik tertentu, orientasi seseorang terhadap isu-isu politik yang beredar dalam masyarakat, serta orientasi seseorang pada calon Presiden atau legislatif. Pada kebanyakan penelitian di barat khususnya Amerika Serikat, variabel identifikasi partai merupakan variabel inti dalam menjelaskan perilaku memilih seseorang.²⁷

Pendekatan pilihan rasional melihat kegiatan memilih sebagai produk kalkulasi untung dan rugi. Yang dipertimbangkan tidak hanya 'ongkos' memilih dan kemungkinan suaranya dapat mempengaruhi hasil yang diharapkan, tetapi juga perbedaan dari alternatif berupa pilihan yang ada. Pertimbangan ini digunakan oleh pemilih dan kandidat yang hendak mencalonkan diri untuk terpilih sebagai wakil rakyat/pejabat pemerintah. Bagi pemilih, pertimbangan untung dan rugi digunakan untuk membuat keputusan apakah ikut memilih atau tidak ikut memilih, terutama untuk membuat keputusan tentang partai/kandidat yang dipilih. Jawaban yang diberikan dengan menggunakan pendekatan pilihan rasional untuk menjawab pertanyaan mengenai mengapa banyak warga masyarakat bersusah payah menggunakan hak pilih dalam pemilihan umum tidak selalu memuaskan, karena cukup banyak warga masyarakat menggunakan hak pilih sebagai

²⁶ *Ibid.* Hlm. 12-13. Merujuk pada Dean Jaro dan Lawrence V. Grant, *Political Behavior: Choices and Perspective*. London: St. Martin's Press, inc., 1974. Hlm. 114.

²⁷ *Ibid.* Hlm. 13. Merujuk pada J. Kristiadi, *Pemilihan Umum dan Perilaku Pemilih di Indonesia*. Prisma 3, Maret 1996.

kebanggaan psikologis, seperti menunaikan kewajiban sebagai warga negara, menegaskan identitas kelompok, dan menunjukkan loyalitas terhadap partai. Sebagian warga masyarakat juga menggunakan hak pilih berdasarkan informasi yang tidak lengkap dan akurat, seperti tradisi, ideologi, dan citra partai.²⁸

Pendekatan pilihan rasional ini muncul dikarenakan pendekatan developmentalisme dan ketergantungan yang bersifat deterministik mengabaikan individu sang aktor. Pendekatan baru ini berangkat dari pandangan ekonomi liberal klasik yang justru memandang manusia mampu berpikir dan bertindak rasional. Pendekatan ini pertama kali diungkapkan oleh Harsanyi pada tahun 1969.²⁹

Jon Elster menyatakan bahwa pendekatan pilihan rasional ini lahir sekitar tahun 1870 ketika revolusi kaum marginalis dalam teori ekonomi menawarkan suatu formulasi tentang biaya dan manfaat secara tepat untuk menggantikan alternatif yang menggunakan sumber daya terbatas. Dia menyatakan bahwa pendekatan pilihan rasional mengasumsikan orang akan memilih cara bertindak yang mereka sukai atau yang mereka pikir sebagai satu cara tindakan terbaik. Bertindak secara rasional adalah memilih tindakan terbaik dalam rangkaian tindakan yang mungkin bisa dilakukan. Berikut ini adalah beberapa kualifikasi yang ada pada pendekatan pilihan rasional, yaitu: *Pertama*, sekalipun dalam pendekatan standar ini terdapat kendala-kendala dan preferensi-preferensi sebagai faktor yang independen satu sama lain, pada dasarnya mereka bisa dibentuk oleh

²⁸ Ramlan Surbakti, *Op Cit.* Hlm. 146.

²⁹ Muhammad Ali, *Ekonomi Politik: Eksploitasi Alam di Pulau Bangka*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 2005/2006. Hlm. 47. Merujuk pada Ramlan Surbakti *State of The Art Ilmu Politik*. Surabaya: Laboratorium Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1993. Hlm. 28.

faktor lainnya. Kendala-kendala ini dibentuk oleh preferensi-preferensi jika seseorang memutuskan terlebih dahulu untuk menghilangkan pilihan-pilihan tertentu dari rangkaian tindakan yang mungkin dilakukan orang untuk menghindari godaan atau meningkatkan posisi tawar-menawar (*bargaining*). Sebaliknya, preferensi-preferensi dibentuk oleh kendala-kendala jika seseorang secara sadar atau tidak sadar menyesuaikan dengan apa yang dia inginkan ke apa yang bisa dia dapatkan. *Kedua*, perlu ditekankan bahwa pendekatan ini mengatakan bahwa seseorang akan memilih tindakan yang menurutnya paling cocok dengan tujuan-tujuannya, tapi ini tidak berarti bahwa tindakan yang diambil adalah tindakan terbaik dalam arti yang lebih objektif. *Ketiga*, seringkali terjadi bahwa beberapa orang secara simultan menyesuaikan diri satu sama lain secara rasional.³⁰

Asumsi yang mendasari pendekatan pilihan rasional adalah para aktor berupaya mencapai tujuan, tujuan ini mencerminkan kepentingan sang aktor. Perilaku timbul dari pilihan yang sadar, individu merupakan aktor utama dalam masyarakat, para aktor memiliki tata preferensi yang konsisten dan stabil, para aktor akan memilih alternatif pilihan yang menimbulkan kegunaan maksimal, dan para aktor memiliki informasi yang luas, baik mengenai alternatif pilihan yang tersedia maupun konsekuensinya. Aktor rasional mungkin mencoba memaksimalkan perolehan dalam bentuk material, kekuasaan atau kemanfaatan afeksi seperti prestise sosial.³¹

³⁰ *Ibid.* Hlm. 47-48. Merujuk pada Jon Elster. *Karl Marx: Marxisme-Analisis Kritis*. Jakarta: PT. Prestasi Pustakarya, 2000. Hlm. 36-37.

³¹ *Ibid.* Hlm. 48-49. Merujuk pada Ramlan Surbakti. *Loc Cit.* Hlm. 28-29.

Pendekatan pilihan rasional ini mengabaikan keterbatasan yang *inherent* dalam diri sang aktor, karena itu muncullah upaya modifikasi atas tiga asumsi yang terakhir diberi label rasionalitas-terikat (*bounded rationality*). Modifikasi atas ketiga asumsi itu dirumuskan sebagai berikut: *Pertama*, aktor memiliki keterbatasan kemampuan dalam menghitung. Oleh karena itu, pendekatan perilaku rasional bersifat adaptif di dalam kendala yang dikenakan oleh situasi eksternal dan oleh kemampuan aktor sendiri. *Kedua*, aktor mencari alternatif, konsekuensi, dan informasi secara selektif dan tidak lengkap. *Ketiga*, keputusan dicapai ketika suatu alternatif yang memuaskan ditemukan, sedangkan alternatif ini tidak selalu berupa yang paling optimal, melainkan yang hanya dapat memenuhi kepuasan minimum saja (*satisficing*). *Keempat*, memprediksi perilaku memerlukan pengetahuan ekstra yang luas, khususnya tujuan aktor dan orientasi konseptual terhadap dunia sekitar. *Kelima*, titik berat pada proses pembuatan keputusan sebagai unit analisis (seperti orang, perusahaan, dan pemerintah) berarti proses pembuatan keputusan itulah yang menjadi ciri utama rasionalitas-terikat, bukan hasil dari proses itu. Oleh karena mendapat berbagai kritik, lalu dimodifikasi lagi. Modifikasi yang ditawarkan itu diberi label rasionalitas-praktis yang luas (*broadened practical rationality*). Rasionalitas yang terakhir ini ditandai oleh tiga karakteristik, yaitu: *Pertama*, memiliki seperangkat tujuan yang menjadi arah tindakannya. *Kedua*, memiliki seperangkat keyakinan akan lingkungan alam dan sosial tempat dia hidup. *Ketiga*, memiliki seperangkat norma yang memainkan peranan dalam mempertimbangkan tindakan. Ketiga hal tersebut akan mempengaruhi pilihan yang diambil. Modifikasi atas pendekatan pilihan rasional

tersebut menyebabkan pendekatan ini dapat pula diterapkan di Asia yang dikenal lebih mengedepankan nilai dan norma komunal daripada individualitas.³²

Melalui upaya James S. Coleman, pendekatan ini menjadi salah satu pendekatan 'hebat' masa kini. Pada tahun 1989, Coleman membuat jurnal '*Rationality and Society*' yang bertujuan menyebarkan pemikiran yang berasal dari pendekatan ini dan mengeluarkan buku yang sangat berpengaruh '*Foundations of Social Theory*' berdasarkan pendekatan pilihan rasional. Dia tampak jelas dalam gagasan dasarnya bahwa 'tindakan perscorangan mengarah kepada suatu tujuan. Tindakan dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan (preferensi)'. Terdapat dua unsur utama dalam pendekatan yang dikemukakan oleh Coleman ini, yakni aktor dan sumber daya. Sumber daya adalah sesuatu yang menarik perhatian dan yang dapat dikontrol oleh aktor. Coleman menjelaskan interaksi antara aktor dan sumber daya secara rinci menuju ke tingkat sistem sosial, yaitu:

Basis minimal untuk sistem sosial tindakan adalah dua orang aktor, masing-masing mengendalikan sumberdaya yang menarik perhatian pihak yang lain. Perhatian satu orang terhadap sumber daya yang dikendalikan orang lain itulah yang menyebabkan keduanya terlibat dalam tindakan saling membutuhkan, kemudian terlibat dalam sistem tindakan. Selaku aktor yang mempunyai tujuan, masing-masing bertujuan untuk memaksimalkan perwujudan kepentingannya yang memberikan ciri saling tergantung atau ciri sistematis terhadap tindakan mereka.³³

Pemusatan perhatian Coleman pada tindakan rasional individu ini dilanjutkannya dengan memusatkan perhatian pada masalah hubungan mikro-

³² *Ibid.* Hlm. 49-50. *Loc Cit.* Hlm. 29-32.

³³ *Ibid.* Hlm. 50-51. Merujuk pada George Ritzer dan Douglas J. Goodman. *Teori Sosiologi Modern: Edisi Keenam*. Jakarta: Predana Media, 2004. Hlm. 394-395.

makro atau bagaimana cara menggabungkan tindakan individual menimbulkan perilaku sistem sosial. Meski ia memprioritaskan masalah ini, Coleman juga memperhatikan hubungan makro ke mikro atau bagaimana cara sistem memaksa orientasi aktor. Akhirnya ia memusatkan perhatian pada aspek hubungan mikro-mikro atau dampak tindakan individual terhadap tindakan individu lain. Dengan menggunakan pendekatan pilihan rasionalnya, Coleman menerangkan serentetan fenomena tingkat makro. Dasar pendirian adalah bahwa pendekatan perlu memelihara gambaran mereka mengenai aktor terus-menerus dan dari gambaran fenomena mikro ini muncul berbagai kesan mengenai fenomena tingkat makro. Dengan cara ini, perbedaan dalam fenomena makro dapat dirunut pada perbedaan struktur hubungan di tingkat makro dan bukan pada perbedaan di tingkat mikro. Satu langkah kunci gerakan dari mikro itu adalah mengakui wewenang dan hak yang dimiliki oleh seorang individu terhadap individu lain. Tindakan ini cenderung menyebabkan subordinasi seorang aktor terhadap aktor lain. Lebih penting lagi, pengakuan ini menciptakan fenomena makro paling mendasar, yakni satu unit tindakan yang terdiri dari dua orang, ketimbang dua orang aktor yang bertindak bebas. Akibatnya, struktur berfungsi terbebas dari aktor. Ketimbang memaksimalkan ketertarikannya, dalam kasus ini, seorang aktor malah berusaha merealisasikan ketertarikan aktor yang lain atau unit kolektif independen. Ini bukan saja realita perbedaan sosial, tetapi juga merupakan salah satu yang memiliki defisiensi khusus dan menimbulkan permasalahan khusus.³⁴

³⁴ *Ibid.* Hlm. 51-52. *Loc Cit.* Hlm. 394-397.

Contoh pendekatan Coleman dalam menganalisa fenomena makro adalah perilaku kolektif. Ia memilih menjelaskan perilaku kolektif karena cirinya yang sering tak stabil dan kacau itu sukar dianalisis berdasarkan pendekatan pilihan rasional. Namun, menurut dia, pendekatan pilihan rasional dapat menjelaskan semua jenis fenomena makro, tak hanya yang teratur dan stabil saja. Apa yang menyebabkan perpindahan dari aktor rasional ke berfungsinya sistem yang disebut 'perilaku kolektif yang liar dan bergolak adalah pemindahan sederhana pengendalian atas tindakan seorang aktor ke aktor lain yang dilakukan secara sepihak, bukan sebagai bagian dari pertukaran'. Adapun kemudian menyebabkan orang secara sepihak memindahkan kontrol atas tindakannya kepada orang lain, menurut pendekatan pilihan nasional, adalah bahwa mereka berbuat demikian dalam upaya memaksimalkan kepentingan mereka. Biasanya upaya memaksimalkan kepentingan individu itu menyebabkan keseimbangan kontrol antara beberapa aktor dan ini menghasilkan keseimbangan dalam masyarakat. Tetapi dalam kasus perilaku kolektif, karena terjadi pemindahan kontrol secara sepihak, upaya memaksimalkan kepentingan individu tak mesti menyebabkan keseimbangan sistem. Contoh lain yang dikemukakan Coleman adalah norma. Menurutnya, norma diprakarsai dan dipertahankan oleh beberapa orang yang melihat keuntungan yang dihasilkan dari pengamatan terhadap norma dan kerugian yang berasal dari pelanggaran norma itu. Orang ingin melepaskan pengendalian terhadap perilaku mereka sendiri, tetapi dalam proses, mereka memperoleh pengendalian (melalui norma) terhadap perilaku orang lain. Coleman meringkas pendapatnya tentang norma ini, yaitu:

Unsur sentral penjelasan ini adalah melepaskan sebagian hak untuk mengendalikan tindakan diri sendiri seseorang dan menerima sebagian hak untuk mengendalikan tindakan orang lain dan itulah yang memunculkan norma. Hasil akhirnya adalah bahwa pengendalian yang dipertahankan setiap orang sendirian akan terdistribusikan secara luas ke seluruh kumpulan aktor yang melaksanakan kontrol itu.³⁵

Sekali lagi, aktor dilihat berupaya memaksimalkan utilitas mereka sebagian dengan menggerakkan hak untuk mengendalikan diri mereka sendiri dan memperoleh sebagian hak untuk mengendalikan aktor lain. Karena pemindahan pengendalian itu terjadi secara sepihak, maka dalam kasus norma ini terdapat keseimbangan. Akan tetapi, ada pula keadaan dimana norma berperan menguntungkan orang tertentu dan merugikan orang lain. Dalam kasus tertentu, aktor menyerahkan hak untuk mengendalikan (melalui norma) tindakan orang lain. Selanjutnya, keefektifan norma bergantung pada kemampuan melaksanakan konsensus itu. Konsensus dan pelaksanaannya adalah yang mencegah tanda-tanda ketidakseimbangan perilaku kolektif. Di sisi lain Coleman membahas masalah makro mengenai internalisasi norma. Ia melihat internalisasi norma memaparkan sistem sanksi internal; aktor memberikan sanksi terhadap dirinya sendiri bila ia melanggar norma. Coleman melihat ini menurut pemikiran bahwa seorang aktor atau sekumpulan aktor berupaya keras untuk mengendalikan aktor lain dengan mengingatkan norma yang diinternalisasikan ke dalam diri mereka. Jadi, sekumpulan aktor berkepentingan untuk menyuruh aktor lain menginternalisasikan norma dan mengendalikan mereka. Ia merasa bahwa ini adalah rasional, karena upaya seperti itu dapat efektif dengan biaya yang masuk

³⁵ *Ibid.* Hlm. 52-53. *Loc Cit.* Hlm. 397.

1.5.2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual ini menjelaskan berbagai macam konsep yang digunakan dalam penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Berbagai macam konsep yang digunakan dalam penelitian ini yaitu meliputi konsep afiliasi politik, perilaku memilih, pengemudi angkutan kota, Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada), dan Organisasi Partai Politik (OPP). Adapun penjelasannya adalah sebagai berikut:

1. Afiliasi Politik

Afiliasi sebagai sebuah kata memiliki dua pengertian. *Pertama*, penggabungan; perkaitan; kerja sama. *Kedua*, penerimaan sebagai anggota (suatu golongan masyarakat atau perkumpulan).³⁸ Sedangkan menurut Daryanto S.S., kata afiliasi memiliki arti perhubungan, pertalian, gabungan, kerja sama.³⁹

Arti afiliasi juga bisa dihubungkan dengan tindakan seseorang atau sekelompok orang untuk bergabung dengan atau sebagai anggota cabang organisasi partai politik, untuk menghubungkan atau bekerja sama dengan parpol, dan untuk menelusuri asal usul individu dan hubungan yang dijalin dengan sebuah parpol.⁴⁰

Afiliasi politik mempunyai konotasi yang amat luas, yang mana salah satunya adalah arah orientasi politik pemilih sebagai wujud dari pengejawantahan hak pilih. Dalam hal ini, ada yang memilih untuk menggunakan hak pilih dan ada juga yang tidak. Oleh karena itu, afiliasi politik bisa mengarah pada OPP tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput.

³⁸ WJS. Poerwadarminta. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1987. Hlm. 18.

³⁹ Daryanto S.S. *Kamus Bahasa Indonesia Modern*. Surabaya: Apollo, 1994. Hlm. 17.

⁴⁰ Hudiono. *Op Cit*. Hlm. 15.

