

**Pengalaman Sosial Pengguna Bus Trans Jogja
(Studi Kasus Halte Ngabean dan Halte Condong Catur)**



SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
Untuk Memenuhi sebagian Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Bidang Sosiologi**

Disusun oleh:

**Geizka Mendhika
NIM: 20107020053**

**PROGAM STUDI SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UIN SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2024**

HALAMAN PENGESAHAN



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 Fax. (0274) 519571 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-723/Un.02/DSH/PP.00.9/06/2024

Tugas Akhir dengan judul : Pengalaman Sosial Pengguna Bus Trans Jogja
(Studi Kasus Halte Ngabean dan Halte Condong Catur)

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : GEIZKA MENDHIKA
Nomor Induk Mahasiswa : 20107020053
Telah diujikan pada : Jumat, 17 Mei 2024
Nilai ujian Tugas Akhir : A-

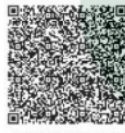
dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR



Ketua Sidang
Achmad Uzair, S.IP., M.A., Ph.D.
SIGNED

Valid ID: 66627131a784e



Penguji I
Ambar Sari Dewi, S.Sos., M.Si., Ph.D.
SIGNED

Valid ID: 6660355e05dE3



Penguji II
Agus Saputro, M.Si.
SIGNED

Valid ID: 665e9887eb057

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA



Yogyakarta, 17 Mei 2024
UIN Sunan Kalijaga
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Dr. Mochamad Sodik, S.Sos., M.Si.
SIGNED

Valid ID: 6662a74ac2562

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Gcizka Mendhika
NIM : 20107020053
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi saya yang berjudul "Pengalaman Sosial Pengguna Bus Trans Jogja (Studi Kasus Halte Ngabean dan Halte Condong Catur)" merupakan asli hasil karya saya sendiri dan bukan plagiasi dari karya orang lain.

Demikian surat pernyataan keaslian ini saya buat dengan sesungguhnya, dapat digunakan sebagaimana mestinya dan dapat dipertanggungjawabkan.

Yogyakarta, 22 April 2024

Yang menyatakan,



Gcizka Mendhika
NIM. 20107020053

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

NOTA DINAS PEMBIMBING

SURAT DINAS PEMBIMBING

Hal : Skripsi

Lamp : -

Kepada:

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora

UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

Di Yogyakarta

Assalamualaikum Wr. Wb

Setelah memeriksa, mengarahkan, dan mengadakan perbaikan saya selaku pembimbing menyatakan bahwa skripsi saudara:

Nama : Geizka Mendhika

NIM : 20107020053

Program Studi : Sosiologi

Judul : "Pengalaman Sosial Pengguna Bus Trans Jogja (Studi Kasus Halte Ngabean dan Halte Condong Catur)"

Telah dapat diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta untuk memenuhi sebagian syarat memperoleh gelar sarjana strata satu bidang keilmuan sosiologi. Harapan saya semoga saudara tersebut dapat segera dipanggil untuk mempertanggung jawabkan skripsinya dalam sidang munaqosyah.


Demikian atas perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb

Yogyakarta, 22 April 2024

Pembimbing,

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA


Achmad Uzair, S.IP., M.A. Ph.D.
NIP. 19780315 201101 1 002

HALAMAN PERSEMBAHAN

Teruntuk tempat saya berkembang dan menuntut ilmu Kampus UIN Sunan Kalijaga, khususnya Progam Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora.

Skripsi ini saya persembahkan melalui hasil usaha dan kerja keras dalam waktu yang lama menciptakan sebuah karya yang tidak biasa, serta tentunya didukung penuh oleh kedua orang tua.



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

MOTTO

“Take the risk, or lose the chance”



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirabbil'alamin, puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, hidayah, serta kelancaran dan kemudahan yang selalu diberikanNya di setiap langkah hingga sampai pada titik peneliti berhasil menyelesaikan tugas akhir ini dengan judul “Bus Rapid Transit Sebagai Layanan Inklusif dan Lintas Kelas (Pengalaman Sosial Pengguna Bus Trans Jogja)”, Tidak lupa sholawat dan salam tercurahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW.

Terselesaikannya tugas akhir ini dengan baik berkat dukungan, arahan, motivasi dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, dengan rasa hormat penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Phill. Al Makin, S.Ag., M.A. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Bapak Dr. Mochammad Sodik, S.Sos., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Ibu Dr. Muryanti, S.Sos., M.A. selaku Ketua Progam Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.

4. Bapak Agus Saputro, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang senantiasa mengarahkan dan membimbing peneliti selama kuliah.
5. Bapak Achmad Uzair, S.IP., M.A, Ph.D. selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang selalu memberikan bimbingan, motivasi, serta membagikan setiap ilmunya kepada peneliti selama proses penyusunan skripsi.
6. Seluruh dosen Progam Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, yang senantiasa memberikan ilmu pengetahuan, kesempatan dalam berbagai pengalaman kegiatan dan motivasi pada saat kuliah.
7. Segenap keluarga saya, Ibu Mira sebagai ibu yang senantiasa memberikan dukungan materi dan moral kepada anaknya, Bapak Hartawan S, dan Kakak Bagas Berlian.
8. Teman-teman terdekat saya selama kuliah di Progam Studi Sosiologi UIN Sunan Kalijaga, khususnya para personil grup “Pusat Informasi” yang selalu memberikan tekanan agar penulis ingat dalam menyelesaikan skripsi, serta sobat sosiologi angkatan 2020 lainnya seperti Aisyah, Salma, dan kawan-kawan lain yang berhasil mengukir cerita menarik selama masa perkuliahan.
9. Teman-teman UKM PIK-M Lingkar Seroja Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, yang telah memberikan kepercayaan dan kesempatan kepada penulis dalam sebuah pengalaman berharga.

10. Keluarga Cemara KKN 111 Tieng, yang membuat penulis menemukan makna hidupnya kembali untuk dapat menyelesaikan masa akhirnya dalam berkuliah.
11. Para sahabat lama yang sampai dengan saat ini selalu kebersamai penulis, Riris, Zalza, Sarah, Ana dan kawan-kawan, baik dalam suka maupun duka.
12. Semua pihak yang terlibat dalam proses pengambilan data penelitian, Petugas Halte Terminal Ngabean dan semua informan yang tidak mampu disebutkan satu persatu.
13. Orang-orang rahasia yang kini telah asing, karena telah memberikan dorongan agar penulis bisa memaksakan diri untuk menjadi pribadi yang berkualitas selama berkuliah di UIN Sunan Kalijaga.
14. Semua pihak lain yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terima kasih atas segala doa, dukungan, dan bantuan dalam segi apapun yang telah diberikan kepada penulis pada proses penulisan skripsi.
15. Untuk diri sendiri, sosok penulis yang berjuang melawan kegundahan dalam hatinya, berhasil berkembang menjadi pribadi lebih baik, meski dengan waktu yang lama bisa menciptakan karya yang tidak biasa.

Meski demikian, penulis menyadari penuh bahwa hasil penelitian masih belum sempurna. Oleh sebab itu, penulis mengharapkan saran dan kritik demi penelitian yang lebih baik. Semoga hasil dari penelitian ini bisa

bermanfaat bagi setiap kelompok, dan semoga Allah SWT selalu memberikan keberkahan atas segala kebaikan yang telah dilakukan.



ABSTRAK

Kajian mengenai alat transportasi dalam bidang ilmu sosiologi merupakan sebuah hal yang penting mengingat bahwa alat transportasi mempengaruhi ruang fisik dan masyarakat, sebagaimana fungsinya dalam menjangkau hubungan antar manusia, antar kota, dan kemajuan teknologi. Keberadaan layanan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Yogyakarta atau dikenal dengan bus Trans Jogja sebagai fasilitas publik selama lebih dari 10 tahun memiliki daya tarik bagi peneliti, mengenai perkembangannya serta alasan masyarakat menggunakan alat transportasi tersebut dalam menunjang mobilitas fisik dan sosial.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus, mencari tahu realitas dan fenomena transportasi umum di Kota Yogyakarta melalui pengalaman sosial pengguna bus Trans Jogja di dua titik lokasi, yakni Halte Ngabean dan Halte Condong Catur. Melalui teori Fenomenologi oleh Alfred Schutz, peneliti bertujuan dalam menganalisis tindakan yang dilakukan individu sebagai pengguna aktif bus Trans Jogja agar mampu menawarkan pandangan alternatif mengenai sejauh mana fasilitas publik bisa bermanfaat bagi masyarakat perkotaan.

Hasil penelitian menjabarkan setiap masyarakat Kota Yogyakarta yang menjadi pengguna aktif bus Trans Jogja kemudian dikelompokkan melalui frekuensi penggunaannya, yakni pengguna reguler dan pengguna non reguler. Kelompok jenis pengguna ini memiliki motif alasan dan tujuan yang berbeda dalam menggunakan transportasi umum tersebut. Pengguna reguler menjadikan bus Trans Jogja sebagai transportasi utama untuk menjalankan peran dalam bekerja atau menuju lembaga pendidikan. Namun, pengguna non reguler menjadikannya sebagai sarana alternatif ketika kondisi yang tidak memungkinkan. Diketahui bahwa bus Trans Jogja setiap tahunnya mengalami perkembangan dilihat melalui perbaikan pada armada bus, halte pemberhentian, hingga penambahan fasilitas seperti papan informasi.

Kata Kunci: Bus Rapid Transit, Fenomenologi, Kelas Sosial

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
NOTA DINAS PEMBIMBING.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A.Latar Belakang	1
B.Rumusan Penelitian.....	10
C.Tujuan Penelitian	10
D.Manfaat Penelitian	10
E. Tinjauan Pustaka	12
F. Landasan Teori.....	20
G.Metode Penelitian.....	25
H.Sistematika Pembahasan	31
BAB II GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN.....	33
A.Sejarah Transportasi Umum di Kota Yogyakarta	33
B.Sejarah Bus Rapid Transit di Yogyakarta.....	34
C.Eksplorasi Bus Trans Jogja	40
D.Gambaran Lokasi Pengambilan Informan	48
BAB III HASIL PENELITIAN PENGALAMAN MASYARAKAT PENGGUNA BUS TRANS JOGJA	58
A.Pengguna Bus Rapid Transit di Kota Yogyakarta	58
B.Profil Masyarakat Pengguna Layanan Trans Jogja.....	63

C. Pengalaman Masyarakat Pengguna Bus Trans Jogja	73
BAB IV ANALISIS PENGALAMAN SOSIAL MASYARAKAT PENGGUNA BUS RAPID TRANSIT TRANS JOGJA	81
A.Keberadaan Bus Trans Jogja Sebagai Transportasi Umum	83
B.Analisis Hasil Pengalaman Masyarakat Pengguna Bus Trans Jogja	84
BAB V PENUTUP	94
A.KESIMPULAN	94
B.SARAN	96
DAFTAR PUSTAKA	89
DAFTAR GLOSARIUM	92



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Rute Bus Trans Jogja.....	38
Gambar 2. 2 Daftar Tempat	39
Gambar 2. 3 Bus Trans Jogja	41
Gambar 2. 4 Bus Trans Jogja	42
Gambar 2. 3 Kondisi di Dalam Bus	42
Gambar 2. 4 Tempat duduk Prioritas	43
Gambar 2. 5 Fasilitas di dalam Bus	44
Gambar 2. 6 Aplikasi Trans Jogja.....	44
Gambar 2. 7 Biaya Trans Jogja.....	46
Gambar 2. 8 Petugas Halte.....	47
Gambar 2. 9 Halte Terminal Ngabean	49
Gambar 2. 10 Pintu Akses Utama.....	51
Gambar 2. 11 Pintu Akses Bawah	51
Gambar 2. 12 Ngabean Luar	52
Gambar 2. 13 Pintu Masuk Pembelian Tiket	52
Gambar 2. 14 Papan Informasi Rute Bus.....	54
Gambar 2. 15 Papan Informasi Digital	54
Gambar 2. 16 Halte Condong Catur.....	55
Gambar 2. 17 Akses Keluar dan Masuk Halte.....	56
Gambar 2. 18 Papan Informasi.....	57
Gambar 2. 19 Ruang Tunggu dan Transit.....	57
Diagram 3. 1 Usia Pengguna Bus Trans Jogja.....	64
Diagram 3. 5 Jenis Kelamin Informan Pengguna Bus TJ.....	65
Diagram 3. 7 Penghasilan Pengguna TJ.....	67
Diagram 3. 11 Kepemilikan Kendaraan pribadi	
Diagram 3. 12 Penghasilan Pengguna TJ.....	67
Diagram 3. 16 Kepemilikan Kendaraan pribadi	68
Diagram 3. 20 Kepemilikan Kendaraan pribadi	68
Gambar 3. 1 Persebaran Tempat Tinggal.....	71

DAFTAR TABEL

Grafik 3. 1 Grafik Penumpang Trans Jogja	60
Grafik 3. 2 Jumlah Penumpang Berdasarkan Kategori	61
Grafik 3.3 Penumpang Trans Jogja Kategori Non Sekolah	62
Tabel 3. 1 Frekuensi Penggunaan bus TJ.....	70



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kehidupan sosial masyarakat berbicara mengenai segala bentuk persoalan yang mempengaruhi perkembangan manusia, tentang sejauh mana manusia tumbuh dan bersosialisasi terhadap lingkungannya, bentuk pembagian kerja, struktur sosial, budaya, perekonomian, hingga perubahan-perubahannya. Salah satu disiplin ilmu yang dikenal dalam bahasannya tentang kondisi tersebut ialah bidang ilmu sosiologi. Disiplin ilmu sosiologi mencari akar permasalahan tertentu dengan melihat dari aspek penghubung. Seperti bagaimana melihat manusia dapat terhubung dengan tempat ia bekerja, yakni terbantu oleh terciptanya alat transportasi.

Transportasi termasuk sebagai alat yang memiliki kepentingan untuk mendorong perkembangan masyarakat dalam menjalankan aktivitas kehidupan. Alat tersebut juga berpengaruh terhadap timbulnya pembagian kerja berdasarkan kemampuan sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan kebiasaan suatu daerah.¹ Pengelompokan jenis transportasi juga beragam, ada transportasi pribadi dan transportasi umum. Transportasi umum yang disediakan oleh pemerintah daerah ataupun pusat dalam rangka meningkatkan pembangunan dan perekonomian daerahnya. Akan tetapi,

¹ Siska Nurjanah, "Pengaruh Transportasi Usaha Becak Tradisional Terhadap Pendapatan Masyarakat Kota Tembilahan Menurut Perspektif Ekonomi Islam," *Repository Uin* (2014).

beberapa fakta menyebutkan bahwa studi tentang transportasi seringkali diabaikan mengingat tidak adanya orientasi dalam hal pembentukan organisasi sosial.

Minimnya perhatian para sosiolog terhadap bidang transportasi disebutkan oleh Morris David dan Sol Levine, melalui kajiannya berjudul “*Toward a Sociology of Public Transit*” Mereka menggambarkan tentang transportasi umum berjarak pendek, yakni angkutan umum atau bus kota yang dinilai tidak dihargai untuk kepentingannya sendiri, melainkan fungsi penting untuk tujuan spesifik pergi dari satu tempat ke tempat lain. Demikian pula, penumpang cenderung "berorientasi keluar." Mereka mempunyai tujuan naik hanya untuk turun ke suatu tempat yang diinginkan. Semakin sedikit waktu yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan, semakin banyak kendaraan cenderung dilihat secara instrumental, dan semakin banyak penumpangnya, dari saat mereka naik, berkebutuhan untuk pergi.

Menggunakan transportasi umum cenderung menjadikan seseorang untuk bersikap individualis terhadap situasi. Selain itu, pengguna transportasi umum berjarak pendek tidak dipandang menjadi kelompok sosial yang bersatu, sebagai penumpang tidak berada pada hubungan yang menetap satu sama lain dan perilakunya sering kali didikte oleh status sosial mereka pada masyarakat luar.² Hal tersebut di latar belakang melalui

² Morris Davis and Sol Levine, “Toward a Sociology of Public Transit,” *Social Problems* 15, no. 1 (1967), <https://doi.org/10.1525/sp.1967.15.1.03a00090>.

kondisi ketika mereka naik transportasi untuk sebuah kepentingan, tidak mendorong adanya interaksi dengan sesama pengguna transportasi.

Kemudian, terbaikannya penelitian bidang transportasi umum oleh peneliti terdahulu justru berdampak pada rendahnya minat penelitian sosiologi, termasuk penelitian oleh para mahasiswa sosiologi di UIN Sunan Kalijaga pada beberapa tahun terakhir. Hal ini bisa diamati dari beberapa skripsi yang membahas mengenai pengembangan kota dari sudut tempat wisata, trend fashion, industrialisasi, dan lain-lainnya, tanpa adanya kajian yang menyinggung bidang transportasi. Padahal, peranan kemajuan IPTEK juga terbantu oleh adanya transportasi. Contohnya, alasan sebuah produk di suatu daerah bisa dikenal daerah lain, permainan atau kebudayaan lain yang juga mulai dipelajari dalam berbagai budaya baru, dan sebagainya.³

Studi bidang transportasi ini tidak hanya berkemungkinan dalam memperjelas dampak makro-sosial, melainkan juga menggambarkan dampak psikologis, perilaku individu, dan relasi sosial pada keluarga sebagai unit sosial terkecil. Kondisi yang ditimbulkan oleh transportasi, seperti jarak tempuh yang panjang, keterbatasan daya tampung alat transportasi yang menyebabkan *overcrowded* juga disebut berdampak pada munculnya perilaku sosial yang *selfish* (acuh terhadap persoalan lingkungan sekitar) baik itu menunjukan keagresifan atau mempengaruhi pola pembelajaran anak dan ketegangan antar anggota keluarga. Keberadaan

³ https://lmparalel.esaunggul.ac.id/pluginfile.php?file=/74425/Mod_Resource/Content/1/4_7212_Psd219_092018.Pdf Diakses 17 Oktober 2023 Pada Pukul 10:30 Wib

transportasi umum dinilai mempengaruhi hubungan dalam ruang fisik dan masyarakat, kondisi tersebut mampu dilihat melalui fungsinya dalam menjangkau hubungan antarmanusia, antarkota, serta *nexus* diantara kemajuan teknologi dengan masyarakat.⁴ Dengan latar belakang seperti itu, muncul berbagai prakarsa memajukan perkembangan kota di antaranya dengan cara memperbaiki akses fasilitas transportasi publik, seperti munculnya Bus Rapid Transit (BRT).