Operasionalisasi: afiliasi politik yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah arah orientasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 sebagai wujud dari pengejawantahan hak pilih, dalam hal ini ada pengemudi yang memilih untuk menggunakan hak pilih dan ada juga yang tidak. Oleh karena itu, afiliasi politik bisa mengarah pada OPP tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput.

2. Perilaku Memilih

Perilaku memilih adalah perilaku yang mendasari warga negara yang mempunyai hak pilih untuk memilih maupun tidak memilih partai politik dan atau kontestan tertentu dalam pemilihan umum. Penjelasan mengenai faktor yang menentukan warga negara dalam melakukan perilaku untuk memilih maupun tidak memilih tersebut berdasarkan pada pendekatan yang digunakan. Terdapat lima pendekatan yang dapat digunakan, yaitu: *Pertama*, pendekatan struktural. *Kedua*, pendekatan sosiologis. *Ketiga*, pendekatan ekologis. *Keempat*, pendekatan psikologi sosial. *Kelima*, pendekatan pilihan rasional.

Operasionalisasi: Perilaku memilih dalam penelitian ini menjelaskan mengenai alasan yang mendasari pengemudi angkutan kota lyn BJ yang mempunyai hak pilih untuk memilih maupun tidak memilih partai politik dan atau kontestan Walikota dan Wakil Walikota tertentu dalam Pilkada Surabaya 2005.

3. Pengemudi Angkutan Kota

Pengemudi diartikan sebagai orang yang memegang kemudi (alat yang digunakan untuk mengendalikan sesuatu). Adapun pengemudi angkutan kota

dimaknai sebagai orang yang bertugas untuk mengemudikan angkutan kota⁴¹. Pengemudi angkutan kota ini harus memiliki pengetahuan yang cukup mengenai tata tertib berlalu lintas agar mampu melaksanakan tugasnya dengan baik. *Operasionalisasi*: Yang dimaksud sebagai pengemudi angkutan kota dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan kota lyn BJ, yaitu orang yang bertugas untuk mengemudikan angkutan kota lyn BJ.

4. Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada)

Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) dilaksanakan sesuai dengan PP No. 6 Thn. 2005 tentang Pemilihan, Pengesahan, Pengangkatan, dan Pemberhentian Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah. Merupakan sarana pelaksanaan kedaulatan rakyat di wilayah provinsi dan atau kabupaten atau kota berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 untuk memilih Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah.⁴²

Operasionalisasi: Pilkada yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah pemilihan Walikota dan Wakil Walikota Surabaya yang diselenggarakan pada tanggal 27 Juni 2005.

5. Organisasi Partai Politik (OPP)

Organisasi Partai Politik (OPP) dalam hal ini selanjutnya penulis nyatakan dengan menggunakan istilah partai politik dalam menjelaskan pengertian atau

⁴¹ Angkutan kota merupakan salah satu bentuk dari angkutan umum. Yang dimaksud sebagai angkutan kota adalah angkutan yang hanya melayani transportasi dalam kota saja. Dalam memanfaatkan jasa angkutan kota, para pengguna (penumpang) wajib membayar ongkos yang besarnya ditentukan sesuai dengan tarif yang berlaku pada angkutan kota tersebut. Jenis angkutan kota ini dapat berupa bus kota dan mikrolet/lyn.

⁴² Ali Sahab. *Peran Mesin Politik terhadap Perolehan Suara: Studi Kasus Perbandingan Strategi Politik Tim Sukses Calon Walikota dalam Pilkada 2005 di Kota Surabaya*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 2005/2006. Hlm. 45.

definisinya. Ada berbagai definisi yang diberikan oleh para ilmuwan politik mengenai pengertian partai politik. Carl Friedrich memberi batasan partai politik sebagai kelompok manusia yang terorganisasikan secara stabil dengan tujuan untuk merebut atau mempertahankan kekuasaan dalam pemerintahan bagi pemimpin partainya, dan berdasarkan kekuasaan itu akan memberikan kegunaan materiil dan idiil kepada para anggotanya. Sementara itu, Soltau memberikan definisi partai politik sebagai kelompok warga negara yang sedikit banyak terorganisasikan, yang bertindak sebagai suatu kesatuan politik dan dengan memanfaatkan kekuasaannya untuk memilih, bertujuan untuk menguasai pemerintahan dan menjalankan kebijakan umum yang mereka buat.⁴³

Operasionalisasi: Organisasi Partai Politik (OPP) yang dimaksudkan di dalam penelitian ini adalah OPP yang digunakan oleh para kandidat/kontestan Pilkada sebagai kendaraan politiknya. Adapun OPP tersebut meliputi Partai Demokrat, PAN, PDI-P, Partai Golkar, PDS, dan PKB. Dari OPP inilah akan penulis upayakan untuk mengetahui arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005.

I.6. Metode Penelitian

I.6.1. Tipe Penelitian

Berdasarkan dari permasalahan penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 di atas, maka tipe penelitian yang akan peneliti gunakan adalah tipe deskriptif kualitatif.

⁴³ Ramlan Surbakti. *Op Cit.* Hlm. 116. Merujuk pada Carl J. Friedrich, *Constitutional Government and Democracy: Theory and Practice on Europe and America*. Waltham: Blaisdell Publishing Company, 1967. Hlm. 419.

Adapun yang dimaksud dengan tipe penelitian deskriptif ini adalah suatu tipe dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.⁴⁴

Untuk mengadakan pengkajian selanjutnya terhadap istilah penelitian kualitatif, perlu kiranya dikemukakan beberapa definisi, yaitu: *Pertama*, Bogdan dan Taylor mendefinisikan 'metodologi kualitatif' sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Menurut mereka, pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan. Sejalan dengan definisi tersebut, Kirk dan Miller mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung atas pengamatan pada manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya.⁴⁵

1.6.2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan peneliti dalam penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini adalah

⁴⁴ Moh. Nazir, *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988. Hlm. 63.

⁴⁵ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2002. Hlm. 3.

pendekatan naturalistik. Pendekatan ini dipilih agar terungkap data deskriptif dari informan, baik secara lisan maupun tulisan mengenai apa yang mereka lakukan, mereka rasakan, dan mereka alami tanpa adanya manipulasi untuk mengarahkan komponen orientasi mereka. Dalam pendekatan naturalistik ini, latar kehidupannya merupakan data alami yang natural.⁴⁶

Pendekatan naturalistik ini dimaksudkan agar mampu mengungkapkan data deskriptif dalam penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 dengan menggunakan teori perilaku memilih. Berdasarkan pada teori tersebut, pendekatan ini mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai alasan yang mendasari pengemudi angkutan kota lyn BJ yang mempunyai hak pilih untuk memilih maupun tidak memilih partai politik dan atau kandidat Walikota dan Wakil Walikota tertentu dalam Pilkada Surabaya 2005, tanpa adanya manipulasi untuk mengarahkan komponen orientasi mereka.

1.6.3. Fokus Penelitian

Fenomena yang diteliti adalah afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Fokus penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah:

1. Mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005.
2. Mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam

⁴⁶ Budi Prasetyo. *Handbook Metodologi Penelitian*. Tidak Dipublikasikan. Hlm. 1.

Pilkada Surabaya 2005 (yaitu pada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput).

3. Mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005.

Fokus penelitian ini disusun untuk memberi arah terhadap penelitian yang dilakukan. Fokus penelitian disusun sementara ketika dalam perencanaan penelitian yang kemudian dimantapkan ketika proses penelitian berjalan sesuai dengan fenomena yang ditemui di lapangan.⁴⁷ Dengan fokus penelitian seperti di atas, maka peneliti mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005.

1.6.4. Lokasi Penelitian

Penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini akan menggunakan lokasi penelitian sesuai dengan judul penelitiannya, yaitu kota Surabaya. Adapun alasan penulis menetapkan Surabaya sebagai lokasi penelitian yaitu:

1. Alasan Akademis

Angkutan kota lyn BJ hanya beroperasi di wilayah Surabaya. Rutennya meliputi dua wilayah, yaitu: *Pertama*, Terminal Benowo-Petekan (BJ.1). *Kedua*, Pangkalan Babatan Indah-Petekan (BJ.2). Adapun alasan akademis lainnya adalah bahwa penelitian ini ditujukan untuk: *Pertama*, mendeskripsikan, menganalisis,

⁴⁷ *Ibid.*

dan memberi makna mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. *Kedua*, mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (yaitu pada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput). *Ketiga*, mendeskripsikan, menganalisis, dan memberi makna mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Berdasarkan ketiga tujuan penelitian tersebut, maka jelaslah bahwa penelitian ini dikaji atau dilaksanakan dalam konteks Pilkada yang dilaksanakan di kota Surabaya pada tahun 2005, sehingga penulis menetapkan Surabaya sebagai lokasi penelitian.

2. Alasan Praktis

Penulis bertempat tinggal di Surabaya, sehingga apabila penelitiannya dilakukan di kota ini, maka akan dapat menghemat waktu, dana dan tenaga. Adapun alasan inilah yang kemudian mendorong penulis untuk melakukan penelitiannya di Surabaya.

1.6.5. Unit Analisis

Penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini menggunakan unit analisis yang dipakai sebagai sasaran penelitiannya, yaitu kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ yang didapat dari individu. Adapun kemudian, data-data tersebut digeneralisir.

1.6.6. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dapat digunakan dalam penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini ada dua macam, yaitu: *Pertama*, data primer. Apabila dilihat dari terminologi atau istilahnya, maka data primer ini memiliki arti sebagai data yang paling utama digunakan dalam penelitian ini. Dari tipe deskriptif kualitatif ini, maka proses perolehan data primernya melalui data hasil wawancara mendalam (*indepth interview*) dari informan dengan mengacu pada pedoman wawancara yang telah ditetapkan sebelumnya. Adapun tujuan dari penggunaan pedoman wawancara dalam penelitian ini adalah untuk memudahkan peneliti dalam mengarahkan informan untuk memberikan informasi yang akurat terhadap data yang diperlukan. *Kedua*, data sekunder. Berdasarkan istilahnya, maka data sekunder ini menduduki data kedua setelah data primer yang digunakan dalam penelitian ini. Proses perolehan data sekunder ini melalui sumber data tertulis dan foto-foto.

1.6.7. Teknik Pemilihan Informan

Dalam penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini, peneliti menggunakan teknik *snowball sampling*. Teknik *snowball sampling* ini digunakan untuk menjangkau sebanyak mungkin informasi dari berbagai macam sumber dan bangunannya (*construction*).⁴⁸

Teknik ini bersifat *random sampling*, karena *sample* (dalam penelitian ini selanjutnya disebut sebagai informan) belum ditentukan/ditetapkan terlebih

⁴⁸ Ali Sahab. *Op Cit.* Hlm. 50.

dahulu. Adapun informasi yang didapat oleh penulis 'mengalir' begitu saja dari satu informan ke informan yang lainnya.

1.6.8. Teknik Analisis Data

Setelah semua data mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 diperoleh di lapangan dan diolah, maka kemudian data-data tersebut dianalisis. Adapun data-data tersebut baik yang berupa data primer maupun data sekunder. Teknik analisis data meliputi tiga tahapan atau proses, yaitu: *Pertama*, reduksi data. Dalam proses reduksi data ini dilakukan proses *living in* dan *living out*, artinya, data yang dinilai penting dimasukkan, sementara yang dinilai tidak penting tidak dimasukkan/dipakai. Reduksi data ini tidak dilakukan pada akhir penelitian, akan tetapi dilakukan secara terus-menerus selama proses pengumpulan data berlangsung. Data yang berhasil dihimpun dalam bentuk catatan hasil wawancara, catatan pribadi, catatan hasil observasi, serta catatan lapangan, tentu tidak dipakai secara keseluruhan. Oleh karena itu, dilakukan reduksi data yang merupakan proses perampingan serta pemilihan data yang telah terkumpul, sehingga menjadi lebih sederhana. Data yang direduksi untuk dipilih yang pokok dan relevan dengan fokus penelitian. *Kedua*, penyajian data. Adapun hal ini dimaksudkan untuk menyederhanakan informasi yang kompleks ke dalam bentuk yang sederhana, selektif, serta membantu memudahkan untuk memaknainya. Tahap penyajian data dalam penelitian ini berbentuk uraian narasi. Hal ini masih disesuaikan dengan jenis data yang terkumpul dalam proses pengumpulan data, yaitu berupa kata, kalimat, dan paragraf. *Ketiga*, penarikan simpulan atau verifikasi. Format simpulan ini berisi

atas jawaban terhadap problem penelitian, implikasi hasil penelitian baik secara teoretik maupun praktik, dan saran-saran yang bisa diajukan baik yang sesuai dengan bidang ilmu maupun saran praktis.⁴⁹

I.6.9. Pemeriksaan Keabsahan Data

Dalam usaha meningkatkan derajat kepercayaan data, maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan empat kriteria, yaitu: *Pertama*, derajat kepercayaan (*credibility*). Hal ini untuk memenuhi kriteria bahwa data dan informasi yang dikumpulkan harus mengandung nilai kebenaran (*truth value*), yang berarti bahwa hasil penelitian kualitatif harus dapat dipercaya oleh para pembaca yang kritis dan dapat diterima oleh informan, yang telah memberikan informasi selama penelitian berlangsung. *Kedua*, keteralihan (*transferability*). Agar kesimpulan hasil penelitian dapat ditransfer dalam konteks lain, maka hasil penelitian dengan sendirinya membandingkan antara konteks dimana penelitian ini dilaksanakan dengan konteks tersebut diterapkan. *Ketiga*, kebergantungan (*dependability*). Kriteria ini digunakan peneliti untuk menilai apakah proses penelitian bermutu atau tidak dengan melihat apakah penelitian dilaksanakan secara berhati-hati atau belum, bahkan telah berbuat kesalahan terhadap mengkonseptualisasikan rencana penelitian, mengumpulkan data, dan menginterpretasikan data atau informasi yang telah dikumpulkan pada suatu penelitian dalam sebuah laporan penelitian. *Keempat*, kepastian (*confirmability*). Kriteria ini digunakan peneliti untuk menilai apakah hasil penelitian tersebut bermutu atau tidak. Untuk objektivitas, peneliti tidak bergantung pada persetujuan

⁴⁹ Budi Prasetyo. *Op Cit.* Hlm. 6-7.

beberapa orang terhadap pandangan, pendapat, dan penemuan peneliti, namun berdasarkan kesepakatan banyak orang.⁵⁰

Dalam pemeriksaan keabsahan data, peneliti menggunakan teknik-teknik sebagai berikut: *Pertama*, perpanjangan keikutsertaan. Dalam hal ini, peneliti memperpanjang keikutsertaannya pada latar penelitian. *Kedua*, ketekunan pengamatan. Peneliti mengamati dengan tekun setiap kejadian-kejadian di lapangan secara teliti. *Ketiga*, triangulasi. Peneliti menggunakan sumber data lain untuk mengecek atau membandingkan data yang diperoleh dalam penelitian dengan cara membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara; membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan orang secara pribadi; membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu; membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang berada, orang pemerintahan; membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan. *Keempat*, pemeriksaan sejawat melalui diskusi. Peneliti mengekspos hasil sementara atau hasil akhir yang diperoleh dalam bentuk diskusi dengan rekan-rekan sejawat. *Kelima*, analisis kasus negatif. Peneliti mengumpulkan contoh dan kasus yang tidak sesuai dengan pola dan kecenderungan informasi yang telah dikumpulkan dan digunakan sebagai bahan pembanding. *Keenam*, uraian rinci. Peneliti melaporkan hasil penelitiannya, sehingga uraiannya tersebut dilakukan seteliti dan secermat mungkin yang menggambarkan konteks tempat penelitian

⁵⁰ Budi Prasetyo. *Op Cit.* Hlm. 7.

disclenggarakan. *Ketujuh*, auditing. Peneliti mengaudit data kembali untuk menentukan keabsahan data tersebut.⁵¹



⁵¹ Muhammad Ali. *Op Cit.* Hlm. 68-69.

BAB II

GAMBARAN UMUM KAJIAN PENELITIAN

Gambaran umum kajian penelitian dalam penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 ini menggambarkan data yang diperoleh penulis, baik dari data primer maupun data sekunder. Adapun hasil yang telah peneliti peroleh, yaitu antara lain:

II.1. Kota Surabaya⁵²

Kota Surabaya adalah ibukota provinsi Jawa Timur, Indonesia. Surabaya merupakan kota terbesar kedua di negara ini setelah Jakarta. Adapun kota ini terbentuk pada tanggal 31 Mei 1293. Dengan jumlah penduduk metropolisnya yang lebih dari 4 juta jiwa, Surabaya merupakan pusat bisnis, perdagangan, industri, dan pendidikan di kawasan timur pulau Jawa dan sekitarnya.

Berdasarkan Surat Walikota Surabaya No. 31 Tahun 1994 ditetapkan fungsi dan perannya sebagai kota INDAMARDI GARPAN (Industri, Perdagangan, Maritim, Pendidikan, Garnizun, dan Pariwisata). Sehingga dalam menetapkan strategi pembangunan fisik kota Surabaya di masa mendatang, unsur-unsur dominan untuk pembentuk pola tata ruang kota tersebut harus tetap menjadi perhatian utama. Untuk menjelaskan lebih lanjut mengenai kota Surabaya yang berhubungan dengan penelitian ini, maka dapat dilihat dari: kondisi geografis, penduduk, perekonomian, budaya, transportasi, dan juga pemerintahan.

⁵² *Kota Surabaya*. Diakses pada 1 April 2007; didapatkan dari www.google.com; <http://id.wikipedia.org/wiki/Surabaya>; Internet.

II.1.1. Geografis

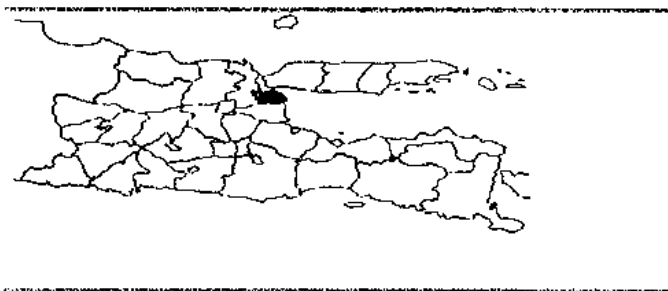
Secara geografis, kota Surabaya terletak di tepi pantai utara provinsi Jawa Timur. Wilayahnya berbatasan dengan selat Madura di sebelah utara dan timur, kabupaten Sidoarjo di sebelah selatan, serta kabupaten Gresik di sebelah barat. Wilayah kota Surabaya berada pada dataran rendah, ketinggiannya antara 3m-6m di atas permukaan laut kecuali di bagian selatan yang mana terdapat 2 bukit landai yaitu di daerah Lidah dan Gayungan. Adapun ketinggiannya mencapai antara 25m-50m di atas permukaan laut dan di bagian barat sedikit bergelombang. Di wilayah Surabaya ini terdapat muara Kalimas, yakni satu dari dua pecahan sungai Brantas. Luas wilayah kota Surabaya adalah meliputi 326,36 Km².

Gambar 1

Gambar Kota Surabaya

Kota Surabaya

Jawa > Jawa Timur



II.1.2. Penduduk

Jumlah penduduknya sebesar 2.599.796 jiwa pada tahun 2000, dengan kepadatan 9.486,23 per km². Adapun bahasan yang mencakup mengenai permasalahan penduduk ini, yaitu meliputi: *Pertama*, suku bangsa. Suku Jawa merupakan suku bangsa mayoritas yang bertempat tinggal di kota Surabaya. Dibanding dengan masyarakat Jawa pada umumnya, suku Jawa di Surabaya memiliki temperamen yang sedikit lebih *keras* dan *egaliter*. Adapun salah satu penyebabnya adalah jauhnya wilayah Surabaya dari Keraton Jawa yang dipandang sebagai pusat budaya Jawa. Meskipun suku Jawa (60%) adalah mayoritas, namun Surabaya juga menjadi tempat tinggal berbagai suku bangsa di Indonesia, termasuk suku Madura (7.5%), Tionghoa (20%), Arab (5%), serta para ekspatriat atau warga negara asing (7,5%). Sebagai pusat pendidikan, Surabaya juga menjadi tempat tinggal mahasiswa dari berbagai daerah dari seluruh Indonesia, bahkan di antara mereka juga membentuk wadah komunitas tersendiri. Sebagai pusat komersial regional, banyak warga negara asing (ekspatriat) seperti Korea dan Jepang yang tinggal di kota Surabaya, terutama di wilayah Surabaya Barat.

Kedua, agama. Agama Islam adalah agama mayoritas penduduk yang bertempat tinggal di wilayah kota Surabaya. Surabaya merupakan salah satu pusat penyebaran agama Islam yang paling awal di tanah Jawa. Masjid Ampel didirikan pada abad ke-15 oleh Sunan Ampel, salah satu pioner Walisongo. Agama lain yang dianut adalah Kristen, Katolik, Hindu, Budha, dan Konghucu. Di Surabaya juga dijumpai penganut Islam Syiah dalam jumlah yang cukup signifikan.

Ketiga, bahasa. Surabaya memiliki dialek khas bahasa Jawa yang dikenal dengan *boso Suroboyoan*. Dialek ini dituturkan atau digunakan di wilayah Surabaya dan sekitarnya, serta memiliki pengaruh di bagian timur provinsi Jawa Timur. Dialek ini dikenal *egaliter*, blak-blakan, dan tidak mengenal ragam tingkatan bahasa seperti bahasa Jawa standar pada umumnya. Masyarakat Surabaya dikenal cukup fanatik dan bangga terhadap bahasanya.

II.1.3. Perekonomian

Sebagai kota metropolitan, Surabaya menjadi pusat kegiatan perekonomian di provinsi Jawa Timur dan sekitarnya. Sebagian besar penduduknya bergerak dalam bidang jasa, industri, dan perdagangan. Banyak perusahaan besar yang berkantor pusat di Surabaya, seperti PT. Sampoerna Tbk, Maspion, Wing's Group, Unilever yang terkenal di seantero dunia itu, dan PT. PAL. Kawasan industri di Surabaya diantaranya SIER (Rungkut) dan Margomulyo. Dewasa ini terdapat belasan mall besar dan puluhan supermarket besar. Pusat perbelanjaan modern ternama diantaranya yaitu: Tunjungan Plaza, Pakuwon Trade Center dan Supermall Pakuwon Indah (satu gedung), Golden City Mall (Carrefour), ITC, Bubutan Junction, Royal Plaza, Mal Galaxy, Plaza Marina (dahulu Sinar Montana), dan Plaza Surabaya yang oleh masyarakat Surabaya lebih dikenal dengan Delta Plaza. Sedangkan pusat perbelanjaan tradisional ternama diantaranya Pasar Turi, Pasar Atom, dan Darmo Trade Center (DTC) yang dahulunya adalah Pasar Wonokromo.

II.1.4. Budaya

Surabaya dikenal memiliki kesenian khas, yaitu antara lain: *Pertama*, ludruk. Adapun yang dimaksud dengan ludruk adalah seni pertunjukan drama yang menceritakan kehidupan rakyat sehari-hari. *Kedua*, tari remo. Adapun tari remo ini adalah tarian selamat datang yang umumnya dipersembahkan untuk tamu istimewa. *Ketiga*, kidungan. Adapun yang dimaksud dengan kidungan adalah pantun yang dilagukan dan mengandung unsur humor. Selain kesenian khas di atas, budaya panggilan 'arck' (sebutan khas Surabaya) diterjemahkan sebagai 'cak' untuk laki-laki dan 'ning' untuk wanita. Sebagai upaya untuk melestarikan budaya, setiap satu tahun sekali diadakan pemilihan Cak & Ning Surabaya. Cak & Ning Surabaya dan para finalis terpilih merupakan duta wisata dan ikon generasi muda kota Surabaya.

Setiap setahun sekali diadakan Festival Cak Durasim (FCD), yakni sebuah festival seni untuk melestarikan budaya Surabaya dan Jawa Timur pada umumnya. Festival Cak Durasim ini biasanya diadakan di Gedung Cak Durasim, Surabaya. Selain itu ada juga Festival Seni Surabaya (FSS) yang mengangkat segala macam bentuk kesenian, misalnya: teater, tari, musik, seminar sastra, dan pameran lukisan. Pengisi acara biasanya selain dari kelompok seni di Surabaya, juga berasal dari luar Surabaya. Festival Seni Surabaya (FSS) ini diramaikan pula oleh adanya pemutaran film layar tancap, pameran kaos oblong dan lain sebagainya. Adapun festival ini diadakan setiap satu tahun sekali di bulan Juni yang bertempat di Balai Pemuda, Surabaya.

II.1.5. Transportasi

Guna menunjang mobilitas penduduknya dan struktur ekonomi yang ada, maka transportasi mempunyai peran penting sebagai urat nadi pembangunan yang merupakan kebutuhan pokok dalam mendukung proses pembangunan di segala sektor. Adapun pembahasan mengenai transportasi yang terdapat di wilayah kota Surabaya ini meliputi: *Pertama*, jalan raya. Surabaya merupakan pusat transportasi darat di bagian timur pulau Jawa, yakni pertemuan dari sejumlah jalan raya yang menghubungkan Surabaya dengan kota-kota lainnya. Adapun yang termasuk jalan tol meliputi ruas Surabaya-Gresik, Surabaya-Waru-Gempol, dan Waru-Bandara Juanda. Saat ini telah dikaji rencana pembangunan jalan tol dalam kota Lintas Tengah dan Lintas Timur untuk mengurangi kemacetan. Jalan tol yang akan segera dibangun adalah Surabaya-Mojokerto-Kertosono. Saat ini tengah dibangun Jembatan Suramadu, yang menghubungkan Surabaya dengan pulau Madura. Jembatan ini akan menjadi jembatan terpanjang di Indonesia.

Kedua, bus. Terminal bus Purabaya atau lebih dikenal dengan Bungurasih, merupakan terminal bus tersibuk di Indonesia (dengan jumlah penumpang hingga 120.000 per hari), dan terminal bus terbesar di Asia Tenggara. Terminal ini melayani rute jarak dekat dan menengah, yaitu antara lain: Surabaya-Malang-Blitar, Surabaya-Kediri-Trenggalek, Surabaya-Madiun-Yogyakarta, Surabaya-Semarang, dan Surabaya-Jember-Banyuwangi. Sedangkan rute jarak jauh antara lain jurusan Bali/Lombok, Jakarta, dan Sumatera. Terminal bus Tambak Oso Wilangun melayani angkutan jarak dekat dan menengah lintas utara seperti lintas Surabaya-Bojonegoro-Cepu dan Surabaya-Tuban. *Ketiga*, kereta api. Kota

Surabaya dapat dihubungkan dengan sejumlah kota lain yang ada di pulau Jawa dengan melalui jalur kereta api. Surabaya memiliki empat stasiun kereta api besar, yaitu: Wonokromo, Surabaya Gubeng, Surabaya Kota, dan juga Surabaya Pasar Turi. Jalur kereta api yang terdapat di kota Surabaya ini pun mencakup jurusan Surabaya-Malang-Blitar, Surabaya-Kertosono-Blitar, Surabaya-Bojonegoro-Cepu, Surabaya-Jember-Banyuwangi, Surabaya-Yogyakarta-Purwokerto, Surabaya-Bandung, Surabaya-Yogyakarta-Jakarta, dan Surabaya-Semarang-Jakarta.

Keempat, pesawat. Surabaya tidak memiliki bandara di wilayah kota ini. Adapun bandara Juanda yang terkenal itu terletak di sebelah selatan kota Surabaya (wilayah kabupaten Sidoarjo). Bandara Juanda ini ditujukan untuk melayani kebutuhan transportasi udara di kota ini. *Kelima*, angkutan dalam kota dan regional. Angkutan dalam kota dilayani oleh taksi, bus kota (AC/non AC), angkutan kota (lebih dikenal dengan sebutan *bemo*), anggona (seperti taksi namun tanpa AC dan memiliki bentuk khas), dan becak (meski kini semakin dibatasi penggunaannya). Surabaya memiliki sejumlah terminal dalam kota, antara lain: Joyoboyo, Bratang, dan Jembatan Merah. Untuk angkutan skala regional, terdapat kereta komuter yang menghubungkan Surabaya-Sidoarjo-Porong, Surabaya-Gresik-Lamongan, dan saat ini juga dikembangkan kereta komuter jurusan Surabaya-Mojokerto-Jombang.

Sedangkan, berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya, bahwa yang termasuk ke dalam angkutan umum ada empat. *Keempat* bentuk itu adalah: *Pertama*, angkutan antar kota antar provinsi. *Kedua*, angkutan antar kota

dalam provinsi. *Ketiga*, angkutan kota (bus kota dan mikrolet/lyn). *Keempat*, angkutan taksi dan angguna.⁵³

II.1.6. Pemerintahan

Kota Surabaya terdiri atas 31 kecamatan. Berikut adalah daftar kecamatan di Surabaya yang dibagi dalam 5 wilayah, yaitu: *Pertama*, Surabaya Pusat. Adapun wilayah ini antara lain meliputi beberapa kecamatan, yaitu: Kecamatan Tegalsari, Kecamatan Simokerto, Kecamatan Genteng, dan juga Kecamatan Bubutan. *Kedua*, Surabaya Timur. Adapun kecamatan yang termasuk dalam wilayah ini, yaitu antara lain: Kecamatan Gubeng, Kecamatan Gununganyar, Kecamatan Sukolilo, Kecamatan Tambaksari, Kecamatan Mulyorejo, Kecamatan Rungkut, dan juga Kecamatan Tenggiling Mejoyo.

Ketiga, Surabaya Barat. Adapun wilayah ini meliputi beberapa kecamatan, yaitu: Kecamatan Benowo, Kecamatan Pakal, Kecamatan Asemrowo, Kecamatan Sukomanunggal, Kecamatan Tandes, Kecamatan Sambikerep, dan juga Kecamatan Lakarsantri. *Keempat*, Surabaya Utara. Adapun wilayah ini meliputi beberapa kecamatan, yaitu: Kecamatan Bulak, Kecamatan Kenjeran, Kecamatan Semampir, Kecamatan Pabean Cantikan, dan juga Kecamatan Krembangan. *Kelima*, Surabaya Selatan. Adapun wilayah ini meliputi beberapa kecamatan, yaitu: Kecamatan Wonokromo, Kecamatan Wonocolo, Kecamatan Wiyung, Kecamatan Karangpilang, Kecamatan Jambangan, Kecamatan Gayungan, Kecamatan Dukuh Pakis, dan juga Kecamatan Sawahan.

⁵³ *Profil Terminal Penumpang Umum Kota Surabaya*. Surabaya: Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Surabaya, 2006. Hlm. 15.

II.2. Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) Surabaya 2005⁵⁴

Berdasarkan perhitungan di 4.872 TPS, 168 kelurahan, dan 31 kecamatan, pasangan Bambang D.H-Arif Afandi unggul di semua kecamatan dengan prosentase sebesar 51,34%. Alisjahbana-Wahyudin Husein berada di urutan ke dua dengan 20,73%, disusul Erlangga Satriagung-A.Hermas Thony di urutan ke tiga dengan 18,67%, dan Gatot Sudjito-Benyamin Hilly diurutan ke empat dengan 9,26%.⁵⁵ Yang lebih menarik dari Pilkada Surabaya 2005 ini adalah mengenai jumlah masyarakat yang tidak memilih (golput) yang mencapai 47,18%. Dengan kata lain, hampir setengah dari masyarakat Surabaya tidak menggunakan hak pilihnya dalam Pilkada Surabaya 2005 ini. Di setiap Tempat Pemungutan Suara (TPS), rata-rata pemilih hanya 50% saja. Bahkan di TPS-TPS tertentu terdapat jumlah pencoblos yang kurang dari 50%. Bila dibandingkan dengan keseluruhan pemilih, maka pemilih golputlah yang menang karena prosentase kelompok inilah yang terbesar. Adapun kemudian dapat dinyatakan bahwa prosentase masyarakat yang mendukung Bambang D.H sebagai Walikota Surabaya sebesar 26,7%, Alisjahbana sebesar 10,47%, Erlangga Satriagung sebesar 9,6%, sedangkan pendukung Gatot Sudjito sebesar 4,8% saja.⁵⁶ Meskipun begitu, penulis akan menjabarkan mengenai profil para kandidat calon Walikota dan Wakil Walikota dalam Pilkada Surabaya 2005.

⁵⁴ Pilkada Surabaya dilaksanakan pada tanggal 27 Juni 2005 oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU) Kota Surabaya. Dilakukan untuk memilih Walikota dan Wakil Walikota yang langsung dipilih oleh masyarakat untuk menggantikan Bambang D.H yang habis masa tugasnya pada tanggal 3 Desember 2004.

⁵⁵ Rekapitulasi Jumlah Pemilih, TPS dan Hasil Penghitungan Suara Pemilihan Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Kota Surabaya Tahun 2005. Surabaya: KPU Kota Surabaya, 2005.

⁵⁶ Gita. *Pilkada Surabaya 2005 dan Golputnya*. Diakses pada 11 Mei 2007; didapatkan dari www.google.com; http://www.up3d.org/more.php?id=25_0_1_0_M2rabaya, All Rights Reserved; Internet.