Munculnya BRT di Indonesia sebagaimana wujud dari UU No.22/2009 mengenai LLAJ pasal 139, bahwa pemerintah pusat maupun daerah wajib menjamin ketersediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang. Baik itu antarkota, antarprovinsi, serta wilayah kabupaten/kota⁵. Sejarah BRT bermula dari sistem transportasi yang awalnya dikenalkan oleh negara luar, yakni Brazil Tahun 1974 dan memberikan motivasi terhadap kota, bahkan negara lain untuk menciptakannya juga demi kemajuan wilayah dalam kota. Seperti di Asia, percobaan BRT cukup terbatas pada jumlah dan wilayahnya, yang kemudian di Tahun 2000 mulai menyebar di negara-negara sekitar seperti Jepang dan China.

Adapun 3 hal yang mendasari pengembangan sistem BRT di negara berkembang. Yang pertama terkait kepadatan penduduk tinggi, kedua

⁴ G. Yago, "The Sociology of Transportation,," *Annual Review of Sociology*. Vol. 9, 1983, <https://doi.org/10.1146/annurev.so.09.080183.001131>.

⁵ "Portal Jabarprov - Satu Portal Untuk Semua Hal Tentang Jawa Barat," accessed Juni 05, 2023, <https://jabarprov.go.id/2015>.

jumlah moda angkutan umum bus secara signifikan, serta yang ketiga menyangkut finansial memiliki daya dorongan politik yang kuat untuk mengurangi, menghilangkan, atau mencegah subsidi berkelanjutan untuk pengoperasian angkutan umum.⁶ Melihat ketiga point karakteristik tersebut, di mana Indonesia mempunyai populasi penduduk yang sangat padat. Maka, ibu kota Indonesia lah, yakni Kota Jakarta, menjadi kota pertama yang memperkenalkan adanya angkutan umum atau BRT di tahun 2004 dan dikelola langsung oleh pemerintah daerah. Transportasi ini memiliki peluang bagi masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan pribadi untuk bisa tetap menuju tempat tujuan dengan biaya seminimal mungkin.

BRT merupakan bagian dari kajian bidang ilmu sosiologi perkotaan, karena transportasi ini berhubungan dengan lima bidang sejarah kota yang disebutkan oleh Kuntowijoyo, yakni ekologi kota, transformasi sosial-ekonomi, sistem sosial, problema sosial, dan yang terakhir mobilitas sosial. Transportasi umum ini di setiap perkotaan yang ada di Indonesia mempunyai beberapa kebijakannya masing-masing, mengingat bahwa setiap kota bercirikan hal yang unik.⁷

Eskalasi perjalanan BRT di Indonesia bisa ditinjau dari semakin banyaknya kota yang sampai dengan saat ini telah menyediakan transportasi publik tersebut, kota-kota tersebut adalah Aceh, Medan, Denpasar,

⁶ John P. Ernst, "Initiating Bus Rapid Transit in Jakarta, Indonesia," *Transportation Research Record*, no. 1903 (2005), <https://doi.org/10.3141/1903-03>.

⁷ Drajad Tri Kartono, "Pengantar Dan Ruang Lingkup Sosiologi Perkotaan," *Sosi4308/Modul 1*, 2010, 1–59.

Bandung, Yogyakarta, dan kota lainnya. Bahkan, hampir sebagian besar kota yang ada di Provinsi Jawa Tengah, memiliki BRT. Namun, kota dengan jarak peluncuran hanya berkisar beberapa waktu dari Jakarta, ialah Kota Yogyakarta. Berdirinya BRT di Kota Yogyakarta pada kala itu dirasa cukup mendesak karena sistem transportasi pada daerah yang terasa tidak efisien, tantangan pun timbul dari beberapa pihak lain, seperti pengelola bus kota (aspada, kopata, damri, dst) serta dari pengemudi becak. Jadi, yang menurut rencana awal akan dicetuskan di tahun 2007, terdapat pergeseran waktu yang juga diakibatkan pada kondisi alam yakni gempa bumi bulan Mei Tahun 2006, akhirnya dapat melakukan peluncuran dengan sistematis pada tanggal 18 Februari Tahun 2008.

Sejak Tahun 2008, Bus Trans Jogja (TJ) dikelola langsung oleh Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi DIY untuk membantu masyarakatnya dalam menunjang mobilitas fisik maupun sosial. Seperti membantu aktivitas penggunaannya dalam beberapa pengalaman kepentingan, menuju tempat perbelanjaan, mengantarkan siswa ke lembaga pendidikan, meningkatkan ekonomi, dan yang paling utama sebagai sarana mengurangi kemacetan pada wilayah perkotaan.

Kota dengan luas 32,4 KM merupakan bagian dari DIY (Daerah Istimewa Yogyakarta) yang selalu disebut-sebut dengan julukan kota pelajar, kota wisata, hingga kota budaya itu memiliki arus lalu lintas yang cukup padat setiap harinya. Menurut Dishub kota Jogja, tingginya angka kendaraan di kawasan Jogja disebabkan oleh beberapa faktor, seperti

pertumbuhan kendaraan, tak lepas juga dari penambahan volume kendaraan akibat migrasi masyarakat dari luar daerah yang bermobilitas di wilayah DIY. Bertambahnya jumlah kendaraan di Kota Yogyakarta sekitar 4% mobil baru dan kendaraan roda dua sebanyak 6%, data ini belum menyangkut dari empat kabupaten lainnya, seperti Bantul, Kulonprogo, Gunung Kidul, dan Sleman.⁸ Selain jumlah kendaraan, dinas perhubungan juga mengidentifikasi panjang jalan dari masing-masing kabupaten. Ruas jalan Provinsi DIY tercatat seluas 760, 45 KM dan diikuti ruas jalan kabupaten atau kota, Kota Yogyakarta sendiri hanya seluas 233,23 KM. Kabupaten Sleman 699,50 KM, dan Bantul 624, 46 KM.⁹ Melihat kondisi demikian, maka diperlukan transportasi umum yang bermotto “Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau, dan Ramah Lingkungan”, itu yang menjadi motto Trans Jogja terus bergerak menunjang kemajuan kotanya.

Dengan total 129 Armada dan 267 Halte, Bus Trans Jogja hingga kini mempunyai 18 Trayek dengan 1 cadangan. Setiap trayeknya mempunyai rute yang jelas, contohnya Rute 1A menghubungkan dari Terminal Prambanan hingga Terminal Condongcatur, rute 4B dari Terminal Giwangan sampai dengan UGM, serta beberapa rute yang lainnya.

Kemudian, dilihat dari rute dan halte yang dilewati oleh Bus TJ, maka dapat memperoleh informasi bahwa Halte Terminal Ngabean dan

⁸ <https://Dishub.Jogjaprov.Go.Id/> Diakses 04 Juni 2023 Pada Pukul 18:08 Wib

⁹ Dinas Perhubungan and DIY, “Transportasi Dalam Angka 2021,” 2021, 7, https://dishub.jogjaprov.go.id/index.php?preview=1&option=com_dropfiles&format=&task=frontfile.download&catid=114&id=215&Itemid=1000000000000.

Halte Terminal Condong Catur merupakan kedua tempat pemberhentian yang juga dijadikan sebagai terminal bus ini beroperasi. Tidak heran, karena kedua tempat tersebut menjadi pinggiran kota yang bisa menjangkau beberapa masyarakat di sekitar kabupaten di DIY.

Transportasi umum di Yogyakarta, kini hanya bergantung pada transportasi online seperti ojek dan Bus Trans Jogja yang menjadi satu-satunya transportasi dalam kota beroda empat. Meski demikian, disebutkan bahwa jumlah pengguna angkutan umum Trans Jogja mengalami penurunan diantara 5% sampai 10% di tahun 2016 hingga 2018, dan penurun 0.49% pada tahun 2021 dari jumlah pengguna transportasi umum di Kota Yogyakarta. Hal ini diungkapkan karena kondisi persaingan dengan angkutan pribadi, serta jauhnya jarak halte pemberhentian dari sekitaran tempat tinggal masyarakat.¹⁰ Selain itu, transportasi umum tersebut dinilai tidak efektif bagi penumpang yang ingin cepat sampai pada tempat tujuan, karenakan waktu kedatangan bus berkisar 15-45 menit tergantung pada rute/jalur.