Tabel 1

**REKAPITULASI JUMLAH PEMILIH, TPS & HASIL PENGHITUNGAN SUARA
PEMILIHAN KEPALA DAERAH DAN WAKIL KEPALA DAERAH
KOTA SURABAYA TAHUN 2005**

NO	KECAMATAN	JUMLAH PEMILIH	JUMLAH TPS	NOMOR URUT PASANGAN CALON WALIKOTA & CALON WAKIL WALIKOTA								JUMLAH SUARA SAH	JUMLAH SUARA TIDAK SAH	TOTAL
				1		2		3		4				
				ANGKA	%	ANGKA	%	ANGKA	%	ANGKA	%			
1	ASEMROWO	23,492	64	2,605	19.86%	7,008	53.43%	559	4.26%	2,945	22.45%	13,117	471	13,588
2	BENOWO	26,714	67	2,141	13.51%	8,805	55.57%	1,680	10.60%	3,218	20.31%	15,844	735	16,579
3	BUBUTAN	82,599	271	7,506	19.42%	18,817	48.69%	3,132	8.10%	9,195	23.79%	38,650	1,514	40,164
4	BULAK	21,449	52	1,889	15.47%	6,552	53.64%	743	6.08%	3,030	24.81%	12,214	570	12,784
5	DUKUH PAKIS	41,025	94	4,186	21.27%	11,237	57.09%	1,851	9.40%	2,410	12.24%	19,684	746	20,430
6	GAYUNGAN	29,913	70	3,080	20.68%	7,204	48.37%	1,448	9.72%	3,161	21.22%	14,893	559	15,452
7	GENTENG	50,216	145	3,955	18.70%	10,309	48.75%	2,321	10.98%	4,561	21.57%	21,146	923	22,069
8	GUBENG	107,781	269	9,049	17.33%	26,365	50.50%	6,869	13.16%	9,923	19.01%	52,206	2,150	54,356
9	GUNUNG ANYAR	30,595	114	2,232	14.76%	7,749	51.24%	1,102	7.29%	4,040	26.71%	15,123	619	15,742
10	JAMBANGAN	27,977	78	4,831	30.19%	7,222	45.13%	1,025	6.41%	2,925	18.28%	16,003	742	16,745
11	KARANG PILANG	45,368	112	5,578	22.87%	11,929	48.92%	2,113	8.66%	4,767	19.55%	24,387	1,063	25,450
12	KENJERAN	75,302	175	6,700	16.79%	21,533	53.98%	3,077	11.73%	8,584	21.52%	39,894	1,520	41,414
13	KREMBANGAN	85,338	188	6,877	17.77%	18,911	48.87%	4,539	8.31%	8,371	21.63%	38,698	1,319	40,017
14	LAKARSANTRI	30,589	79	3,157	16.33%	10,683	55.27%	1,606	8.49%	3,883	20.09%	19,329	1,215	20,544
15	MULYOOREJO	53,561	149	4,348	16.72%	13,566	52.18%	2,207	8.80%	5,897	22.61%	26,000	930	26,930
16	PABEAN CANTIAN	66,625	141	6,168	23.10%	12,440	46.58%	2,351	6.43%	5,747	21.52%	26,706	995	27,701
17	PAKAL	23,302	51	2,061	15.04%	7,233	52.77%	882	8.77%	3,531	25.76%	13,707	774	14,481
18	RUNGKUT	60,140	199	5,150	16.71%	15,519	50.37%	2,703	9.87%	7,441	24.15%	30,813	1,206	32,019
19	SAMBIKEREP	32,305	85	3,156	17.84%	9,404	53.15%	1,746	7.88%	3,387	19.14%	17,693	885	18,578
20	SAWAHAN	147,230	355	12,841	16.66%	46,502	60.33%	6,071	9.79%	11,664	15.13%	77,078	3,288	80,366
21	SEMAMPIR	111,888	271	10,343	18.84%	22,356	40.72%	5,376	8.50%	16,824	30.65%	54,899	2,146	57,045
22	SIMOKERTO	74,961	205	6,434	19.64%	14,679	44.81%	2,786	8.50%	8,859	27.04%	32,758	1,399	34,157

23	SUKOLILO	69,336	148	5,847	18.34%	14,546	46.63%	2,180	6.84%	9,308	29.20%	31,881	1,265	33,146
24	SUKOMANUNGGAL	67,472	155	5,246	15.15%	22,093	63.79%	2,649	7.65%	4,644	13.41%	34,632	1,155	35,787
25	TAMBAKSARI	158,297	381	12,997	16.79%	44,912	58.01%	6,525	8.43%	12,990	16.78%	77,424	3,036	80,460
26	TANDES	59,520	151	6,317	19.24%	16,598	50.56%	3,546	10.80%	6,366	19.39%	32,827	1,431	34,258
27	TEGALSARI	74,595	171	6,192	17.12%	19,194	53.07%	4,026	11.13%	6,752	18.67%	36,164	1,513	37,677
28	TENGGILIS MEJOYO	38,006	106	3,369	17.71%	9,658	50.76%	1,608	8.45%	4,393	23.09%	19,028	767	19,795
29	WIYUNG	37,938	102	4,677	21.15%	11,854	53.61%	2,198	9.94%	3,382	15.30%	22,111	1,052	23,163
30	WONOCOLO	52,404	127	7,091	26.35%	12,508	49.69%	1,988	7.39%	5,319	19.77%	26,906	1,259	28,165
31	WONOKROMO	128,290	297	13,232	22.65%	25,613	43.84%	8,022	13.73%	11,558	19.78%	58,425	2,407	60,832
	JUMLAH	1,934,228	4,872	179,255	18.67%	492,999	51.34%	88,929	9.26%	199,075	20.73%	960,240	39,654	999,894

KETERANGAN :

Nomor Urut Pasangan Calon Walikota & Calon Wakil Walikota

1. Ir. H. Erlangga Satriagung & Drs. A. Hermas Thony, M.Si
2. Drs. Bambang Dwi Hartono, M.Pd. & Drs. H. Arif Afandi
3. Drs. H. Gatot Sudjito, M.Si & Ir. Benyamin Hilly, M.Si.
4. Dr. Ir. H. Alisjahbana, MA & H.M.Wahyudin Husein, SH.MH

Tabel 2



**REKAPITULASI JUMLAH PEMILIH TERDAFTAR
PEMILIHAN KEPALA DAERAH DAN WAKIL KEPALA DAERAH
KOTA SURABAYA TAHUN 2005**

KOTA : SURABAYA

PROVINSI : JAWA TIMUR

NO	NAMA KECAMATAN	PEMILIH			JUMLAH TPS	KETERANGAN
		L	P	JUMLAH		
1	ASEMROWO	11,816	11,676	23,492	64	
2	BENOWO	13,361	13,353	26,714	67	2 TPS KHUSUS
3	BUBUTAN	40,609	41,990	82,599	271	1 TPS KHUSUS
4	BULAK	10,511	10,938	21,449	52	
5	DUKUH PAKIS	20,283	20,742	41,025	94	
6	GAYUNGAN	14,774	15,139	29,913	70	1 TPS KHUSUS
7	GENTENG	24,462	25,754	50,216	145	1 TPS KHUSUS
8	GUBENG	52,778	55,003	107,781	269	7 TPS KHUSUS
9	GUNUNG ANYAR	15,222	15,373	30,595	114	
10	JAMBANGAN	13,754	14,223	27,977	78	
11	KARANG PILANG	22,027	23,341	45,368	112	
12	KENJERAN	37,311	37,991	75,302	175	
13	KREMBANGAN	42,213	43,125	85,338	188	1 TPS KHUSUS
14	LAKARSANTRI	15,144	15,445	30,589	79	
15	MULYOREJO	26,377	27,184	53,561	149	
16	PABEAN CANTIAN	33,295	33,330	66,625	141	1 TPS KHUSUS
17	PAKAL	11,532	11,770	23,302	51	
18	RUNGKUT	29,801	30,339	60,140	199	
19	SAMBIKEREK	16,240	16,065	32,305	85	
20	SAWAHAN	71,643	75,587	147,230	355	1 TPS KHUSUS
21	SEMAMPIR	54,615	57,273	111,888	271	1 TPS KHUSUS
22	SIMOKERTO	36,559	38,402	74,961	205	1 TPS KHUSUS
23	SUKOLILO	34,432	34,904	69,336	148	2 TPS KHUSUS
24	SUKOMANUNGGAL	33,749	33,723	67,472	155	1 TPS KHUSUS
25	TAMBAKSARI	77,854	80,443	158,297	381	1 TPS KHUSUS
26	TANDES	29,452	30,068	59,520	151	
27	TEGALSARI	36,396	38,199	74,595	171	
28	TENGGILIS MEJOYO	18,903	19,103	38,006	106	1 TPS KHUSUS
29	WIYUNG	18,590	19,348	37,938	102	1 TPS KHUSUS
30	WONOCOLO	25,895	26,509	52,404	127	2 TPS KHUSUS
31	WONOKROMO	62,857	65,433	128,290	297	4 TPS KHUSUS
	TOTAL	952,455	981,773	1,934,228	4,872	

Catatan :

Jumlah Total TSP sudah termasuk TPS Khusus

Surabaya, 15 Juni 2005

KPU Kota Surabaya

II.2.1. Erlangga Satriagung-A. Hermas Thony (eR-T)⁵⁷

Partai politik yang mendukung pasangan eR-T adalah Partai Demokrat dan Partai Amanat Nasional (PAN). Partai Demokrat merupakan kendaraan politik yang digunakan oleh Erlangga Satriagung, sedangkan PAN merupakan kendaraan politik yang digunakan oleh A. Hermas Thony. Keduanya sepakat mengusung pasangan tersebut setelah deklarasi yang diadakan keduanya pada tanggal 6 Juni 2005 di Hotel Sahid.

Program yang ditawarkan oleh pasangan eR-T meliputi visi dan misi. Visi dari pasangan ini adalah berkompetisi secara global dengan menjadikan Surabaya sebagai kota perdagangan internasional yang ramah dan nyaman. Sedangkan misi dari pasangan ini adalah: *Pertama*, menekan angka pengangguran dan mengembangkan Surabaya sebagai kota pertumbuhan yang kompetitif di wilayah timur Indonesia. *Kedua*, mengusahakan dan mengembangkan pendidikan yang murah, merata, bermoral, dan peka terhadap perkembangan sosial masyarakat. *Ketiga*, mengelola potensi alam dan warisan sejarah sebagai modal pembangunan berkelanjutan demi kesejahteraan masyarakat. *Keempat*, mengembangkan masyarakat madani melalui peran aktif lembaga dan umat beragama serta LSM lainnya. *Kelima*, perbaikan lingkungan dan mengembangkan budaya hidup bersih dan sehat.

⁵⁷ Ali Sahab. *Op Cit.* Hlm. 56-66.

II.2.2. Bambang D.H-Arif Afandi (BARA)⁵⁸

Pasangan BARA hanya dicalonkan oleh PDI-P, walaupun begitu, pasangan ini bukan berarti tidak melakukan koalisi. Calon PDI-P ini juga didukung oleh partai-partai kecil seperti PPP, PBB, PBR, PNBK (Ketua DPC PNBK Surabaya - Hari Santoso- dan Sekretaris PNBK Jatim -Harun Al Rasyid-) walaupun intern PBR dan PNBK tidak penuh mendukung pasangan BARA. PBR sendiri terbagi menjadi dua kubu, yaitu kubu Zainuddin MZ dan kubu Zaenal Maarif. Kubu Zainuddin MZ melalui Ketua PBR Surabaya -Fatchul Muid- mendukung BARA, sedangkan PBR kubu Zaenal Maarif melalui surat No. 57/B/DPC-PBR-SBY/VI/2005 yang ditandatangani ketua Idrus Alwi dan Muklis Tiyadi mendukung pasangan eR-T. Untuk ormas yang mendukung selain PPNUI juga Muhammadiyah, serta PRRT (Perjuangan Rakyat untuk Reformasi Total) yang diketuai oleh Wisnu Sakti Buana, anak dari Soetjipto.

Selain mendapat dukungan dari parpol-parpol kecil dan ormas, pasangan BARA juga menggalang dukungan dari kalangan lintas agama dan organisasi profesional. Bambang D.H juga menggalang dukungan dari masyarakat lintas agama dan parpol, seperti Parisada Hindu Darma Indonesia (PHIDI), Badan Musyawarah Antar Gereja (Bamag), Masyarakat Budhis Indonesia. Sedangkan Arif Afandi lebih banyak menggalang dukungan dari kaum profesional. Misalnya saja dari Himpunan Pengusaha Profesional Indonesia (HIMPPPI) serta pengusaha muda Surabaya. Selain itu, latar belakang Arif Afandi dari pesantren dan kedekatannya dengan para kiai juga menjadi modal mencari dukungan dari

⁵⁸ *Ibid.* Hlm. 69-78.

kalangan warga NU. Hubungan dekatnya dengan Ketua Umum PP GP Anshor Saifullah Yusuf juga menjadi modal dasar melakukan pendekatan dan menggalang dukungan dari organisasi sayap pemuda NU.

Program yang ditawarkan oleh pasangan BARA meliputi visi dan misi. Visi dari pasangan ini adalah 'Surabaya Cerdas dan Peduli', terwujudnya Surabaya sebagai pusat perdagangan dan jasa yang cerdas dalam merespon semua peluang dan tuntutan global, didukung oleh kepedulian tinggi dalam mewujudkan struktur pemerintahan dan kemasyarakatan yang demokratis, bermartabat, dalam tatanan lingkungan yang sehat dan manusiawi.

Misi pasangan BARA untuk mewujudkan visi tersebut, yaitu sebagai berikut: *Pertama*, mewujudkan sistem pemerintahan yang demokratis berkeadilan, transparan dan akuntabel, melalui penegakan dan kepatuhan hukum yang tinggi yang menjamin rasa keadilan bagi masyarakat, pelaku usaha dan komponen lainnya. *Kedua*, mengembangkan struktur birokrasi pemerintah yang berintegritas, berkompetensi, efisien dan profesional. *Ketiga*, memadukan wilayah Greater Surabaya (Gresik, Bangkalan, Sidoarjo dan Pasuruan) dalam satu sistem tata ruang yang terintegrasi dalam jaringan infrastruktur jalan, transportasi, komunikasi, air bersih, kelistrikan, dan energi dengan berbagai peran secara profesional dan sistematis.

Keempat, meningkatkan akselerasi arus perdagangan dan jasa dalam skala regional dan internasional yang didukung oleh sistem Informasi Teknologi (IT) yang aksesibel, infrastruktur, pelabuhan dan bandara yang memadai, fiskal dan keuangan yang bertanggung jawab serta masuk dalam jaringan perdagangan global.

II.2.4. Alisjahbana-Wahyudin Husein (AW)⁶⁰

Pasangan AW diusung oleh PKB dan didukung oleh PKS serta 19 PAC P. Demokrat dan 23 DPC PAN.⁶¹ Sebanyak 19 PAC P. Demokrat yang mendukung AW selain karena konflik intern P. Demokrat, 19 PAC itu merupakan pendukung Kadri Kusuma yang kalah dalam pra konvensi P. Demokrat. Selain mendapat dukungan dari partai-partai, pasangan ini juga mendapatkan dukungan dari organisasi sayap NU, seperti Muslimat NU.

Program yang ditawarkan oleh pasangan AW meliputi visi dan misi. Visi dari pasangan ini yaitu mewujudkan "Surabaya Bangkit Menuju Kota Berjatidiri" dengan mengarahkan usaha-usaha penciptaan kota yang progresif, aman dan nyaman sebagai tempat hunian yang ramah bagi masyarakat dengan beraneka ragam budaya. Menjadikan kota Surabaya memiliki keunggulan dalam bidang pelayanan jasa, perdagangan dan perindustrian dengan berlandaskan pada moral dan etika yang luhur. Sedangkan misinya yaitu kota Surabaya sebagai kota jasa, perdagangan, dan perindustrian, harus dapat menyajikan pelayanan prima, yaitu pelayanan yang berkualitas, murah, mudah dan cepat, serta ramah.

Pelayanan prima tersebut akan diwujudkan dengan beberapa agenda yang dipatuhinya, yaitu: *Pertama*, dipatuhinya tata ruang kota yang telah disusun, *Kedua*, peningkatan infrastruktur kota dengan menjamin aksesibilitas publik, *Ketiga*, dikembangkannya sistem dan prosedur pelayanan yang lebih sederhana,

⁶⁰ *Ibid.* Hlm. 92-99.

⁶¹ Kesembilanbelas PAC itu antara lain: Tandes, Gubeng, Bubutan, Krembangan, Tegalsari, Semampir, Pabean Cantikan, Mulyorejo, Sukolilo, Rungkut, Gunung Anyar, Tenggiling, Wonocolo, Dukuh Pakis, Sawahan, Jambangan, Pakal dan Benowo. Sedangkan 23 DPC PAN yang mendukung pasangan AW seperti: Kenjeran, Krembangan, Tambaksari, Tegalsari, Genteng, Simokerto, Gayungan, Sawahan, Wonorejo, Tenggiling, Gunung Anyar, Rungkut, Dukuh Pakis, Sukomanunggal, Benowo, Wonokromo, Gubeng, dan Sambikerep.

Keempat, dibukanya ruang yang luas bagi partisipasi dan kontrol publik, *Kelima*, peningkatan kualitas sumberdaya manusia, *Keenam*, pembangunan yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan serta berdimensi etika.

Dalam penyampaian visi dan misi mereka di DPRD kota Surabaya tanggal 10 Juni 2005, pasangan AW juga akan menyediakan sepertiga waktunya untuk turun ke lapangan untuk menycrap aspirasi masyarakat. Pasangan ini juga berjanji akan menyediakan dana Rp. 250 milyar dari APBD untuk proyek-proyek pembangunan yang dikelola langsung oleh masyarakat. Ditambah pula penawaran memberikan subsidi bagi anak yang tidak mampu untuk sekolah sampai sembilan (9) tahun, kemudian juga akan memberikan pelayanan kesehatan dengan mobil puskesmas keliling sebanyak lima buah mobil. Selain itu, pasangan ini juga menawarkan program pemberian santunan sebesar Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah) bagi warga meninggal dunia yang memiliki KTP dan KSK. Hal ini ditujukan supaya masyarakat menjadi tertib administrasi dengan mengurus KTP dan KSK.

II.3. Angkutan Kota Lyn BJ

Angkutan kota lyn BJ yang terdapat di wilayah Surabaya yang akan diteliti oleh peneliti ini memiliki dua rute⁶², yaitu: *Pertama*, Terminal Benowo-Petekan (BJ). Adapun dalam penulisan selanjutnya, peneliti menggunakan istilah 'BJ.1' sebagai pengganti penyebutan 'BJ', agar nantinya tidak membingungkan para

⁶² Pengembangan rute ini ditetapkan berdasarkan Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya Nomor: 550.2/1197/436.4.11/2005 tentang Penetapan Trayek Terminal Benowo-Petekan (BJ.1) dan Trayek Pangkajene Balaen Indah-Petekan (BJ.2) di kota Surabaya pada tanggal 5 April 2005. Yang dimaksud dengan trayek adalah rute yang harus dilalui oleh armada angkutan.

pembaca skripsi ini. Rute ini memiliki aturan rute untuk berangkat dan kembalinya, yaitu: *Pertama*, rute berangkat: Terminal Benowo-Jl. Pakal-Jl. Babat Jerawat-Jl. Raya Sememi-Jl. Raya Kandangan-Jl. Banjar Sugihan-Jl. Manukan Kulon-Jl. Bibis-Jl. Balongsari-Jl. Tanjungsari-Jl. Tambak Mayor-Jl. Asem Mulya-Jl. Dupak Rukun-Jl. Dupak-Jl. Pasar Turi (PMK)-Jl. Indrapura-Jl. Krembangan Makam-Jl. Krembangan Besar-Jl. Rajawali-Petekan. *Kedua*, rute kembali: Petekan-Jl. Garuda-Jl. Kasuari-Jl. Rajawali-Jl. Veteran-Jl. Pahlawan-Jl. Tembaan-Jl. Dupak-Jl. Dupak Rukun-Jl. Asem Mulya-Jl. Tambak Mayor-Jl. Tanjung Sari-Jl. Karangpoh-Jl. Balongsari Tama-Jl. Lempung Indah-Jl. Lempung Tama-Jl. Manukan Madya-Jl. Manukan Krajan-Jl. Banjar Sugihan-Jl. Raya Kandangan-Jl. Raya Sememi-Jl. Babat Jerawat-Jl. Pakal-Terminal Benowo.

. *Kedua*, Pangkalan Babatan Indah-Petekan (BJ.2). Rute ini memiliki aturan rute untuk berangkat dan kembalinya, yaitu: *Pertama*, rute berangkat: Pangkalan Babatan Indah (Babatan VI)-UNESA-Citra Raya-Pakuwon Trade Centre (PTC)-Jl. Bukit Darmo Golf/Prada Indah-Jl. Raya Pradah Indah-Jl. Raya Bulu-Jl. Bulu Jaya-Jl. Sambisari-Jl. Sambisari II-Jl. Sambisari Utara-Jl. Gadel Tengah-Jl. Gadel Sari-Jl. Balongsari Praja-Jl. Balongsari-Jl. Karangpoh-Jl. Tandes Lor-Jl. Tanjungsari-Jl. Tambak Mayor-Jl. Asem Mulya- Jl. Dupak Rukun-Jl. Dupak-Jl. Pasar Turi (PMK)-Jl. Indrapura-Jl. Krembangan Makam-Jl. Krembangan Besar-Jl. Rajawali-Petekan. *Kedua*, rute kembali: Petekan-Jl. Garuda-Jl. Kasuari-Jl. Rajawali-Jl. Veteran-Jl. Pahlawan-Jl. Tembaan-Jl. Dupak-Jl. Dupak Rukun-Jl. Asem Mulya-Jl. Tambak Mayor-Jl. Tanjungsari-Jl. Tandes

Lor-Jl. Karangpoh-Jl. Balongsari-Jl. Balongsari Praja-Jl. Gadelsari-Jl. Gadel Tengah-Jl. Sambisari Utara-Jl. Sambisari II-Jl. Sambisari-Jl. Bulu Jaya-Jl. Raya Bulu-Jl. Raya Pradah Indah-Jl. Bukit Darmo Golf/Pradah Indah-Pakuwon Trade Center (PTC)-Citra Raya-UNESA-Jl. Babatan VI-Pangkalan Babatan Indah.

Bagi pengemudi angkutan kota lyn BJ sendiri, mereka menyebut bahwa BJ.1 memiliki rute JMP-Benowo, sedangkan BJ.2 memiliki rute JMP-Pakuwon. Meskipun pengistilahan antara pengemudi angkutan kota lyn BJ dengan Dinas Perhubungan ini berbeda, namun dalam pelaksanaannya sama saja. Jumlah armada angkutan kota lyn BJ ini sebesar 160 buah. Adapun jumlah armada sebesar ini tidak hanya dimiliki oleh satu orang saja, tetapi juga dimiliki oleh beberapa pengemudi yang lainnya. Para pengemudi tersebut ada yang memiliki satu, dua atau bahkan tiga buah armada. Sedangkan jumlah pengemudinya kurang lebih sebesar 300 orang.

Armada sejumlah 160 buah itu kemudian dibagi ke dalam lima kelompok, yaitu Kelompok A, Kelompok B, Kelompok C, Kelompok D, dan Kelompok E. Masing-masing kelompok tersebut beranggotakan kurang lebih 32 armada. Setiap kelompok tersebut dalam lima hari sekali memiliki jadwal urutan rute yang berbeda, yang mana satu kelompok bertugas di wilayah Pakuwon (BJ.2) (kurang lebih sebanyak 32 armada), sedangkan empat kelompok yang lainnya bertugas di wilayah Benowo (BJ.1) (kurang lebih sebanyak 128 armada). Misalnya, hari ini Kelompok A yang bertugas di wilayah Pakuwon (BJ.2), maka empat kelompok yang lainnya bertugas di wilayah Benowo (BJ.1).

Sebagai sebuah kelompok kepentingan sektor informal, angkutan kota lyn BJ tersebut juga memiliki struktur kepengurusan yang masa jabatannya selama dua tahun. Struktur kepengurusan tersebut terdiri dari satu ketua, satu sekretaris, satu bendahara, dan empat keamanan (bagian lapangan). Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Pak Mahmud Hasan selaku sekretaris angkutan kota lyn BJ, yang dilakukan pada hari Kamis, tanggal 12 April 2007, pukul 11.30 WIB. Bertempat di pangkalan karcis angkutan kota lyn BJ yang terletak di wilayah Tanjungsari. Dia mengatakan, "Kalau jumlah sopirnya sih banyak Mbak, tapi yang jadi pengurusnya cuma dikit. Ya...kira-kira...sik tak ctunge dhisik Mbak. Ketuane satu, sekretarise satu, yang ngurusi dhuwit satu, trus yang megang keamanane ada empat. Berarti berapa? Tujuh ya Mbak?".

Pada periode ini, yang menjabat sebagai ketuanya adalah Pak Lasim. Adapun yang menjabat sebagai sekretaris adalah Pak Mahmud Hasan. Haji Umar memegang jabatan sebagai bendahara. Sedangkan Pak Mislan, Pak Mansyur, Pak Mat Rotna, dan Pak Usman sebagai bagian keamanan/lapangan. Saat ini masa jabatan mereka masih kurang dari satu tahun, terhitung kurang lebih mulai bulan Oktober 2006. Adapun salah satu syarat untuk menjabat sebagai ketua dalam angkutan kota lyn BJ ini adalah harus memiliki armada.

Pak Lasim ini telah dua periode berturut-turut menjabat sebagai ketua. Dulunya dia memiliki armada sendiri, namun sekarang sudah dijual. Meskipun begitu, kedudukannya sebagai ketua angkutan kota lyn BJ masih syah. Seperti yang diungkapkan oleh Pak Mahmud Hasan, yang menyatakan:

“Pak Lasim dulu itu punya lyn sendiri Mbak, ya kurang lebih dua lyn. Tapi sekarang dia gak punya, dijual. Saya juga gak ngerti kenapa kok dijual, butuh duit paling Mbak, he...he...he...Kalo sekarang yang punya itu amu Mbak, kakaknya. Lynnya sudah tiga itu Mbak, sugih iku. Dulu kakaknya pernah jadi ketua lyn BJ ini Mbak, terus ada pemilihan lagi, ya...terus diganti ama yang sekarang ini, adiknya. Tapi masio lynne di dol, gak masalah Mbak. Gak nganggu posisinya jadi ketua.”

Penentuan jabatan sebagai ketua angkutan kota lyn BJ tidak dilakukan dengan secepatnya, namun melalui proses pemilihan secara langsung. Pemilihan tersebut dilakukan di pos-pos Polisi atau Koramil. Sebelumnya, para calon atau kandidat ketua ini mendaftarkan diri mereka ke Panitia Pemilihan yang beranggotakan para pengemudi angkutan kota lyn BJ. Pemilihan ini dihadiri oleh semua anggotanya. Setelah salah satu calon atau kandidat ketua tersebut menang, maka pihak Panitia Pemilihan akan mengajukan ke pihak Organisasi Pengusaha Angkutan Darat (Organda) di Surabaya. Mengenai Organda, Pak Deni selaku pegawai Dinas Perhubungan Kota Surabaya, pada hari Rabu, tanggal 18 April 2007, pukul 16.00 WIB, menyatakan:

“...Organda merupakan kumpulan dari pengusaha angkutan ato pemilik armada, yang kalau buat orang-orang Dinas Pehubungan itu istilahnya disebut dengan ‘operator angkutan’. Kemudian, selain itu juga ditambah lagi dengan masyarakat pengguna jasa angkutan. Kalo mengenai istilah Organda itu sendiri kan kepanjangannya adalah Organisasi Pengusaha Angkutan Darat. Dia mengalami akronim Mbak, huruf ‘p’nya diilangin, sehingga menjadi Organda...bukan Orpeganda, gitu...Organda ini merupakan sebuah organisasi yang resmi di bidang angkutan. Pada prakteknya...Organda itu hanya wadah untuk menyalurkan aspirasi Mbak, bukannya mengambil kebijakan atau keputusan. Soalnya...kalo masalah menentukan kebijakan kayak gitu itu urusannya Dinas Perhubungan. Tapi emang Mbak...kami itu juga nerima usulan dari Organda buat nentuin kebijakan, misalnya soal tarif. Dan juga dari Yayasan Lembaga

Perlindungan Konsumen yang mewakili kepentingan masyarakat ato konsumen, agar ongkos angkutan gak terlalu mahal. Dinas Perhubungan itu cuman jadi 'regulator' aja kok Mbak. 'Regulator' itu tujuannya...mejaga keseimbangan antara pengguna jasa dengan 'operator angkutan'.Ya..jadi biar ongkosnya itu jangan sampe terlalu mahal, dan jangan sampe terlalu murah."

Selang kurang lebih satu minggu, sang kandidat yang terpilih tersebut kemudian dilantik sebagai ketua. Sebagai ketua angkutan kota lyn BJ, maka kemudian dia harus menjalankan kewajibannya. Dalam melaksanakan tugasnya, ketua ini dibantu oleh para anggota angkutan kota lyn BJ lainnya secara umum. Secara khusus, ketua ini kemudian mengangkat anggotanya untuk menduduki beberapa jabatan yang penting sebagai pengurus dalam keorganisasian angkutan kota lyn tersebut. Pengangkatan tersebut bergantung pada pilihan dari sang ketua. Dalam kepengurusannya, posisi sebagai wakil ketua tidak diperlukan, karena yang paling penting (dibutuhkan) adalah bagian lapangan atau keamanan.

Kedudukan sebagai sekretaris dalam kepengurusan angkutan kota lyn BJ ini bertugas untuk membuat tata tertib mengenai persoalan rute angkutan kota lyn BJ, masalah perjanjian jual beli anggota, dan lain sebagainya. Adapun yang dimaksud dengan perjanjian jual beli anggota ini adalah bahwa angkutan kota lyn lain boleh menjual maupun membeli anggota angkutan kota lyn BJ, namun harus sesuai dengan prosedur yang berlaku dalam aturan kelompok mereka. Sekretaris harus meminta tanda tangan dari pihak pembeli dan juga pihak penjual, kemudian diserahkan kepada ketua dan bagian keamanan. Pada periode ini, Pak Mahmud Hasan telah dua kali menduduki posisi sebagai sekretaris, meskipun pada periode berbeda. Hal ini seperti yang diungkapkannya:

"Saya itu itungannya, udah dua kali jadi sekretaris di sini. Yang pertama itu, pas kakaknya Pak Lasim jadi ketua. Habis kakaknya jadi ketua, terus Pak Lasimnya yang nyusul. Pas Pak Lasim pertama kali jadi ketua, saya gak jadi apa-apa, cuma sopir aja Mbak. Lha...pas dia dipilih lagi jadi ketua, baru saya jadi sekretarisnya. Saya juga gak tau Mbak, kenapa kok dulu saya gak dipilih jadi sekretarisnya. E...lha kok sekarang kepilihnya. Ya...mungkin sekarang dia seneng sama kerja saya, ato kalo gak gitu ya...disuruh ama kakaknya paling ya?"

Syarat umum untuk menjadi pengemudi angkutan kota ini adalah harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) A umum. Mereka secara garis besar dapat dibagi ke dalam dua kategori, yaitu: *Pertama*, berdasarkan wilayah tempat tinggal. *Kedua*, berdasarkan suku bangsa. Berdasarkan tempat tinggalnya, pengemudi angkutan kota lyn BJ ini dapat dikelompokkan menjadi dua warga, yaitu: warga Surabaya dan warga Gresik. Jumlah perbandingannya seimbang, yaitu 50% warga Surabaya dan 50% warga Gresik.

Sedangkan berdasarkan suku bangsanya, maka pengemudi angkutan kota lyn ini dibedakan menjadi dua suku, yaitu suku Jawa (untuk armada yang berasal dari sekitar wilayah Benowo) dan suku Madura (untuk armada yang berasal dari wilayah Petekan). Meskipun para pengemudi ini dapat dikelompokkan ke dalam dua kategori, namun bagi mereka hal tersebut bukanlah sebuah masalah besar yang harus diributkan. Mereka berusaha untuk bekerja sesuai dengan tugasnya masing-masing.

Angkutan kota lyn BJ ini memiliki pangkalan karcis bagi para anggotanya. Adapun pangkalan karcis ini berada di wilayah Tanjung Sari, Surabaya. Pangkalan karcis ini digunakan untuk melakukan absensi dan juga untuk memungut iuran kesejahteraan. Absensi di sini adalah untuk mengetahui siapa

saja yang sedang membawa armada angkutan kota lyn BJ tersebut dan armada yang memiliki nomor lambung berapa sajakah yang sedang beroperasi. Nomor lambung adalah nomor yang tertera pada bagian samping bawah (kanan-kiri) armada tersebut, tapi bukan berarti bahwa semua armada memasang nomor lambung, bergantung pada persetujuan dari pemilik armada itu sendiri.

Meskipun begitu, para anggota lyn BJ yang bertugas di pangkalan karcis tetap mampu mengetahui armada tersebut, karena dalam absensi mereka tetap memiliki nomor lambung walaupun tidak memasangnya. Para pengemudi angkutan kota lyn BJ ini setiap hari Senin sampai dengan hari Jumat memiliki jadwal shif yang berbeda-beda, sesuai dengan nomor lambung armada yang dikendarainya. Misalnya, hari ini nomor lambung 546 yang sedang beroperasi, maka besok giliran nomor lambung 547 yang beroperasi. Sedangkan hari Sabtu merupakan giliran bagi para sopir serep atau cadangan.

Angkutan kota lyn BJ ini beroperasi mulai pukul 05.00 WIB sampai dengan 24.00 WIB. Setiap mampir di pangkalan karcis, mereka harus membayar uang iuran kesejahteraan sebesar Rp. 2.000,00. Iuran kesejahteraan tersebut digunakan untuk partisipasi Polisi. Adapun yang dimaksud dengan partisipasi Polisi di sini adalah berupa setoran tiap bulan yang harus dilakukan oleh angkutan kota lyn BJ kepada pihak Kepolisian. Setoran tersebut antara lain diberikan kepada: Polisi Pakal (Rp. 75.000,00), Polisi Benowo (Rp. 200.000,00), Polisi Tandes (Rp. 75.000,00), Polisi Sukomanunggal (Rp. 50.000,00), Polisi Asem Rowo (Rp. 100.000,00), Polisi Krembangan (Rp. 75.000,00), Polwiltabes JMP (Rp. 150.000,00 untuk Polisi Patroli dan Rp. 50.000,00 untuk Polisi yang tidak

jelas jabatannya), Polwiltabes Bubutan (Rp. 100.000,00), Koramil Pabean Cantikan (Rp. 30.000,00), Pasar Turi (Rp. 75.000,00), dan DLLAJR (Rp. 300.000,00). Adapun iuran kesejahteraan tersebut juga dilakukan untuk bantuan pengurusan atau pembuatan SIM, bantuan istri melahirkan, bantuan untuk berobat bila sakit, dan lain sebagainya.

Setoran yang harus mereka bayar ke pemilik armada setiap hari besarnya bergantung pada kondisi armada yang dioperasikan. Apabila kondisi armadanya sudah lama, yaitu keluaran atau produksi kurang lebih tahun 1991, maka mereka harus menyetor uang kurang lebih sebesar Rp. 50.000,00 sampai Rp. 60.000,00. Sedangkan untuk armada yang masih baru, yaitu keluaran tahun 2000 sampai 2005, maka uang setoran yang harus dibayar kurang lebih sebesar Rp. 70.000,00 sampai Rp. 80.000,00. Para pengemudi angkutan kota lyn ini tidak memiliki pendapatan yang tetap, bergantung pada hasil kerja mereka setiap harinya. Bahkan terkadang mereka malah merugi, karena harus menutupi kekurangan uang setorannya. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Pak Mahmud Hasan:

“Sopir-sopir di sini itu gak dapet gaji Mbak. Pokoke gini lho Mbak, kalo kita kerja, ya dapet uang. Kalo gak kerja...ya gak dapet uang. Soalnya kalo diem aja gak kerja, terus siapa yang mau ngasi uang? Duit kita itu berasal dari sisanya setoran setiap harinya Mbak. Kalo sisanya masih banyak, ya berarti untung. Lha kalo malah uang setorannya kurang, ya...mau gak mau Mbak...sopire yang harus nomboki. Jadi, ya...kita itu serba repot Mbak. Kadang-kadang nomboki lima ribu, sepuluh ribu, malah kadang-kadang bisa nyampe dua puluh ribu. Ditambah lagi...di sini itu sepeda motore banyak Mbak, terus lynne jadi sepi...gak kayak dulu lagi. Kalo dulu itu sepeda motore masih dikit, jadi lynne rame Mbak, sing naik banyak. Setiap hari kita bisa untung banyak Mbak, gak pernah rugi. Sehari itu kadang bisa nyampe enam puluh ribu. Lha sekarang...malah sering rugine Mbak, daripada untunge.”