Kondisi demikian juga didukung oleh beberapa artikel, salah satunya yang ditulis oleh mojak.co pada bulan Maret 2024, dikatakan bahwa keberadaan bus Trans Jogja kian hari tidak memiliki fungsi guna karena berbagai alasan, seperti tidak memiliki jangkauan yang luas untuk

¹⁰ <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2022/09/19/510/1112224/penumpang-trans-jogja-hanya-049-persen-dari-pengguna-angkutan-di-jogja> Diakses 20 Mei 2024 Pada Pukul 19:05 WIB

wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), serta menemukan keluhan yang dirasakan oleh pengguna dari luar kota atau wisatawan Kota Jogja.¹¹

Namun, layanan ini merupakan layanan yang terjangkau dengan biaya Rp. 3.600 selama perjalanan. Sistem tersebut diatur ke dalam Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 127 Tahun 2021 mengenai Penyelenggaraan Sistem Angkutan Perkotaan Bersubsidi Trans Jogja dengan sistem Buy The Service, yakni sistem pembelian yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah untuk menjadi pemenuhan hak masyarakat.¹²

Selain melihat fakta di lapangan mengenai keberadaan Bus Trans Jogja dan absennya skripsi tentang kajian transportasi publik (*public transport*) di bidang sosiologi dalam beberapa tahun terakhir.¹³ Maka, diperlukan kajian baru untuk menelaah perkembangan transportasi umum dalam sistem perkotaan, dengan mencari pengalaman dan latar belakang masyarakat pengguna BRT di Kota Yogyakarta.

¹¹ <https://mojok.co/terminal/trans-jogja-makin-hari-makin-tak-berguna/2/> Diakses 21 Mei 2024 Pada Pukul 23:22 WIB

¹²

<file:///C:/Users/mirar/Downloads/Pergub%20DIY%20Nomor%20127%20Tahun%202021.pdf> Diakses 20 Mei 2024 Pada Pukul 19:05 WIB

¹³ "Browse by Year Where Division Is 'Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora > Sosiologi (S1)' - Institutional Repository UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta," accessed October 16, 2023, <https://digilib.uin-suka.ac.id/view/divisions/jur=5Fsos/>.

B. Rumusan Penelitian

Bus Trans Jogja merupakan fasilitas publik yang diciptakan dalam pengembangan BRT di Indonesia untuk mengurangi kemacetan dan memajukan wilayah perkotaan. Akan tetapi, melihat realitas serta perkembangan dan perubahan yang terjadi, masyarakat belum sepenuhnya merasa terbantu dengan adanya alat transportasi umum tersebut, khususnya untuk menunjang mobilitas fisik dan sosial. Oleh sebab itu, dilakukannya penelitian ini dengan tujuan menjawab kondisi tersebut melalui pertanyaan, Mengapa alasan orang menggunakan layanan Bus Trans Jogja?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian dengan objek Bus TJ di Kota Yogyakarta, dimaksudkan menjawab kegelisahan yang berada pada rumusan masalah di atas, yakni:

1. Mengetahui profil setiap orang yang menjadi pengguna aktif bus Trans Jogja.
2. Mengetahui alasan orang-orang memilih bus Trans Jogja ketimbang transportasi lainnya.
3. Mengamati perkembangan bus Trans Jogja sebagai layanan transportasi umum oleh berbagai kelompok dan kelas sosial.

D. Manfaat Penelitian

Dalam menulis penelitian ini, mempunyai harapan agar hasil penelitian dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis dan secara praktis, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Untuk memperdalam kajian disiplin ilmu sosiologi perkotaan dan transportasi agar mampu melihat sejauh mana peran transportasi berpengaruh dan membantu masyarakat baik dalam mobilitas fisik maupun sosial.
- b. Diharapkan bisa memberi manfaat dan pandangan baru tentang keterkaitan perkembangan teknologi transportasi dan perubahan sosial.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Masyarakat

Memberikan manfaat dengan diketahuinya perkembangan mengenai perkembangan mengenai keberadaan layanan transportasi umum di Kota Yogyakarta.

b. Bagi Pihak Swasta

Menambah gambaran bagi pihak pengelola untuk mengetahui pengguna bus Trans Jogja dilihat melalui latar belakang masyarakat Kota Yogyakarta, sebagaimana masyarakat tersebut terdiri dari berbagai kelompok sosial.

c. Bagi Pemerintah

Menjadi bahan evaluasi dan inovasi yang diambil melalui hasil prespektif dan pengalaman masyarakat sebagai pengguna bus Trans Jogja.

E. Tinjauan Pustaka

Tinjauan Pustaka merupakan sumber informasi sebagai bahan rujukan dalam sebuah penelitian, bentuknya bisa buku, penelitian terdahulu, yang semuanya sudah teruji. Tinjauan pustaka juga berfungsi sebagai bahan pembanding dan bahan referensi terkait kekurangan dan kelebihan, juga beberapa perbedaan untuk pengembangan ilmu pengetahuan. Berikut beberapa penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini, yakni:

Yang pertama, jurnal penelitian dengan judul “Sociology of Public Transport” yang ditulis oleh Morris Davis dan Sol Levine.¹⁴ Dalam tulisan tersebut mengatakan kajian transportasi dibidang sosiologi, khususnya transportasi berjarak pendek seperti bus, cenderung terabaikan, karena kurang nampaknya struktur sosial tegas serta tidak dipandang menjadi kelompok sosial yang bersatu. Berbeda dengan transportasi jarak jauh yang dimana berkewajiban memenuhi kebutuhan penumpangnya dan memungkinkan transfer status sosial dari masyarakat sekitar. Dicontohkan pada artikel, yakni transportasi umum kapal, di mana kebutuhan konsumen seperti makan, kamar mandi, relaksasi, dan hiburan disediakan secara berlimpah. Dalam kondisi berikut menciptakan pola terstruktur secara sosial dan diatur oleh resep normatif. Namun dikatakan juga, bahwa dalam sebuah transportasi umum jarak pendek menciptakan sebuah pertemuan yang tidak disengaja dan hal itu mendorong hubungan yang lebih sempurna. Maka, studi mempelajari situasi menggunakan transportasi umum dapat

¹⁴ Davis and Levine, “Toward a Sociology of Public Transit.”

mencontohkan berbagai perilaku individu yang termasuk bagian dari resep budaya umum. Fakta memperlihatkan bahwa dalam 10 tahun terakhir, yakni rentan waktu 2013-2023 skripsi mengenai transportasi di bidang sosiologi hanya berbicara mengenai transportasi sektor informal seperti becak motor, ada juga terkait transportasi umum berbasis individual. Absennya skripsi sosiologi di UIN Sunan Kalijaga mengenai transportasi publik berjarak pendek memberikan dorongan untuk menggali kembali bidang tersebut.

Yang kedua, artikel yang ditulis oleh Glenn Yago dengan judul “Sociology of Transportatio”.¹⁵ Dijelaskan mengenai potensi pengembangan ilmu pengetahuan yang dihasilkan oleh studi transportasi dari prespektif sosiologi. Pada tahun 1973, berhasil memperkuat kembali minat penelitian kebijakan di bidang transportasi dengan fokusnya pada hubungan populasi, lapangan kerja, struktur tata ruang, perpaduan moda transportasi, dan yang terakhir penggunaan energi. Hasil dari analisa dampak kebijakan transpotasi juga mempunyai peluang pola penggunaan energi yang digunakan, yakni sebesar 26% dari keseluruhan energi yang digunakan untuk transpotasi; 40% energi yang digunakan di wilayah transpotrasi serta dinikmati oleh penduduk kota, tata guna lahan (membesarnya metropolitan dan penetapan kawasan bisnis menciptakan persoalan jarak antara tempat tinggal dan lokasi kerja), dan permasalahan keadilan distributif di masyarakat urban, mengenai sejauh mana transportasi

¹⁵ Glenn Yago, “The Sociology Of Transportation”, Annual Review Of Sociology. Vol.09.1983
Yago, “The Sociology of Transportation.”

mampu memberi manfaat pada mobilitas fisik dan sosial penduduk kota. Artikel jurnal Internasional tersebut menjadi referensi untuk meninjau sejauh mana transportasi umum di Indonesia mempunyai kepentingan dalam kajian bidang sosiologi, khususnya Kota Yogyakarta.

Yang ketiga, penelitian oleh Galih Puji, Salsabila Zahra, Hanifah Shofifati, Nuha Nur, dan Mahmud dengan judul “Analisis Permasalahan Transportasi di Perkotaan: Studi Kasus pada Kawasan Perkotaan Yogyakarta”.¹⁶ Penelitian dengan metode pengambilan data kualitatif tersebut mempunyai tujuan untuk menganalisis berbagai permasalahan transportasi di perkotaan dengan studi kasus di Kota Yogyakarta. Diketahui bahwa, jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya mengalami peningkatan, tentunya ini berhubungan dengan kemacetan lalu lintas. Hal yang mendasari penelitian ini bahwa kurangnya sarana pra sarana di Kawasan Perkotaan di Yogyakarta, juga kesadaran masyarakat dalam pemanfaatan fasilitas lalu lintas. Kemudian sejalan dengan pertumbuhan penduduk yang padat, hal tersebut membuat kemacetan di Kota Yogyakarta memerlukan koordinasi dan kolaborasi antar daerah supaya lebih efisien dan optimal tanpa bergantung pada batas wilayah administratif. Data yang diidentifikasi penulis hanya berdasarkan kendaraan bermotor. Padahal, kemacetan lalu lintas juga disebabkan oleh beberapa kendaraan lain, terutama bus Trans Jogja yang tidak mempunyai jalur khusus.

¹⁶ Galih Puji Kurniawan Et Al., “Analisis Permasalahan Transportasi Di Perkotaan: Studi Kasus Pada Kawasan Perkotaan Yogyakarta,” *Jurnal Tana Mana* 2, No. 1 (2021): 46–48.