BAB III
AFILIASI POLITIK PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA
LYN BJ DALAM PILKADA SURABAYA 2005

III.1. Bagaimanakah Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?

III.1.1. Penyajian Data

1. Berdasarkan pada kuputusan masing-masing individu pengemudi angkutan kota lyn BJ (bersifat *fragmented*).

Pernyataan ini seperti yang dinyatakan oleh Pak Tohir selaku anggota angkutan kota lyn BJ, pada hari Sabtu, tanggal 26 Mei 2007, pukul 09.00 WIB, di pangkalan karcis angkutan kota lyn BJ yang berada di wilayah Tanjungsari. Pria berbadan gemuk berusia 35 tahun warga Jl. Kalimas Baru No. 35 RT. 09 ini mengatakan:

"...kalo persoalan milih itu bergantung pada diri saya sendiri Mbak. Ya...kalo kita pingin milih, ya milih. Kalo enggak...ya gak milih Mbak. Gitu aja kok repot...Pak Lasim itu meskipun saat ini menjadi ketuanya, namun orangnya itu gak pernah macem-macem Mbak. Jangankan maksa sopir-sopir di sini, lha wong nyuruh milih calon Walikota tertentu ae gak pernah kok. Mangkanya Mbak, udah dua kali dia dipilih oleh sopir-sopir di sini buat jadi ketuanya, ya karena gitu itu...Tapi masio gitu Mbak, dia itu orange teges, jadi gak ada yang herani sama dia."

Hal serupa pun dinyatakan oleh Pak Man, selaku anggota pengemudi angkutan kota lyn BJ, pada hari dan tanggal yang sama, pukul 09.30 WIB, di

tempat yang sama pula. Pria berusia 40 tahun warga Babat Jerawat No. 28 ini mengatakan:

"...lyn ini gak pernah nyuruh-nyuruh buat milih-milih pas pemilihan Walikota dulu Mbak. Jadi yo...sopire dibiarin sak karepe dhewe gitu aja. Kalo dari pengurus sendiri, utamanya ketua, dia gak pernah nyuruh-nyuruh kami buat nyoblos gambare orang-orang yang ada di pemilihan dulu itu Mbak. Kita semua dibebasin buat milihnya, soalnya ketuanya itu gak ngurusin masalah kayak gituan. Pokoknya yang penting buat dia itu semua pekerjaan sopirnya beres, dan dapet banyak uang..."

Pernyataan serupa pun dinyatakan oleh Pak Asnan, yang juga sebagai anggota angkutan kota lyn BJ tersebut, pada hari, tanggal dan tempat yang sama, pukul 10.00 WIB. Pria berusia 36 tahun warga Tandés, Balongsari ini mengatakan:

"...Kalo saya milih kayak gitu, saya gak peduli sama yang lainnya. Pokoknya yang sesuai dengan hati nurani saya aja. Kalo saya itu Mbak, biasanya milihnya gak tentu, nentuinnya itu nanti pas di tempat milihnya. Temen-temen di sini itu selama ini gak ada yang suka memaksa saya buat milih calon tertentu. Meskipun kalo dipaksa kayak gitu, saya gak peduli..."

Hal tersebut juga seperti yang dinyatakan oleh Pak Mahmud Hasan, selaku sekretaris angkutan kota lyn BJ, pada hari Senin, tanggal 28 Mei 2007, pukul 11.00 WIB, pada tempat yang sama. Pria berbadan gemuk dan ramah berusia 42 tahun warga Tanjungsari ini mengatakan:

"Saya itu meskipun jadi sekretaris di sini Mbak, tapi kalo masalah kayak gitu bukan urusan saya. Saya sih gak ngurusin yang namanya milih gak milih Mbak. Buat apa saya ngurusin masalah kayak ngono. Lha wong bagi semua orang yang ada di sini semua itu adalah masalah cari duit, duit, duit dan duit Mbak. Masalah milih ato gak itu urusane orange dhewe-dhewe. Saya itu di sini tugasnya cuman ngurusin yang namanya ngatur rutenya lyn Mbak. Terus ditambah lagi ngurusin persoalan jual beli anggota lyn..."

Hal ini pun dinyatakan oleh Pak Lasim, selaku ketua angkutan kota lyn BJ, pada hari, tanggal dan tempat yang sama, pukul 11.30 WIB. Pria berwajah tegas berusia 42 tahun yang tidak mau menyebutkan tempat tinggalnya ini mengatakan:

"...lha ngapain Mbak, saya maksa-maksa mereka. Yang saya urusin itu bukan hal yang sepele kayak gitu, yang gak ada hubungannya dengan lyn ini Mbak. Meskipun nantinya mereka kepilih atau gak, kan kita-kita yang kayak gini gak bakalantah kecipratan...Yang kaya tambah kaya, yang miskin kayak kita ini malah tambah miskin. Pokoknya Mbak.. yang penting buat kita saat ini adalah kita dapet uang yang banyak, biar hidup kita berubah jadi enak. Ngapain kita pusing-pusing ngurusin milih Walikota, lha wong sekarang ini cari uang aja susahnya minta ampun..."

Pak Mansyur selaku bagian keamanan angkutan kota lyn BJ berusia 37 tahun warga Tambak Mayor ini pun, pada hari dan tanggal, serta tempat yang sama, pukul 12.00 WIB, mengatakan:

"Mbak-mbak...meskipun saya ini yang megang keamanan di sini dan pernah juga jadi partisipannya salah satu calon Walikota, namun saya gak pernah nyuruh-nyuruh para sopir di sini buat milih calon Walikota yang saya dukung, apalagi maksa.lya...emang dulu saya pernah bagi-bagiin kaos ke beberapa sopir, tapi walaupun begitu, saya gak pernah ngelakuin perbuatan yang namanya maksa-maksa kayak gitu Mbak. Tanya aja ke bapak-bapak yang kemaren dapet kaos, apa dia saya paksa ato enggak. Malah kebanyakan mereka yang dapet itu gak milih kok..."

Hal ini pun dinyatakan oleh informan yang tidak mau mengungkapkan identitasnya. Pria muda yang saya wawancarai pada saat mengemudikan angkutan kota lyn BJ, pada hari yang sama, pukul 13.00 WIB ini mengatakan, "...bergantung sopirnya itu Mbak kalo kita mau milih. Kalo di lyn ini gak pernah ada yang maksa kok, jadi ya...terserah sopirnya."

III.1.2. Analisis Data

Berdasarkan dari penyajian data di atas, maka dapat dirangkum dan dianalisis "Bagaimanakah afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?", yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan pada keputusan masing-masing individu pengemudi angkutan kota lyn BJ (bersifat *fragmented*). Dengan kata lain, afiliasi politik mereka tidak berdasarkan pada keputusan kelompok (bersifat komunal). Para pengemudi angkutan kota lyn BJ ini memiliki kebebasan dalam membuat dan menentukan pilihannya. Pilihan yang dimaksudkan di sini adalah bahwa mereka bebas untuk ikut memilih atau tidak ikut memilih kontestan Pilkada dan atau partai politik tertentu dalam pelaksanaan Pilkada yang diselenggarakan di kota Surabaya pada tanggal 27 juni 2005 yang lalu. Dalam hal membuat dan menentukan pilihan mereka tersebut, masing-masing individu pengemudi tidak pernah mendapatkan pengarahan dan atau paksaan dari kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ tempat mereka bekerja. Hal ini nampak dari jawaban yang dikemukakan oleh ketujuh informan yang telah penulis wawancarai. Mereka semuanya menyatakan bahwa mengenai urusan memilih atau tidak memilih dalam Pilkada Surabaya 2005 itu bergantung pada keinginan dan keputusan mereka sendiri. Bagi para anggota angkutan kota lyn BJ ini (Pak Tohir, Pak Man, Pak Asnan, dan informan yang tidak mau mengungkapkan identitasnya), kondisi seperti inilah yang lebih mereka sukai. Adapun alasannya adalah karena mereka dapat lebih fokus dalam menjalankan pekerjaannya. Pak Mahmud Hasan selaku sekretaris angkutan kota lyn ini menyatakan hal yang sama. Bagi dia, persoalan yang dia urusi hanyalah

dalam hal pekerjaan, yaitu persoalan membuat tata tertib mengenai rute angkutan kota lyn BJ, persoalan perjanjian jual beli anggota yang dilakukan antara angkutan kota lyn BJ dengan angkutan kota lyn lainnya, dan beberapa persoalan yang lainnya. Sedangkan mengenai persoalan di luar tugasnya sebagai sekretaris, dia tidak mau turut campur. Hal serupa pun dinyatakan oleh dua pengurus angkutan kota lyn BJ yang lainnya, yaitu Pak Lasim selaku ketuanya, dan Pak Mansyur selaku bagian keamanan, yang menegaskan bahwa mereka hanya boleh mengatur dan mengurus para anggotanya dalam segala hal yang berkaitan dengan pekerjaan. Di luar itu, mereka tidak mau turut campur. Berdasarkan pada pendekatan sosiologis, nampak bahwa afiliasi politik mereka dipengaruhi oleh karakter sosial, seperti ekonomi yang berupa pekerjaan. Para pengemudi tersebut memiliki kesepakatan agar tidak mencampuradukkan antara urusan pekerjaan dengan urusan Pilkada. Hal ini seperti yang dinyatakan oleh Gerald pomper, yang mana variabel predisposisi sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ akan mempunyai hubungan yang signifikan dengan perilaku memilih mereka dalam Pilkada Surabaya 2005. Pendekatan psikologi sosial menjelaskan bahwa terdapat empat faktor mengapa pengemudi angkutan kota lyn BJ tersebut melakukan tindakan politik yang bersifat *fragmented*, yaitu: *Pertama*, lingkungan sosial politik tidak langsung dari pengemudi yang berupa sistem ekonomi, yang mana nantinya berpengaruh dengan pekerjaan mereka. *Kedua*, lingkungan sosial politik langsung yang mempengaruhi dan membentuk kepribadian pengemudi tersebut, seperti kelompok pergaulan. Dalam hal ini, kelompok pergaulan yang dimaksud adalah kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ. *Ketiga*, struktur kepribadian

yang tercermin dalam sikap individu, yang mana salah satu basis fungsional sikapnya yang berupa kepentingan, menjelaskan bahwa penilaian pengemudi angkutan kota lyn tersebut terhadap Pilkada ditentukan oleh minat dan kebutuhan atas Pilkada itu sendiri. *Keempat*, faktor lingkungan sosial politik langsung berupa situasi, seperti suasana kelompok pengemudi angkutan tersebut yang tidak pernah mengarahkan dan memaksa mereka untuk mendukung dan atau memilih maupun tidak mendukung dan atau tidak memilih Organisasi Partai Politik (OPP) dan atau kontestan Pilkada tertentu. Pendekatan pilihan rasional melihat bahwa kegiatan memilih yang dilakukan oleh para pengemudi tersebut sebagai produk kalkulasi untung dan rugi bagi diri mereka sendiri. Mereka tidak mau mendasarkan afiliasi politik mereka kepada kelompok angkutan kota lyn BJ tempat mereka mencari nafkah. Jon Elster menyatakan bahwa pendekatan ini mengasumsikan masing-masing individu pengemudi tersebut akan memilih cara bertindak yang mereka sukai atau yang mereka pikir sebagai satu cara tindakan terbaik, yaitu apakah mereka memilih atau tidak memilih, maupun dalam hal menetapkan pilihan mereka kepada partai politik dan atau kontestan Pilkada Surabaya 2005. Para pengemudi tersebut berupaya mencapai tujuan, tujuan ini mencerminkan kepentingan mereka sendiri, bukannya kepentingan kelompok.

Berdasarkan pada analisis data di atas, tampak bahwa kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ tersebut hanya solid dalam segala hal yang berkaitan dengan pekerjaan. Adapun persoalan di luar itu, termasuk perpolitikan,

dalam hal ini Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) Surabaya 2005 ternyata tidak mengalami kcsolidan.

III.2. Kemanakah Arah Kecenderungan Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (pada Organisasi Partai Politik (OPP) Tertentu, Pasangan Kandidat Tertentu, Ataupun Tidak Memilih/Golput)?

III.2.1. Penyajian Data

1. Tidak Memilih (Golput)

Hal ini seperti yang dinyatakan oleh Pak Tohir, yang mengatakan:

"...kemaren saya gak milih itu Mbak. Saya sekarang udah gak ngurusin masalah siapa yang jadi Walikota ato yang sebangsanya. Bahkan udah lama saya gak pernah lagi ikut nyoblos kalo ada pemilihan kayak gitu. Males dan bigung mau pilih calon dan partai yang mana, semuanya sama saja...Lebih baik saya mikirin kerjaan saya saja Mbak. Keliatannya sih banyak yang gak milih. Kalo soal alasannya...saya gak tau..."

Hal serupa pun dinyatakan oleh Pak Asnan, yang mengatakan:

"Saya kemaren gak milih kok. Ya...gimana mau milih, lha wong saya gak dapet kartu buat nyoblosnya. Halah...itu lho Mbak, kartu yang diberi sama Pak RT ato siapa itu loh, ngerti kan? Yang bentuknya kecil. Ya...saya sih gak ngerti kenapa kok saya gak dapet, apa gara-gara RT nya gak suka sama saya. lupa, ketelesut atau apalah...saya juga gak ngerti. Tapi ya gak apa-apa kok, soalnya saya juga gak pengen nyoblos. Lagian aya gak begitu tertarik dengan yang namanya partai. Mendingan saya kerja buat ngidupin istri dan anak saya...Saya gak tau apa kemaren banyak sopir yang nyoblos ato enggak. Oh...alasanya? Saya juga gak tau itu Mbak..."

Pernyataan ini pun dinyatakan oleh Pak Mahmud Hasan, yang mengatakan:

"...gak ikut. Saya kemaren gak milih siapa pun dan partai apapun. Saya lebih mikirin kerjaan saya daripada mikirin koyok ngono iku Mbak, soale gak penting apa saya milih ato enggak. Liatin aja kondisi sekarang ini Mbak, meskipun kita milih lho...hargane barang-barang kebutuhan pokok tetap ae naik, iya to Mbak? Jadi ya percuma ae...Milih gak milih sama aja. Kalo saya sih mendingan gak usah milih, bikin capek aja...Waah...kalo urusan banyak yang ikut nyoblos ato enggak, saya gak pernah ngurusin itu Mbak..."

Pak Lasim juga mendukung pernyataan itu dengan mengatakan:

"Waah...pemilihan Walikota dulu itu saya gak milih. Karena saya ngurusin kerjaan saya, biar kondisi lyn BJ ini aman-aman saja. Masalah partai...biasa aja itu Mbak. Karena kalo kita milih Partai A misalnya, eh...lha kok orangnya korupsi, ya gak jadi milih Mbak...Kalo diliat-liat...banyakan yang gak milih itu Mbak. Tapi...gak tau lagi sih. Soalnya pas pencoblosan Walikota dulu itu absensinya lumayan banyak. Kelihatannya sih mereka lebih mending narik daripada nyoblos..."

Informan pria berusia muda yang tidak mau mengungkapkan identitasnya pun berpendapat sama dengan mengungkapkan:

"...gak nyoblos Mbak, he...he...he...Ya, males aja. Kemaren saya narik soalnya...Terus saya juga gak ngerti calon dan partai mana yang harus dipilih. Lho...kalo masalah kebanyakan manu sopir yang milih ato enggak itu saya gak ngerti Mbak. Tapi sepertinya...banyakan yang gak milih itu Mbak daripada yang milih. Lha wong pas pencoblosan itu temen-temen masih banyak yang narik kok. Waduh Mbak ini rek...rek...kalo urusan alasannya saya gak tau. Mendingan Mbaknya nanyak aja ke mereka sendiri, gak apa-apa kan Mbak? He...he...he..."

2. Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P)

Filial ini dinyatakan oleh Pak Man, yang mengatakan:

"...jadi simpatisan PDI-P. Makanya saya kemaren nyoblos Bambang biar jadi Walikota, ya karena itu tadi...gara-gara saya jadi simpatisannya. Padahal lho Mbak, saya itu gak kenal sama dia. Dari dulu saya udah suka sama PDI-P. Saya juga gak tau kenapa kok bisa kayak gitu. Pokoknya kalo ada kampanye saya ikut-ikut aja...Tapi yang pasti bukan karena gambarnya hanteng lho Mbak, he...he...he...Gak tau Mbak, dulu itu banyak yang milih apa enggak. Ya...soalnya saya gak pernah nayak-nayak ke mereka. Wis ngurusin urusannya dhewe-dhewe aja..."

Pernyataan tersebut juga dinyatakan oleh Pak Mansyur, yang mengatakan:

"...emang kemaren saya bagi-bagiin kaos yang bergambar pasangan Pak Bambang sama Pak Arif. Dari situ kan jelas kalo saya kemarin jadi simpatisannya PDI-P, dan pastinya saya juga nyoblos dia. Saya suka partai ini...dulu itu gara-gara ikut-ikutan temen waktu saya masih muda. Eh...lha kok keterusan sampe sekarang. Tapi saya bukan pendukung yang ikut-ikut kalo ada kampanye PDI-P. Soalnya saya itu lebih ngurusin kerjaan. Saya gak mau kalo harus capek-capek ikut kampanye tapi gak dapet bayaran, masio dapet lho, paling ya cuman dikit..Banyak yang gak milih itu Mbak. lha iya...padahal udah tak kasih kaos, tapi kok ya tetep aja gak milih. Tapi gak apa-apa kok Mbak, soalnya itu kan urusan mereka..."

III.2.2. Analisis Data

Berdasarkan dari penyajian data di atas, maka dapat dirangkumkan dan dianalisis "Kemanakah arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (pada Organisasi Partai politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, ataukah tidak memilih/golput)?", yaitu sebagai berikut:

1. Tidak Memilih (Golput). Dari ketujuh informan yang penulis wawancarai, sebanyak lima informan menyatakan bahwa mereka tidak memilih (golput) dalam Pilkada yang dilaksanakan di Surabaya pada tanggal 27 Juni 2005 yang lalu. Bukan hanya sekali ini saja golput, karena ternyata ada salah seorang informan yang mengaku sudah lama tidak pernah mengikuti berbagai macam pemilihan yang dilakukan oleh pemerintah, seperti halnya Pilkada. Alasan yang dilontarkan oleh mereka pun beragam, mulai dari perasaan malas yang muncul dalam diri mereka sendiri, lebih memilih pekerjaan daripada menggunakan hak pilihnya, sampai pada adanya pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah. Perasaan malas ini muncul karena mereka merasa bahwa tidak ada bedanya antara apakah mereka memilih atau tidak memilih partai politik dan atau kontestan dalam Pilkada Surabaya 2005. Pendekatan pilihan rasional menyatakan bahwa bagi pengemudi tersebut, pertimbangan untung dan rugi digunakan untuk membuat keputusan apakah ikut memilih atau tidak ikut memilih. Sedangkan pendekatan psikologis menyatakan bahwa terdapat salah satu tahapan proses sosialisasi yang dialami oleh pengemudi, yaitu sikap politik yang dibentuk pada saat dewasa dalam menghadapi berbagai situasi di luar keluarga, seperti kelompok profesinya. Para pengemudi tersebut mengaku bahwa meskipun mereka memilih dalam Pilkada, sehingga partai politik dan atau kontestan tertentu yang dipilihnya menang, namun pada kenyataannya semua itu tetap saja tidak mampu merubah kehidupan sosial ekonomi mereka. Malah mereka menyatakan bahwa kondisinya semakin memburuk, yaitu mulai dari berkurangnya tingkat pendapatan mereka sampai pada kesulitan mereka dalam memenuhi kebutuhan pokok yang harganya

semakin melambung tinggi. Mereka tidak memilih salah satu partai politik tertentu yang digunakan oleh kontestan Pilkada sebagai 'kendaraan politik'. Adapun hal ini dikarenakan mereka menganggap bahwa semua partai politik itu sama saja antara satu dengan yang lainnya. Bagi mereka, partai politik adalah sesuatu yang tidak menarik dan tidak perlu untuk didukung, karena ada kekhawatiran di dalam diri mereka terhadap orang-orang yang berada pada sebuah partai politik. Kekhawatiran ini berupa tindak korupsi yang mungkin nantinya dilakukan oleh orang-orang yang ada di dalam partai apabila mereka mendukung dan memilih partai politik tersebut. Para pengemudi lebih memilih pekerjaan daripada menggunakan hak pilihnya. Dalam hal ini, pilihan mereka sesuai dengan pendekatan sosiologis, yang mana dipengaruhi oleh latar belakang sosial ekonomi yang berupa pekerjaan. Mereka berpikir bahwa partai politik yang ada dan atau yang menang nantinya tidak akan mampu meningkatkan pendapatan mereka selama ini. Bagi mereka, saat ini pekerjaan adalah hal yang paling utama agar mampu menghidupi diri mereka sendiri dan keluarga. Adanya pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah. Maksudnya, bahwa perbuatan mereka telah menjadi salah satu alasan mengapa salah seorang pengemudi yang menjadi informan penulis tidak menggunakan hak pilihnya dalam Pilkada Surabaya 2005. Pengemudi tersebut juga tidak tahu mengenai alasan yang menyebabkan mengapa dia tidak mendapatkan kartu pemilih tersebut, padahal dia adalah warga Surabaya yang telah memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) Surabaya. Dalam hal ini, pendekatan struktural melihat bahwa permasalahan yang

terjadi dalam sistem Pilkada telah mempengaruhi kegiatan memilih seseorang, baik yang berupa dukungan maupun hambatan.

2. Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P). Sebanyak dua dari tujuh informan yang telah penulis wawancarai menyatakan bahwa ketika memilih kontestan/kandidat Walikota dan Wakil Walikota dalam Pilkada Surabaya 2005 berdasarkan pada partai politik yang digunakan oleh kandidat tersebut sebagai 'kendaraan politiknya'. Partai politik yang dimaksud di sini adalah Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P). Adapun PDI-P ini merupakan 'kendaraan politik' dari pasangan Bambang D.H-Arif Afandi (BARA) dalam Pilkada yang dilaksanakan di kota Surabaya pada tanggal 27 Juni 2005 yang lalu. Kedua pengemudi ini (Pak Man dan Pak Mansyur) memilih pasangan BARA meskipun pada dasarnya mereka tidak mengenal dan tidak mengetahui profil BARA, termasuk program yang ditawarkan, baik yang berupa visi maupun misinya. Pasangan BARA ini muncul sebagai pemenang di semua kecamatan, yaitu sebagai Walikota dan Wakil Walikota Surabaya dengan prosentase sebesar 51,12%. Pendekatan psikologi sosial memiliki konsep berupa identifikasi partai yang dapat digunakan untuk menjelaskan perilaku memilih kedua pengemudi tersebut dalam Pilkada Surabaya 2005. Konsep ini merujuk pada persepsi kedua pengemudi tersebut atas keterikatan emosional mereka terhadap PDI-P. Kongkritnya, PDI-P merupakan partai yang secara emosional dirasakan sangat dekat dengan mereka merupakan partai yang selalu dipilih tanpa terpengaruh faktor-faktor lain. Selama ini, kedua pengemudi tersebut telah menjadi simpatisan

dari PDI-P. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat dinyatakan bahwa arah kecenderungan afiliasi politik mereka jatuh kepada PDI-P dalam Pilkada Surabaya 2005.

Berdasarkan pada analisis data di atas, penulis dapat memaknai bahwa arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 pada umumnya atau sebagian besar tidak memilih (golput). Sementara itu, sisanya mengarah pada Organisasi Partai politik (OPP), yaitu Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P) sebagai arah kecenderungan afiliasi politiknya. Adapun pasangan kandidat tertentu tidak dijadikan arah afiliasi politik mereka. Meskipun pada kenyataannya mereka ikut memilih salah satu pasangan kandidat dalam Pilkada Surabaya 2005, namun dalam hal ini dikarenakan keterikatan emosional dan kelayalitan mereka atas OPP, dalam hal ini PDI-P yang digunakan oleh pasangan kandidat tersebut sebagai 'kendaraan politik'.

III.3. Faktor-faktor Apakah yang Mempengaruhi Afiliasi Politik Pengemudi Angkutan Kota Lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?

III.3.1. Penyajian Data

1. Faktor individu pengemudi angkutan kota lyn BJ.

Hal ini seperti yang dinyatakan oleh Pak Tohir dengan mengatakan, "...kalo persoalan milih itu bergantung pada diri saya sendiri Mbak. Ya...kalo kita pingin milih, ya milih. Kalo enggak...ya gak milih Mbak...".

Pak Man pun menyatakan hal yang serupa dengan mengatakan, "...lyn ini gak pernah nyuruh-nyuruh buat milih-milih pas pemilihan Walikota dulu Mbak. Jadi yo...sopire dibiarin sak karepe dhewe gitu aja...".

Pernyataan yang sama pun dinyatakan oleh Pak Asnan dengan mengatakan:

"...Kalo saya milih kayak gitu, saya gak peduli sama yang lainnya. Pokoknya yang sesuai dengan hati nurani saya aja. Kalo saya itu Mbak, biasanya milihnya gak tentu, nentuannya itu nanti pas di tempat milihnya. Teman-teman di sini itu selama ini gak ada yang suka memaksa saya buat milih calon tertentu. Meskipun kalo dipaksa kayak gitu, saya gak peduli...".

Pak Mahmud Hasan pun menyatakan hal yang sama dengan mengatakan, "...Masalah milih ato gak itu urusane orange dhewe-dhewe...".

Hal tersebut juga dinyatakan oleh Pak Lasim dengan mengatakan, "...Iha ngapain Mbak, saya maksa-maksa mercka...".

Hal serupa pun dinyatakan oleh Pak Mansyur dengan mengatakan, "...saya gak pernah nyuruh-nyuruh para sopir di sini buat milih calon Walikota yang saya dukung, apalagi maksa...".

Informan pria berusia muda pun menyatakan hal yang serupa dengan mengatakan, "...gak nyoblos Mbak, he...he...he...Ya, males aja...".

2. Faktor sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ yang berupa pekerjaan.

Hal ini seperti yang dinyatakan oleh Pak Tohir, yang mengatakan, "...lebih baik saya mikirin kerjaan saya saja Mbak...".

Pak Asnan pun menyatakan hal yang serupa dengan mengatakan, "...Mendingan saya kerja buat ngidupin istri dan anak saya...".

Hal serupa pun dinyatakan oleh Pak Mahmud Hasan dengan mengatakan, "...saya lebih mikirin kerjaan saya daripada mikirin koyok ngono iku Mbak...".

Pak Lasim pun berpendapat yang sama dengan mengatakan, "...Karena saya ngurusin kerjaan saya, biar kondisi lyn BJ ini aman-aman saja...Keliatannya sih mereka lebih mending darik daripada nyoblos."

Informan pria berusia muda yang tidak mau mengungkapkan identitasnya ini pun mengatakan, "...Kemaren saya narik soalnya...Tapi sepertinya...banyak yang gak milih itu Mbak daripada yang milih. Lha wong pas pencoblosan itu temen-temen masih banyak yang narik kok...".

Pak Mansyur pun menyatakan hal yang sama dengan mengatakan, "...Soalnya saya itu lebih ngurusin kerjaan. Saya gak mau kalo harus capek-capek ikut kampanye tapi gak dapet bayaran, masio dapet lho, paling ya cuman dikit...".

3. Faktor Organisasi Partai Politik (OPP).

Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Pak Man dengan menyatakan:

"...jadi simpatisan PDI-P. Makanya saya kemaren nyoblos Bambang biar jadi Walikota, ya karena itu tadi...gara-gara saya jadi simpatisannya. Padahal lho Mbak, saya itu gak kenal sama dia. Dari dulu saya udah suka sama PDI-P. Saya juga gak tau kenapa kok bisa kayak gitu...Pokoknya kalo ada kampanye, saya ikut-ikut aja...Tapi yang pasti bukan karena gambarnya banteng lho Mbak, he...he...he..."

Hal yang serupa pun dinyatakan oleh Pak Mansyur dengan mengatakan, "...emang kemaren saya bagi-bagiin kaos yang bergambar pasangan Pak Bambang sama Pak Arif. Dari situ kan jelas kalo saya kemaren jadi simpatisannya PDI-P,

dan pastinya saya juga nyoblos dia. Saya suka partai ini dulu itu gara-gara ikut-ikutan temen waktu saya masih muda. Eh...lha kok keterusan sampe sekarang...”.

4. Faktor pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah.

Hal ini seperti yang dinyatakan oleh Pak Asnan, yang mengatakan:

“...Ya...gimana mau milih, lha wong saya gak dapet kartu buat nyoblosnya. Halah...itu lho Mbak, kartu yang diberi sama Pak RT ato siapa itu lho, ngerti kan? Yang bentuknya kecil. Ya...saya sih gak ngerti kenapa kok saya gak dapet, apa gara-gara RT nya gak suka sama saya, lupa, ketelesut atau apalah...saya juga gak ngerti...”

III.3.2. Analisis Data

Berdasarkan dari penyajian data di atas, maka dapat dirangkum dan dianalisis “Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005?”, yaitu sebagai berikut:

1. Faktor individu pengemudi angkutan kota lyn BJ. Dalam hal ini, masing-masing individu pengemudi itu sendirilah yang mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005. Pendekatan pilihan rasional melihat kegiatan memilih maupun tidak memilih yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan kota lyn BJ tersebut sebagai produk kalkulasi untung dan rugi. Bagi mereka, pertimbangan untung dan rugi tersebut digunakan untuk membuat keputusan apakah ikut memilih atautkah tidak ikut memilih dalam Pilkada, terutama membuat keputusan tentang partai/kandidat yang dipilih. Sebagian besar dari mereka banyak yang tidak menggunakan hak pilihnya. Adapun hal ini dikarenakan adanya faktor dari dalam diri mereka sendiri yang malas untuk

memilih calon Walikota dan Wakil Walikota Surabaya tertentu. Pendekatan ini muncul dikarenakan pendekatan developmentalisme dan ketergantungan yang bersifat deterministik mengabaikan individu pengemudi angkutan kota lyn BJ itu sendiri. Jon Elster melalui pendekatan pilihan rasional mengasumsikan individu pengemudi tersebut akan memilih cara bertindak yang mereka sukai atau yang mereka pikir sebagai satu cara tindakan terbaik. Bertindak secara rasional adalah memilih tindakan terbaik dalam rangkaian tindakan yang mungkin bisa dilakukan. Masing-masing individu pengemudi tersebut berupaya mencapai tujuan, tujuan ini mencerminkan kepentingan mereka secara sendiri-sendiri. Perilaku timbul dari pilihan yang sadar, individu pengemudi tersebut merupakan aktor utama dalam kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ mereka.

2. Faktor sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ yang berupa pekerjaan. Faktor ini juga ikut mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005. Data mengungkapkan bahwa sebanyak lima dari enam pengemudi angkutan kota lyn BJ yang telah menjadi informan dalam penelitian ini menempatkan faktor sosial ekonomi yang berupa pekerjaan sebagai faktor yang mampu mempengaruhi afiliasi politik mereka untuk tidak memilih Organisasi Partai politik (OPP) dan atau kontestan Walikota dan Wakil walikota Surabaya. Pendekatan sosiologis cenderung menempatkan kegiatan para pengemudi tersebut dalam kaitan dengan konteks sosial, yang secara kongkritnya dipengaruhi oleh latar belakang sosial ekonomi berupa pekerjaan yang mereka geluti selama ini. Para pengemudi tersebut lebih memilih pekerjaan daripada menggunakan hak pilihnya. Mereka

lebih memikirkan mengenai bagaimanakah caranya memperoleh pendapatan yang besar daripada memikirkan mengenai siapa nanti yang akan menjadi Walikota dan Wakil Walikota, dan atau Organisasi Partai Politik (OPP) mana yang menang.

3. Faktor Organisasi Partai politik (OPP). Faktor ini mampu mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Partai politik yang digunakan oleh kontestan Pilkada sebagai 'kendaraan politik' ini pada kenyataannya telah mampu mempengaruhi mereka untuk memilih calon Walikota dan Wakil Walikota Surabaya tertentu. Pengemudi angkutan ini dengan bangga bersedia memilih kontestan Pilkada tertentu yang menggunakan partai politik yang selama ini memiliki keterikatan emosional bagi mereka, meskipun mereka tidak mengenal dan tidak mengetahui profil maupun program yang ditawarkan oleh kontestan tersebut. Adapun hal ini dikarenakan mereka ingin menunjukkan kelayaitasan yang mereka miliki kepada partai politik tertentu. Konsep identifikasi partai yang dimiliki oleh pendekatan psikologi sosial merujuk pada persepsi pengemudi tersebut atas keterikatan emosional mereka terhadap partai tertentu. Kongkritnya, partai yang secara emosional dirasakan sangat dekat dengan mereka merupakan partai yang selalu dipilih tanpa terpengaruh oleh faktor-faktor lain.

4. Faktor pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah. Adanya faktor ini telah menyebabkan salah satu pengemudi angkutan kota lyn BJ tidak menggunakan hak pilihnya dalam Pilkada Surabaya 2005, disamping juga

terdapat alasan yang lainnya. Pendekatan struktural melihat persoalan ini sebagai akibat yang ditimbulkan oleh sistem Pilkada. Sistem ini telah mempengaruhi kegiatan memilih pengemudi tersebut, dalam hal ini berupa hambatan.

Berdasarkan analisis data di atas, dapat dimaknai bahwa terdapat empat faktor yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Adapun keempat faktor tersebut antara satu dengan yang lainnya bagi beberapa informan sangat berkaitan (tidak dapat dipisahkan).



BAB IV

PENUTUP

IV.1. Kesimpulan

Berdasarkan pada temuan dan analisis data mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005, maka penulis dapat membuat beberapa kesimpulan. Adapun beberapa kesimpulan tersebut adalah:

1. Afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 berdasarkan pada keputusan masing-masing individu pengemudi tersebut (bersifat *fragmented*). Dengan kata lain, afiliasi politik mereka tidak berdasarkan pada keputusan kelompok (bersifat komunal). Mereka memiliki kebebasan dalam membuat dan menentukan pilihan mengenai apakah ikut memilih ataukah tidak ikut memilih kontestan dan atau Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu dalam Pilkada. Masing-masing individu pengemudi tersebut tidak pernah mendapatkan pengarahannya dan atau paksaan dari kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ tempat mereka bekerja.

Berdasarkan pada hal tersebut, tampak bahwa kelompok pengemudi angkutan kota lyn BJ hanya solid dalam segala hal yang berkaitan dengan pekerjaan. Adapun persoalan di luar itu, termasuk perpolitikan dalam hal ini Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) Surabaya 2005 ternyata tidak mengalami kesolidan.