Yang keempat, jurnal penelitian dengan judul “Efektivitas Trans Jogja Sebagai Pelayanan Publik di Kota Yogyakarta” oleh Retno Arvi, Putri Andinafa, dan Adjeng Ningtiaz.¹⁷ Hasil dari penelitian menyebutkan gambaran Trans Jogja sebagai angkutan kota dengan kombinasi seperti halte, kendaraan, perencanaan, serta elemen-elemen sistem transportasi kedalam sebuah sistem bus yang cepat, aman, dan memiliki identitas yang unik. Akan tetapi, Trans Jogja belum menyeluruh di setiap kawasan yang membuat beberapa masyarakat tidak bisa menjangkau halte terdekat, point ini juga berpengaruh terhadap ketertarikan masyarakat Kota Yogyakarta dalam menggunakan transportasi umum daripada kendaraan pribadi. Penelitian tersebut juga menggunakan 4 Analisis dimensi, yang pertama dimensi *Tangibles* menyebutkan banyaknya penumpang yang kerap berdiri saat menunggu armada bus dan merasa tidak nyaman karena kondisi halte yang panas. Yang kedua dimensi *Reliability*, keseluruhan kualitas pelayanan mempunyai kriteria yang baik. Yang ketiga dimensi *Responsiveness*, fasilitas dalam aspek pelayanan petugas informasi, keramahan serta kesigapannya berpengaruh terhadap penilaian penumpang, dan yang terakhir yakni dimensi *Assurance*, ditemukan fakta aspek kenyamanan yang didapatkan pengguna Trans Jogja di shelter portabel lebih rendah daripada jika menggunakan shelter permanen maupun semi

¹⁷ Adjeng Ningtiaz Nugraheni Retno Arvi Wahyuni, Putri Andinafa Augustin, “Efektivitas Trans Jogja Sebagai Pelayanan Publik Di Kota Yogyakarta,” *Journal Of Governance Innovation* 3, No. 2 (2021): 189–203, <https://doi.org/10.36636/Jogiv.V3i2.707>.

permanen. Pentingnya pengkajian ulang agar dapat menentukan seberapa pesatnya perubahan teknologi bagi masyarakat umum dalam menggunakan transportasi umum, apakah masih relevan terhadap saat ini.

Yang kelima, jurnal penelitian transportasi darat, penulis Aji Bayu, Moh.Gamal, dan Seno Budi berjudul “Keberlanjutan Sosial dan Presepsi Masyarakat Terhadap Transportasi Umum di Kota Surakarta.”¹⁸ Dengan metode pengambilan data observasi lapangan dan wawancara, penulis mengolah data dengan *mixed method*, yakni kualitatif sebagai analisis secara deskriptif, sedangkan kuantitatif digunakan dalam menganalisis persepsi masyarakat terhadap BST. Data yang ditemukan antara lain, Kondisi keberlanjutan sosial BST tahun 2021 telah memenuhi kriteria atau indikator dalam keberlanjutan transportasi khususnya dimensi sosial. Sedangkan, hal yang masih perlu diperhatikan mengenai pada akses disabilitas, dikarenakan masih terdapat halte tanpa ramp serta tidak terintegrasi dengan jaringan trotoar. BST sendiri merupakan wujud pelestarian budaya, dengan kata batik didalamnya, mampu dilihat juga dari penampilan gaya bus yang menampilkan gambar-gambar tokoh perwayangan jawa. Dari penelitian tersebut, mampu dilihat dan dibandingkan mengenai perbedaan persepsi masyarakat terhadap Bus Rapid Transit yang ada di Kota Yogyakarta.

¹⁸ Aji Bayu Pranata, Moh. Gamal Rindarjono, And Seno Budhi Ajar, “Keberlanjutan Sosial Dan Persepsi Masyarakat Terhadap Transportasi Umum Di Kota Surakarta (Studi Kasus Bus Bst Tahun 2021),” *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 23, No. 2 (2021): 150–57, <https://doi.org/10.25104/jptd.v23i2.1810>.

Yang keenam, tulisan artikel membahas mengenai, “Bus Rapid Transit in Solo, Indonesia: Lessons from a low ridership system” dengan penulis Erick Guerra, Julie Gamble, dan John Taylor.¹⁹ Penelitian tersebut menyebutkan bahwa angkutan umum seperti BRT cenderung memiliki penurunan dalam minat penggunaannya, karena dilatar belakangi oleh banyaknya kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Kebanyakan dari responden juga memilih untuk menggunakan transportasi pribadi. Hal ini disebabkan oleh beberapa kondisi, contohnya yakni tidak terkoneksinya Bus Batik Solo dengan moda transportasi lain, pendeknya jaringan BST di kota tersebut terhadap jangkauan wilayah, serta jalur yang sama dengan moda transportasi lain yang memungkinkan terjadi kelambatan dalam menuju tempat tujuan. Pada artikel tersebut dikatakan bahwa tantangan ini kemungkinan besar akan meluas terhadap kota-kota lain pengguna BRT. Maka, dengan dukungan kajian literatur diatas menjadi tolak ukur dalam melihat tingkat perkembangan BRT di Kota Yogyakarta.

Kemudian, yang ketujuh masih dengan penelitian BST. Veranita Yulia Manuari S, dengan judul “Kajian Tingkat Efektivitas Penggunaan E-Ticketing oleh Penumpang Batik Solo Trans di Surakarta dan Sekitarnya”.²⁰ Menggunakan pengambilan sampel secara *purposive* dan *quota sampling*,

¹⁹ Erick Guerra, Julie Gamble, and John Taylor, “Bus Rapid Transit in Solo, Indonesia: Lessons from a Low Ridership System,” *Case Studies on Transport Policy* 8, no. 2 (2020), <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.11.002>.

²⁰ Veranita Suratno And Andri Kurniawan, “Kajian Tingkat Efektivitas Penggunaan E-Ticketing Oleh Penumpang Batik Solo Trans Di Surakarta Dan Sekitarnya,” *Jurnal Bumi Indonesia*, 2020, 296.

serta analisa secara deskriptif mampu diambil sebuah data mengenai pembayaran menggunakan *E-Ticketing* masing-masing 3% menyatakan bahwa pembayaran tersebut cukup efektif, sedangkan 47% responden menyatakan lebih praktis. Secara, pembayaran *E-Ticketing* juga sudah resmi dan didukung oleh pemerintah, sejalan dengan perbaikan sarana secara berkala. Namun, di dalamnya juga masih memerlukan sebuah implikasi seperti kajian lanjutan agar mampu melihat proses pembayaran BST, baik secara manual ataupun *E-Ticketing*, dengan tujuan tidak memberikan kekecewaan terhadap penggunaannya. Dalam tulisan tersebut pembahasannya masih sempit terkait sistem *E-Ticketing*, serta tidak ada evaluasi terkait sistem terbaru. Hal itu akan menjadi salah satu point untuk dilihat pada Bus Trans Jogja, untuk mencari persamaan dan perbedaannya.

Kedelapan, sebuah kajian mengenai transportasi umum. Dengan judul “Menyembuhkan atau Semakin Melukai: Perkembangan Teknologi Transportasi Umum Jalan Raya.” Oleh Aan Aswari.²¹ Adanya transportasi umum baru berbasis teknologi seharusnya mampu dimanfaatkan dengan baik oleh masyarakat. Selanjutnya transportasi konvensional bisa beradaptasi tanpa menyingkirkan atau merasa terusik. Kenyataannya *borderless world* hingga kini tidak mampu diterima oleh semua kalangan. Penulis juga menjabarkan bahwa keterjangkauan wilayah transportasi umum dapat diraih secara penuh dengan pengembangan-pengembangan. Diantara kedua

²¹ Aan Aswari And Nurul Qamar, “Menyembuhkan Atau Semakin Melukai: Perkembangan Teknologi Transportasi Umum Jalan Raya,” 2018, 13.

komunitas, seharusnya bisa saling berkolaborasi dengan baik. Data pendukung yang kurang kuat memerlukan observasi secara langsung untuk mengetahui bagaimana pengalaman baik itu dari pengguna maupun pelaku dari masing-masing transportasi umum dan konvensional, agar terciptanya keseimbangan yang baik.

Selanjutnya kajian yang kesembilan, Skripsi yang ditulis oleh Muhammad Noer Ramadhan, “Pemanfaatan Basis Data Graf Pada Aplikasi Rute Transportasi Umum (Studi Kasus: Bus Rapid Transit Trans Jogja)”²². Penelitian ini telah mengenalkan sedikit mengenai sistem baru, yakni Teman Bus yang baru-baru ini berkembang. Kemudian, dijelaskan juga aplikasi bawaan dari Trans Jogja masih mempunyai beberapa kekurangan, seperti aplikasi minimnya informasi yang disajikan oleh BRT yang ada di Yogyakarta dan tidak adanya fitur untuk melihat detail informasi shelter. Oleh demikian, penulis menciptakan data graf berfungsi bagi penggunanya untuk memilih suatu shelter, dengan aplikasi tersebut dapat menjangkau shelter mana saja yang bisa dipilih, sehingga bagi yang tidak menghafal rute area kota Yogyakarta, bisa terbantu. Penelitian yang dilakukan oleh Noer ini kurang melihat seberapa penilaian masyarakat terhadap layanan aplikasi yang sudah ada sejak dahulu, yakni moovit dan Teman Bus. Oleh karenanya diperlukan pengalaman untuk melihat sejauh mana aplikasi tersebut masih bisa dimanfaatkan.