2. Arah kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 (pada Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu, pasangan kandidat tertentu, atau bahkan tidak memilih/golput), dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

Pertama, tidak memilih (golput). Dalam hal ini, para pengemudi tersebut tidak memilih dan atau mendukung Organisasi Partai Politik (OPP) tertentu. Mereka mengaku bahwa meskipun OPP tersebut nantinya menang dalam Pilkada, namun pada kenyataannya semua itu tetap saja tidak mampu merubah kehidupan sosial ekonomi mereka. Malah mereka menyatakan bahwa kondisinya semakin memburuk, yaitu mulai dari berkurangnya tingkat pendapatan mereka sampai pada kesulitan dalam memenuhi kebutuhan pokok yang harganya semakin melambung tinggi. Bagi mereka, OPP adalah sesuatu yang tidak menarik dan tidak perlu untuk didukung, karena terdapat kekhawatiran di dalam diri mereka terhadap orang-orang yang berada pada sebuah partai politik. Kekhawatiran ini berupa tindak korupsi yang mungkin nantinya dilakukan oleh orang-orang yang ada di dalam partai apabila mereka mendukung dan memilih partai politik tersebut.

Kedua, Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDI-P). Para pengemudi tersebut sudah lama memiliki keterikatan emosional dengan PDI-P. Keterikatan emosional yang mereka rasakan ini bermula ketika masih muda, meskipun mereka sendiri tidak mengetahui alasan/penyebabnya.

Berdasarkan kedua hal tersebut di atas, tampak bahwa kecenderungan afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005

tidak mengarah pada pasangan kandidat tertentu (Walikota dan Wakil Walikota), karena sebagian besar mereka tidak memilih/golput.

3. Faktor-faktor yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005 adalah sebagai berikut:

Pertama, faktor individu pengemudi angkutan kota lyn BJ. Dalam hal ini, masing-masing individu pengemudi itu sendirilah yang mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005. Bagi mereka, pertimbangan untung dan rugi tersebut digunakan untuk membuat keputusan apakah ikut memilih ataukah tidak ikut memilih dalam Pilkada, terutama membuat keputusan mengenai OPP dan atau kandidat yang dipilih. Individu-individu pengemudi tersebut akan memilih cara bertindak yang mereka sukai atau yang mereka pikir sebagai satu cara tindakan terbaik. Mereka berusaha mencapai tujuan, yang mana tujuan ini mencerminkan kepentingan mereka secara sendiri-sendiri.

Kedua, faktor sosial ekonomi pengemudi angkutan kota lyn BJ yang berupa pekerjaan. Latar belakang sosial ekonomi berupa pekerjaan yang digeluti oleh pengemudi tersebut mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada yang dilaksanakan di Surabaya pada tanggal 27 Juni 2005 yang lalu. Adapun dalam hal ini, mereka lebih memilih pekerjaan daripada menggunakan hak pilihnya. Mereka lebih memikirkan mengenai bagaimana caranya memperoleh pendapatan yang besar daripada memikirkan mengenai siapa nanti yang akan menjadi Walikota dan Wakil Walikota, dan atau Organisasi Partai politik (OPP) mana yang menang.

Ketiga, faktor Organisasi Partai Politik (OPP). Faktor ini mampu mempengaruhi afiliasi politik mereka dalam Pilkada Surabaya 2005. Pengemudi angkutan kota lyn BJ akan memilih calon Walikota dan Wakil Walikota Surabaya berdasarkan pada partai politik yang digunakan oleh kontestan tersebut sebagai 'kendaraan politiknya', yang mana partai politik tersebut telah memiliki keterikatan emosional dengan mereka.

Keempat, faktor pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih yang bermasalah. Faktor ini pada kenyataannya telah menyebabkan salah seorang pengemudi angkutan kota lyn BJ tidak menggunakan hak pilihnya dalam Pilkada Surabaya 2005, disamping terdapat juga alasan yang lainnya.

Berdasarkan analisis data di atas, dapat dimaknai bahwa terdapat empat faktor yang mempengaruhi afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ dalam Pilkada Surabaya 2005. Adapun keempat faktor tersebut antara satu dengan yang lainnya bagi beberapa informan sangat berkaitan (tidak dapat dipisahkan).

IV.2. Saran

Berdasarkan uraian di atas, maka dalam skripsi ini dapat diformulasikan beberapa saran, yaitu sebagai berikut:

Pertama, para kandidat dan atau partai politik yang telah menjadi pemenang dalam Pilkada Surabaya 2005 harus bersedia untuk mematuhi dan melaksanakan semua program yang meliputi visi dan misi yang telah ditawarkan kepada pemilih. Dengan kata lain, mereka harus memenuhi semua janji-janji

politik yang telah mereka utarakan ketika melakukan kampanye kepada para pendukung dan atau pemilihnya.

Kedua, pengurus dan atau pendistribusi kartu pemilih dalam setiap pemilihan yang diselenggarakan oleh pemerintah bagi Warga Negara Republik Indonesia yang telah mempunyai hak pilih lebih berhati-hati. Adapun hal tersebut agar masalah yang dialami oleh salah seorang pengemudi angkutan kota lyn BJ tidak akan terjadi lagi.

Ketiga, bagi peneliti berikutnya yang akan melakukan penelitian mengenai afiliasi politik pengemudi angkutan kota lyn BJ agar mampu menguak lebih dalam mengenai afiliasi politik mereka. Adapun afiliasi politik yang dimaksudkan di sini bukan hanya dalam konteks Pilkada saja, namun juga dalam konteks yang lebih luas lagi. Di samping itu, disarankan agar peneliti berikutnya membuat terlebih dahulu kriteria dalam memilih dan menetapkan informan, sehingga informasi yang diperoleh dapat lebih berkualitas.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Moleong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2002.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988.
- Prasetyo, Budi. *Handbook Metodologi Penelitian*. Tidak Dipublikasikan.
- Profil Terminal Penumpang Umum Kota Surabaya*. Surabaya: Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Surabaya, 2006.
- Surbakti, Ramlan. *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, 1992.

KAMUS

- Poerwadarminta, WJS. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1987.
- S., Daryanto S. *Kamus Bahasa Indonesia Modern*. Surabaya: Apollo, 1994.

SKRIPSI

- Ali, Muhammad. *Ekonomi Politik: Eksploitasi Alam di Pulau Bangka*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 2005/2006.
- Arini, Titis Eddy. *Paguyuban Pengemudi Becak dan Peran Sosial Politisnya di Surabaya: Suatu Studi tentang Eksistensi ORMAS Sektor Informal di Perkotaan*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1989.
- Darmawan, Budhi Tjandra. *Konflik Angkutan Kota Lyn IM & Lyn BJ Akibat Pelaksanaan Kebijakan Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya*

Surabaya tentang Angkutan Penumpang Umum. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1993/1994.

Hudiono. *Afiliasi Politik Buruh Pabrik Rokok dalam Pemilu 1992 : Studi Deskriptif pada PR. Petjoet Tulungagung*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1993/1994.

Laili, Badrul. *Afiliasi Politik Elite NU : Studi tentang Perilaku Memilih dan Faktor-Faktor yang Mempunyai Hubungan dan Pengaruh terhadap Pilihan Partai Pengurus NU Kabupaten Dati II Nganjuk*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 1996/1997.

Sahab, Ali. *Peran Mesin Politik terhadap Perolehan Suara : Studi Kasus Perbandingan Strategi Politik Tim Sukses Calon Walikota dalam Pilkada 2005 di Kota Surabaya*. Skripsi. Surabaya: Program Studi Ilmu Politik FISIP Universitas Airlangga, 2005/2006.

INTERNET

Gita. *Pilkada Surabaya 2005 dan Golputnya*. Diakses pada 11 Mei 2007; didapatkan dari www.google.com; http://www.up3d.org/more.php?id=25_0_1_0_M2rabaya, All Rights Reserved; Internet.

Kota Surabaya. Diakses pada 1 April 2007; didapatkan dari www.google.com; <http://id.wikipedia.org/wiki/Surabaya>; Internet.

SURAT KEPUTUSAN

Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya Nomor : 550.2/1197/436.4.11/2005 tentang Penerapan Trayek Terminal Benowo – Petekan (BJ.1) dan Trayek Pangkalan Babatan Indah-Petekan (BJ.2) di Kota Surabaya pada tanggal 5 April 2005.

LAPORAN

Rekapitulasi Jumlah Pemilih, TPS & Hasil Penghitungan Suara Pemilihan Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Kota Surabaya Tahun 2005. Surabaya: KPU Kota Surabaya, 2005.

LAMPIRAN



**PEMERINTAH KOTA SURABAYA
DINAS PERHUBUNGAN**

Jl. Dukuh Menanggal No. 1 Surabaya Telp. (031) 8295324-8295332
SURABAYA-60234

**KEPUTUSAN
KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA SURABAYA
NOMOR: 550.2/1197/436.4.11/2005**

**TENTANG
PENETAPAN TRAYEK TERMINAL BENOWO-PETEKAN (BJ.1)
DAN TRAYEK PANGKALAN BABATAN INDAH-PETEKAN (BJ.2)
DI KOTA SURABAYA**

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA

- MENIMBANG** : a. Bahwa dalam rangka optimalisasi fungsi prasarana jalan, meningkatkan kemudahan alih modal serta memperluas jangkauan pelayanan angkutan kota di Kota Surabaya, maka secara berkelanjutan jangkauan jaringan trayek di kota Surabaya perlu ditata ulang;
- b. Bahwa untuk menjamin kepastian pelayanan angkutan kota dalam trayek tetap, maka perlu ditetapkan jaringan trayek.
- MENINGGAT** : 1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1992 tentang Angkutan Jalan;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
5. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 10 Tahun 1999 tentang Retribusi Izin Trayek;
6. Keputusan Walikota Nomor 32 Tahun 2004 tentang Tata Cara Pemrosesan Izin Trayek dan Izin Operasi Angkutan Penumpang Umum di Kota Surabaya.
- MEMPERHATIKAN** Rekomendasi Badan pertimbangan Transportasi Daerah Kota Surabaya Tanggal 12 Agustus 2004 dan Hasil Peninjauan Lapangan Tim Teknis BPTD Kota Surabaya Tanggal 2 September 2004.

MENETAPKAN : **MEMUTUSKAN**
KEPUTUSAN KEPALA DINAS
PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA
TENTANG PENETAPAN TRAYEK
TERMINAL BENOWO-PETEKAN (BJ) DAN
TRAYEK PANGKALAN BABATAN INDAH-
PETEKAN (BJ.2) DI KOTA SURABAYA

Pasal 1

- (1) Dalam rangka menata kembali jaringan trayek untuk pelayanan angkutan kota sebagai akibat dari perkembangan kota, serta memperluas jangkauan pelayanan angkutan kota di Kota Surabaya, maka ditetapkan trayek angkutan kota;
- (2) Sebagai sub sistem jaringan pelayanan angkutan jalan yang telah ada;
- (3) Trayek angkutan kota tersebut pada ayat (1) pasal ini ditetapkan untuk dilayani oleh kendaraan jenis bus kecil (mikrolet), dengan rute serta jumlah kendaraan masing-masing sebagaimana lampiran keputusan ini.

Pasal 2

- (1) Trayek sebagaimana dimaksud pasal 1 Keputusan ini secara periodik akan dievaluasi, dan apabila dari hasil evaluasi ternyata terjadi perubahan asal tujuan perjalanan dan permintaan angkutan, maka trayek akan dirubah;
- (2) Pengendalian untuk memelihara keamanan dan ketertiban dalam pelaksanaan keputusan ini akan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Pasal 3

Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan dalam penetapannya akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Surabaya

Pada tanggal : 05 April 2005

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA SURABAYA

M. B. SUPRIHADI, SH. MSI

Pembina Tk I

NP. 230 011 145

Tembusan disampaikan kepada Yth. :

1. Bapak Walikota Surabaya (sebagai laporan)
2. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur.

LAMPIRAN : KEPUTUSAN KEPALA

DINAS PERHUBUNGAN
KOTA SURABAYA
NOMOR : 550.2/1197/436.4.11/2005
TANGGAL : 5 APRIL 2005

URAIAN TRAYEK DAN JUMLAH KENDARAAN

NO	KODE TRAYEK	URAIAN TRAYEK		
1	BJ	<p><u>Berangkat :</u> Terminal Benowo – Jl. Pakal – Jl. Babat Jerawat – Jl. Raya Sememi – Jl. Raya Kandangan – Jl. Banjar Sugihan – Jl. Manukan Kulon – Jl. Bibis – Jl. Balongsari – Jl. Tanjungsari – Jl. Tambak Mayor – Jl. Asem Mulya – Jl. Indrapura – Jl. Krembangan Makam – Jl. Krembangan Besar – Jl. Rajawali Petekan.</p> <p><u>Kembali :</u> Petekan – Jl. Garuda – Jl. Kasuari – Jl. Rajawali – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl. Tembaan – Jl. Dupak – Jl. Dupak Rukun – Jl. Asem Mulya – Jl. Tambak Mayor – Jl. Tanjung Sari – Jl. Karangpoh – Jl. Balongsari Tama – Jl. Lempung Indah – Jl. Lempung Tama – Jl. Manukan Madya – Jl. Manukan Krajan – Jl. Banjar Sugihan – Jl. Raya Kandangan – Jl. Raya Sememi – Jl. Babatan Jerawat – Jl. Pakal – Terminal</p>		
2	BJ. 2	<p><u>Berangkat :</u> Pangkalan Babatan Indah (Babatan VI) – UNESA – Citra Raya – Pakuwon Trade Centre (PTC) – Jl. Bukit Darmo Golf/Pradah Indah – Jl. Raya Pradah Indah – Jl. Raya Bulu – Jl. Bulu Jaya – Jl. Sambisari – Jl. Sambisari II – Jl. Sambisari Utara – Jl. Gadel Tengah – Jl. Gadel</p>		

		<p>Sari – Jl. Balongsari Praja – Jl. Balongsari – Jl. Karangpoh – Jl. Tandes Lor – Jl. Tanjungsari – Jl. Tembok Mayor – Jl. Asem Mulya – Jl. Dupak Rukun – Jl. Dupak – Jl. Pasar Turi (PMK) – Jl. Indarpura – Jl. Krembangan Makam – Jl. Krembangan Besar – Jl. Rajawali – Petekan.</p> <p><u>Kembali :</u> Petekan – Jl. Garuda – Jl. Kasuari – Jl. Rajawali – Jl. Veteran – Jl. Pahwalan – Jl. Tembaan – Jl. Dupak – Jl. Dupak Rukun – Jl. Asem Mulya – Jl. Tambak Mayor – Jl. Tanjungsari – Jl. Tandes Lor – Jl. Karangpoh – Jl. Balongsari – Jl. Balongsari Praja – Jl. Gadelsari – Jl. Gadel Tengah – Jl. Sambisari Utara Jl. Sambisari II – Jl. Sambisari – Jl. Bulu Jaya – Jl. Raya Bulu – Jl. Raya Pradah Indah – Jl. Bukit Darma Golf/Pradah Indah – Pakuwon Trade Centre (PTC) – Citra Raya – UNESA – Jl. Babatan VI – Pangkalan Babatan Indah</p>		
--	--	--	--	--

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA SURABAYA**

M.B. SUPRIHADI, SH, MSI

**Pembina Tk I
NIP. 230 011 145**

PEDOMAN WAWANCARA ⁶³

1. Apakah Anda saat ini menjadi pengurus ataukah anggota dalam keorganisasian angkutan kota lyn BJ?
2. Apakah Anda menggunakan hak pilih dalam Pilkada Surabaya untuk memilih Walikota dan Wakil Walikota pada tahun 2005 yang lalu?
3. Jika memilih, menurut Anda jumlahnya lebih banyak mana antara pengemudi angkutan kota lyn BJ yang memilih dibandingkan dengan yang tidak memilih? Menurut Anda, apa alasannya?
4. Jika tidak memilih, mengapa? Menurut Anda, jumlahnya lebih banyak mana antara pengemudi angkutan kota lyn BJ yang tidak memilih dibandingkan dengan yang memilih? Menurut Anda, apa alasannya?
5. Ketika memilih dalam Pilkada Surabaya 2005 tersebut, apa yang mendasari pilihan Anda? Apakah Anda memilih berdasarkan keinginan sendiri, ikut-ikutan teman, mengikuti arahan partai, melihat figur calon Walikota dan Wakil Walikota, dipaksa, atau ada alasan yang lainnya?
6. Apakah organisasi angkutan kota lyn BJ ini ikut mengarahkan pilihan Anda dalam Pilkada Surabaya 2005 tersebut, dan apa alasannya?
7. Apakah Anda menjadi kader atau simpatisan partai politik tertentu? Jika iya, apakah partai berpengaruh besar dalam menentukan pilihan Anda dalam Pilkada?

⁶³ Pedoman wawancara ini dibuat untuk mempermudah peneliti di lapangan dalam mewawancarai para informan, sehingga peneliti tetap fokus pada tema dan pokok permasalahan dalam penelitian ini. Sedangkan pengembangannya disesuaikan dengan situasi dan kondisi di saat penggalan informasi berlangsung.

8. Jika saya boleh tahu, pasangan siapa yang Anda pilih saat Pilkada Surabaya 2005 yang lalu, dan darimana Anda mengetahui siapa saja yang menjadi kontestan dalam Pilkada tersebut?
9. Selama ini, partai politik apa yang Anda pilih atau sukai, dan apa yang mendasari hal tersebut?
10. Pernahkah Anda menghadiri kampanye yang dilakukan oleh calon Walikota dan Wakil Walikota dalam Pilkada Surabaya 2005 yang lalu?