²² muhammad Noer Ramadhan, “Pemanfaatan Basis Data Graf Pada Aplikasi Rute Transportasi Umum (Studi Kasus: Bus Rapid Transit Trans Jogja),” January 18, 2023, <https://Dspace.Uii.Ac.Id/Handle/123456789/42437>.

Melihat kesembilan kajian pustaka diatas apabila dianalisa beberapa perbedaan, mampu menemukan titik point kesamaan dan data-data pendukung untuk memperdalam juga membantu peneliti dengan objek yang berbeda, yaitu transportasi umum Bus Rapid Transit di Kota Yogyakarta. Akan tetapi, di antara banyak kajian pustaka tersebut sedikit bahkan hampir tidak ada yang bisa menemukan kajian yang dibahas melalui disiplin ilmu sosiologi serta tidak diperoleh bagaimana profil dan pengalaman setiap penggunaanya dalam memanfaatkan Bus Trans Jogja.

Sehingga, fokus ini yang direncanakan peneliti untuk mengkaji lebih dalam tentang pengalaman masyarakat terhadap keberadaan bus Trans Jogja. Diharapkan bisa menemukan manfaat dari kajian transportasi umum perkotaan, baik itu memajukan dunia penelitian pada bidang sosiologi, menampilkan kondisi perkembangan Trans Jogja dalam fungsinya sebagai alat transportasi, yang membantu setiap kelompok masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitas melalui perannya masing-masing.

F. Landasan Teori

1. Teori Fenomenologi

Dalam KBBI, fenomenologi berarti ilmu yang mempelajari perkembangan kesadaran dan pengenalan diri seseorang sebagai ilmu yang dinomor satukan sebelum ilmu filsafat atau bagian dari filsafat.²³ Teori ini secara umum dimengerti sebagai suatu pendekatan yang dipergunakan

²³ “Arti Kata Fenomenologi - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online,” accessed October 10, 2023, <https://kbbi.web.id/fenomenologi>.

dalam rangka membantu menggambarkan beberapa gejala atau fenomena sosial dalam masyarakat, juga mempunyai pandangan bahwa setiap orang secara aktif mempresentasikan pengalaman yang dimiliki sehingga mereka dapat dengan mudah mengerti lingkungannya melalui peristiwa personal dan langsung dengan sekitarnya.²⁴ Fenomenologi sebuah teori yang dicetuskan oleh Edmund Husserl dan dilanjutkan oleh Alfred Schutz, keduanya berlandaskan pada tindakan sosial Max Weber dan teori interaksionisme simbolik.

Pertama kali munculnya fenomenologi digagas oleh Edmund Husserl saat terjadinya krisis ilmu pengetahuan dan melalui sebuah karya berjudul "*Logische Untersuchungen*" (1900-1901). Pemikiran ini diciptakan Husserl karena terpengaruh oleh konsep *verstehen* dari Max Weber, di mana sebuah aktualitas perlu untuk dipahami bukan untuk dijelaskan. Husserl dilahirkan 8 April 1859 M di Prossnit, Austria-Hongaria. Fenomenologi pada dasarnya melihat dunia sebagai ciptaan yang timbul dari kesadaran tiap individu, kemudian membangun dunianya melalui tahap pemaknaan dan menimbulkan sebuah tindakan yang bersifat intensional. Intensional merupakan hakiki kesadaran berdasarkan sesuatu yang diinginkan atau disengaja.

²⁴ Ardin Alfaruk Budiarko, "Fenomenologi Mahasiswa Sebagai Entrepreneur Di Kota Pekanbaru (Teori Fenomenologi Alfred Schutz)," 2021.

Bagi Husserl, fenomenologi bagian dari ilmu pengetahuan mengenai apa yang nampak (*phainomenon*), mempelajari apa yang tampak, atau yang menampak diri (*fenomena*). Fenomena dan intensional mempunyai hubungan sebab akibat, berlaku bagi kesadaran dan realitas.²⁵ Teori ini selalu berkembang dalam berbagai pemikiran tokoh sosiolog lain, tentunya dengan pandangan yang berbeda. Seperti yang diungkapkan oleh Maurice Merleau-Ponty, meski ia terpengaruh pada pemikiran Husserl, ia menolak idealisme Husserl, karena bagi ia manusia merupakan kesatuan dari dimensi fisik dan non fisik dalam penciptaan sebuah makna di dunia.

Selain itu, ada juga sosok Alfred Schutz (1899-1959). Tokoh ini yang pertama kali berusaha mengartikan bagaimana fenomenologi diaplikasikan untuk memperluas wawasan ke dalam dunia sosial. Ia terinspirasi melalui pemikiran Max Weber yang kemudian memperluas wawasannya dengan mengkombinasikan dengan filsafat yang dicetuskan oleh Edmund Husserl.²⁶ Schutz memfokuskan perhatian pada tahap seseorang mengerti kepedulian orang lain. Melalui pandangannya, manusia membangun dunianya lewat proses pemaknaan, yaitu bermula dari arus pengalaman atau *stream of experience*, yang bersambungan diterima oleh panca indera. Teori Fenomenologi berperan terhadap cara memahami tindakan, perilaku, ataupun pemikiran seseorang. Pemikiran Alfred Schutz

²⁵ [1554-Article Text-9618-1-10-20210910.pdf](#) Diakses 21 Mei Pada Pukul 19:55 WIB

²⁶ [1554-Article Text-9618-1-10-20210910.pdf](#) Diakses 21 Mei Pada Pukul 21:55 WIB

ini dibuktikan melalui karya “The Phenomenology of the Social World” Tahun 1932.

Kegelisahan Schutz terhadap ide Max Weber ini terkait makna tindakan yang identik dengan motif, sebagaimana semua tindakan memiliki makna, bukan hanya tindakan rasional. Menurutnya, sosiolog dituntut agar mampu mengandaikan motive aktor masuk pada kompleksitas makna yang tipikal, sebagai dasar dalam melakukan tindakan. Begitu pun peneliti didorong secara fleksibel agar bisa menyesuaikan. Teori ini akan mencoba membuat sebuah pemaknaan menjadi suatu kesepakatan, yang intinya tidak dapat terjebak pada pemikiran ilmiah sosial, melainkan juga interpretasi terhadap peristiwa keseharian, berdasarkan perjanjian seorang peneliti dengan objek yang akan diteliti, sekaligus subjek yang menginterpretasikan dunia sosial dalam sebuah kerangka besar proses pencarian makna.²⁷

Alasan ini mendorong peneliti menggunakan fenomenologi dalam melakukan analisis berdasarkan pemikiran tokoh Alfred Schutz, dengan tujuan agar mampu memahami dan mengklasifikasikan setiap makna dan motive dari pengalaman informan berdasarkan pembagiannya, seperti yang dijelaskan pada paragraf berikut.

Sebagaimana Alfred Schutz memperhatikan dua aspek penting pada fenomenologi, yang pertama aspek pengetahuan dan yang kedua terkait dengan tindakan. Nilai daripada sebuah pengetahuan menurut Schutz ialah

²⁷ [Http://Etheses.Iainkediri.Ac.Id/2778/3/933704015%20bab2.Pdf](http://Etheses.Iainkediri.Ac.Id/2778/3/933704015%20bab2.Pdf) Diakses 12 Oktober 2023 Pada Pukul 10:15 Wib, 14-17

sebuah akal untuk menjadi alat kontrol dari kesadaran manusia didalam aktivitas sehari-harinya. Akal atau daya pikir yang terbentuk dalam jiwa manusia ini merupakan suatu bentuk sensorik yang murni dengan mengaitkannya melalui penglihatan, pendengaran, perabaan, dan semacamnya untuk dihubungkan dan disertai dengan pemikiran dan aktivitas kesadaran. Kemudian aspek penting selanjutnya yakni tindakan. Tindakan manusia dapat menimbulkan sebuah makna, adapun dua tahapan pembentukan tindakan sosial motif yang merancu pada alasan manusia melakukan sesuatu, dibagi Alfred Schutz ke dalam dua tipe motif.²⁸

a) Because Motive

Because Motive merupakan alasan atau beberapa kondisi yang melatarbelakangi seseorang bisa melakukan sebuah tindakan. Dalam hal ini, mereka bisa mendalami setiap individu untuk dianalisa secara mendalam.

b) In Order To Motive

In Order To Motive juga dikenal sebagai motif tujuan, apa hal yang hendak dicapai seseorang itu melakukan tindakan tersebut, tentu tindakannya sebagai usaha dalam menciptakan situasi dan kondisi di masa selanjutnya.

Selain itu, fenomenologis juga ditujukan untuk memahami perilaku orang lain, sebagai proses tipifikasi yang dengannya aktor

²⁸ Budiarko, "Fenomenologi Mahasiswa Sebagai Entrepreneur Di Kota Pekanbaru (Teori Fenomenologi Alfred Schutz)." hlm. 16-20

menerapkan skema-skema interpretatif dan dipelajari sebagai pemahaman dari apa yang telah mereka lakukan. Makna dari hubungan sosial adalah hubungan secara langsung mengalami yang lain, *'We-releationship'*, dan setiap gagasan terhadap macam-macam bentuk sosial yang diterapkan oleh para pelaku dalam kehidupan sosial mereka berasal dari hal ini.²⁹

Oleh sebab itu, menggunakan teori ini berfungsi dalam memahami fenomena sosial terhadap ketersediaan pelayanan fasilitas publik, melalui makna pengetahuan dan pengalaman pribadi seseorang pada realitas yang sedang berlangsung, seperti melakukan hubungan sosial dan menjalankan aktivitas yang biasa mereka lakukan di dalam transportasi umum.

G. Metode Penelitian

Dalam setiap penelitian, memiliki beberapa penegasan jelas mengenai fondasi dan model penelitian yang digunakan untuk mendorong bagaimana cara mendapatkan data penelitian. Jadi, metode penelitian menjelaskan bagaimana cara bagi peneliti dalam menemukan jawaban dari permasalahan yang diangkat. Penjelasan detail mengenai metode yang digunakan pada penelitian ini, diantara lain:

1. Jenis Penelitian

²⁹Anthony Giddens, *Metode Sosiologi* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010).

Penelitian lapangan dilaksanakan di Kota Yogyakarta menggunakan penelitian kualitatif dengan jenis pendekatan studi kasus, *Case Study* atau studi kasus termasuk salah satu jenis penelitian dengan tujuan menjawab beberapa isu atau objek dalam setiap fenomena sosia.³⁰ Data yang diperlukan untuk mencari fakta secara kualitatif melalui sumber informasi dan sumber data yang ada, untuk mendapatkan serta memperoleh profil, pengalaman pengguna, dan kondisi BRT sebagai transportasi umum. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara tidak terstruktur (*unstructured interview*) dan pengamatan secara terbuka di sekitar lokasi penelitian.

Penelitian kualitatif berdiri pada mazhab Chicago di era 1920-1930 dengan landasan epistemologis yang bertujuan memberikan pemahaman (*undersharing*) mengenai gejala sosial yang dirasakan oleh seseorang atau sekelompok individu pada sebuah peristiwa.³¹ Maka, melalui penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus ini memfokuskan terhadap pengalaman hidup seseorang ketika menemukan sebuah gap antara fenomena dengan kondisi yang ada. Pengalaman seseorang ini berbasis pada perilaku serta pemahaman mereka yang memiliki berbagai perbedaan nilai dan kepercayaan.

2. Subyek dan Lokasi Penelitian

³⁰ <https://media.neliti.com/media/publications/109006-ID-penyusunan-studi-kasus.pdf> Diakses 20 Mei 2024 Pada Pukul 20:25 WIB

³¹ Mudjia Rahardjo, "Sejarah Penelitian Kualitatif: Penelitian Etnografi Sebagai Titik Tolak," *Repository. Uin-Malang* 1 dan 2, no. 1 (2008).

Subyek penelitian merupakan sumber informasi yang mempunyai batasan dalam memperoleh jawaban. Pada penelitian ini mengambil di 2 titik terfokus di Kota Yogyakarta, yakni Halte Terminal Ngabean, tepatnya di Notoprajan, Ngampilan, Yogyakarta dan di Halte Terminal Condong Catur, Jalan Aggajaya 1, Gejayan, Kecamatan Depok, Sleman. Masing-masing pada setiap lokasi diambil narasumber berjumlah 10. Maka, memperoleh sebanyak 20 informan.

Dengan alasan dua titik tersebut mempunyai indikator; Kedua tempat tersebut termasuk strategis, dengan alasan menjadi penghubung luasan Kota Yogyakarta dengan daerah-daerah penyangganya seperti Kabupaten Sleman, point kedua bahwa halte tersebut dilewati oleh armada bus dengan rute yang mewakili bagian utara, selatan, barat, dan juga timur.

Adapun kriteria masyarakat sebagai informan ditentukan yang pertama mereka sebagai penumpang bus Trans Jogja, kedua diambil lebih dari 50% penumpang berjenis kelamin perempuan, dan yang terakhir diutamakan setiap pengguna Trans Jogja yang telah memiliki penghasilan atau sudah tidak menempuh pendidikan formal. Oleh sebab itu, mampu memperoleh informasi dari setiap kelompok masyarakat di Kota Yogyakarta.

3. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data, yakni data primer dan data sekunder. Adapun yang dimaksud sebagai data primer merupakan sumber data utama yang didapatkan langsung melalui

sumbernya, seperti pada waktu wawancara dan observasi yang dilakukan langsung di Halte Trans Jogja. Yang kedua data sekunder, data ini diperoleh dari beberapa dokumen arsip seperti jurnal penelitian, dan buku yang merujuk dengan tema penelitian.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Teknik pengumpulan data wawancara adalah proses percakapan dengan bahasan tertentu dan dilakukan oleh dua pihak, yakni pewawancara dan terwawancara atau narasumber.³² Peneliti melakukan dengan cara wawancara secara terbuka dan tidak terstruktur kepada 20 individu melalui 2 titik lokasi yang telah ditentukan, informan yang di wawancarai termasuk masyarakat sebagai pengguna Bus Trans Jogja. Wawancara dilakukan lebih dari 1 kali dan melalui waktu yang berbeda. Wawancara pertama dilakukan tepat pada dua lokasi pengambilan informan, kemudian dilanjutkan wawancara secara online melalui berbagai platform komunikasi. Hal tersebut ditujukan dalam mendapatkan informasi detail mengenai profil dan bagaimana pengalaman mereka sebagai pengguna setia bus Trans Jogja.

b. Observasi

³² Lexy J. Moleong, "Metodologi Penelitian Kualitatif / Penulis, Prof. DR. Lexy J. Moleong, M.A.," *PT Remaja Rosdakarya*, 2018. hlm. 186

Teknik pengumpulan data melalui observasi ialah dengan cara menghampiri dan pengamatan langsung pada lokasi penelitian. Pengamatan secara terbuka dilakukan dengan cara melihat perilaku dan mencatat kondisi serta gejala-gejala yang terjadi langsung di sekitar lokasi. Teknik observasi memungkinkan peneliti mencatat peristiwa dalam kondisi yang berhubungan dengan pengetahuan proposial maupun pengetahuan langsung yang didapatkan melalui data.³³ Observasi dilakukan dalam beberapa waktu yang berbeda, hal itu ditunjukkan untuk melihat seberapa banyak pengguna Trans Jogja dari kelas sosial ataupun kepentingan.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu laporan tertulis dari sebuah kejadian yang berisi penjelasan dan pikiran yang terjadi pada saat itu, serta di tulis dengan sengaja untuk menyimpan atau meneruskan keterangan mengenai peristiwa tersebut. Dokumentasi pada penelitian ini dilakukan dengan cara pengambilan gambar/foto penelitian, arsip, dan rekaman.

5. Analisis Data

Analisis data termasuk langkah berikutnya yang dilakukan peneliti setelah mendapatkan data dari lokasi penelitian. Teknik ini dilakukan dengan upaya mengorganisasikan data, memilih-milahnya menjadi sesuatu yang mampu dikelola, melihat point-point terpenting, kemudian mencari

³³ Moleong. hlm. 174

pola dan hubungan melalui informasi yang diperoleh.³⁴ Adapun melalui 3 tahap, diantaranya:

a. Reduksi Data

Proses reduksi data dilakukan melalui cara memfokuskan informasi atau jawaban yang didapatkan sesuai dengan tema dan polanya. Tahapan memilah ini menandai data dengan pengelompokan atau coding, bisa juga melalui ringkasan untuk dikategorisasikan.

b. Penyajian Data

Kemudian tahapan setelah mengkategorisasikan, memaparkan data secara tersusun agar bisa dipahami kemudian sekumpulan informasi tersebut mampu diambil kesimpulan dan pengambilan tindakan.

c. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan penjelasan dan hasil dari pemahaman peneliti pada objek yang diteliti dalam bentuk deskripti yang selanjutnya diverifikasi untuk mengetahui makna dan kebenaran yang telah diperoleh.

6. Uji Keabsahan Data

Dalam rangka memperoleh data yang lengkap dan tepat, peneliti menggunakan teknik triangulasi. Adapun Triangulasi data terdapat 5 jenis, yakni triangulasi peneliti, triangulasi teori, triangulasi metodologis,

³⁴ Moleong. hlm. 248

triangulasi sumber, dan yang terakhir triangulasi waktu³⁵. Dari sekian banyaknya, peneliti memilih menggunakan triangulasi waktu, yakni perolehan data berdasarkan variasi waktu data diambil. Informasi didapatkan kemudian dicari lagi melalui hari-hari yang berbeda.

H. Sistematika Pembahasan

Pada sistematika pembahasan bermaksud untuk menjelaskan terkait penelitian supaya menjadi lebih terstruktur, jelas, dan mampu dipahami. Dalam penelitian ini, penulis membagi pembahasannya ke dalam lima bab, yakni:

- BAB I

Menggambarkan latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan, manfaat, kajian pustaka, landasan teori, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

- BAB II

Memberikan gambaran umum Transportasi Umum di Kota Yogyakarta, sejarah mengenai BRT (Bus Rapid Transit) di Kota Yogyakarta, eksplorasi Bus Trans Jogja dan gambaran lokasi pengambilan informan.

- BAB III

³⁵ Eny Winaryati, "Action Research Dalam Pendidikan (Antara Teori Dan Praktik)," 2020.

Menyajikan data dan temuan lapangan ketika melakukan penelitian, seperti gambaran pengguna bus Trans Jogja, profil dan pengalaman sosial masyarakat pengguna bus Trans Jogja.

- BAB IV

Menjabarkan terkait analisis yang didapatkan melalui temuan penelitian. Memahami informasi melalui pengalaman yang dikemukakan oleh informan kemudian dianalisis menggunakan teori fenomenologi.

- BAB V

Berisikan kesimpulan dari hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN

Bedasarkan penelitian yang telah dilakukan terkait alasan masyarakat dalam menggunakan layanan BRT Trans Jogja, yang dianalisis melalui pengalaman sosial masing-masing informan. Skripsi ini menawarkan pandangan terhadap bus Trans Jogja yang seringkali menciptakan prespektif negatif bagi beberapa kalangan. Peneliti berupaya memberikan pandangan alternatif dengan harapan menjadi perbaikan bagi pihak pengelola sebagai mana tujuan awal tersedianya transportasi umum berbasis BRT untuk pemenuhan hak warga negara. Maka, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Setiap pengguna bus Trans Jogja memiliki pertimbangannya masing-masing dalam menggunakan transportasi umum tersebut, melihat bahwa masih kurangnya akses jangkauan wilayah, waktu tunggu yang cukup lama, hingga keterbatasan armada bus untuk beberapa rute tertentu.
2. Namun, keberadaan bus Trans Jogja dirasa tidak hanya bermanfaat bagi kelompok masyarakat dengan kondisi ekonomi rendah, tetapi layanan ini juga dirasakan oleh masyarakat ekonomi kelas atas maupun tengah. Hal ini bisa dilihat dari kepemilikan kendaraan pribadi dan penghasilan yang dimiliki. Masyarakat kelas menengah menggunakan bus Trans Jogja dengan berbagai alasan. Diantara alasan-alasan tersebut adalah membangun interaksi sosial, menjadi sarana pembelajaran kemandirian

untuk anak, dan menjadi pilihan transportasi alternatif yang nyaman pada terjadi kemacetan.

3. Penumpang bus Trans Jogja didominasi oleh perempuan. Dalam hal tersebut, transportasi bus Trans Jogja sangat berperan dalam mendukung mobilitas perempuan di wilayah perkotaan. Hal ini terutama penting, mengingat jumlah perempuan yang bisa mengendarai kendaraan bermotor masih sangat sedikit. Maka, keberadaan Bus Rapid Transit yang menjembatani kebutuhan mobilitas, memungkinkan perempuan terhubung dari kehidupan domestik ke ranah publik.
4. Meski menjadi pengguna mayoritas, namun perempuan bukan termasuk ke dalam kelompok pengguna Trans Jogja frekuensi rutin terbanyak. Hal tersebut disebabkan berbagai kondisi perempuan yang masih bekerja pada dunia domestik. Sebab itu, sangat bisa dipahami jika pengguna rutin yang kebanyakan adalah laki-laki.
5. Bus Trans Jogja tidak hanya menjadi layanan yang terjangkau, melainkan juga sebagai moda transportasi alternatif dalam membantu kepentingan non ekonomi lainnya. Perannya dalam membantu kepentingan non ekonomi dan mobilitas sangat memberi manfaat yang paling banyak bisa dirasakan oleh perempuan. Dengan demikian, layanan transportasi ini merupakan layanan lintas kelas dan menguntungkan perempuan.

B. SARAN

1. Peneliti mengidentifikasi transportasi umum ini semakin berkembang kearah yang lebih baik dan bisa dirasakan keberadaanya oleh setiap masyarakat. Maka, saran untuk pemerintah bahwa pelayanan fasilitas kota berupa transportasi umum perlu dipertahankan dan tidak mengurangi setiap layanan yang tersedia, agar menciptakan konsistensi nilai yang tinggi dan semua lapisan kelas menikmati layanannya.
2. Penelitian ini juga banyak menemukan pandangan yang sama bagi beberapa masyarakat yang berdomisili pada daerah penyangga, ditemukannya refleksi untuk pihak pengelola Trans Jogja agar menambah rutenya untuk semakin menjangkau daerah-daerah pelosok di Kota Yogyakarta.
3. Peneliti menemukan tantangan dalam menggali informasi oleh setiap penumpang, yakni tantangan waktu pada informan yang sedang menunggu jadwal kedatangan armada bus. Penelitian ini sebagai penelitian kualitatif yang mencari alasan menggunakan bus Trans Jogja melalui pengalaman sosial penggunaanya, sebagai penelitian terkait transportasi umum yang sudah jarang dilakukan oleh para sosiolog, saran untuk peneliti selanjutnya bisa memperdalam kajian ilmu sosiologi lain yang berhubungan dengan sosiologi transportasi, karena tentunya penelitian ini masih memiliki banyak kekurangan yang bisa dikembangkan lebih baik lagi kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anthony Giddens, 2010. "Metode Sosiologi Kaidah-Kaidah Baru", Pustaka Pelajar:Yogyakarta.,12-13.
- Ardin Alfaruk B, 2021. "Fenomenologi Mahasiswa Sebagai Entrepreneur Di Kota Pekanbaru", Skripsi S1.2021, 14-17
- Al-Fath, Damar. "Citra Trans Jogja Dalam Media Online Lokal(Analisis Isi Kuantitatif Citra Trans Jogja Dalam Media Online Lokal <https://Jogja.Tribunnews.Com> Dan www.Krjogja.Com Tahun 2011 - 2020)," August 3, 2021.
- "Arti Kata Fenomenologi - Kamus Besar Bahasa Indonesia (Kbbi) Online." Accessed October 16, 2023. <https://Kbbi.Web.Id/Fenomenologi>.
- Aswari, Aan, And Nurul Qamar. "Menyembuhkan Atau Semakin Melukai: Perkembangan Teknologi Transportasi Umum Jalan Raya," 2018, 13.
- "Browse By Year Where Division Is 'Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora > Sosiologi (S1)' - Institutional Repository Uin Sunan Kalijaga Yogyakarta." Accessed October 16, 2023. <https://Digilib.Uin-Suka.Ac.Id/View/Divisions/Jur=5fsos/>.
- Budiarko, Ardin Alfaruk. "Fenomenologi Mahasiswa Sebagai Entrepreneur Di Kota Pekanbaru (Teori Fenomenologi Alfred Schutz)," 2021.
- Davis, Morris, And Sol Levine. "Toward A Sociology Of Public Transit." *Social Problems* 15, No. 1 (1967). <https://doi.org/10.1525/Sp.1967.15.1.03a00090>.
- Ernst, John P. "Initiating Bus Rapid Transit In Jakarta, Indonesia." *Transportation Research Record*, No. 1903 (2005). <https://doi.org/10.3141/1903-03>.
- Giddens, Anthony. *Metode Sosiologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.
- Guerra, Erick, Julie Gamble, And John Taylor. "Bus Rapid Transit In Solo, Indonesia: Lessons From A Low Ridership System." *Case Studies On Transport Policy* 8, No. 2 (2020). <https://doi.org/10.1016/J.Cstp.2019.11.002>.
- Kartono, Drajad Tri. "Pengantar Dan Ruang Lingkup Sosiologi Perkotaan." *Sosi4308/Modul 1*, 2010, 1-59.
- Kurniawan, Galih Puji, Salsabila Zahra Shalikhah, Hanifah Shofiat, Nuha Nur Azizah, And Mahmud Mochtar. "Analisis Permasalahan Transportasi Di Perkotaan: Studi Kasus Pada Kawasan Perkotaan Yogyakarta." *Jurnal Tana*

Mana 2, No. 1 (2021): 46–48.

Lukita, Linda, Achmad Syarief, Slamet Riyadi, And Andar Bagus Sriwarno. “Studi Persepsi Visual Perempuan Pengendara Terhadap Desain Sepeda Motor Skuter Matik Di Indonesia.” *Productum: Jurnal Desain Produk (Pengetahuan Dan Perancangan Produk)* 4, No. 1 (2021): 67–76. <https://doi.org/10.24821/Productum.V4i1.4064>.

Moleong, Lexy J. “Metodologi Penelitian Kualitatif / Penulis, Prof. Dr. Lexy J. Moleong, M.A.” *Pt Remaja Rosdakarya*, 2018.

Nurjanah, Siska. “Pengaruh Transportasi Usaha Becak Tradisional Terhadap Pendapatan Masyarakat Kota Tembilahan Menurut Perspektif Ekonomi Islam.” *Repository Uin*, 2014.

“Optimalisasi Buy The Service Untuk Mengurai Kemacetan Di Perkotaan.” Accessed October 16, 2023. <https://portal.depuk.go.id/post/read/optimalisasi-buy-the-service-untuk-mengurai-kemacetan-di-perkotaan>.

“Partisipasi Perempuan Dalam Dunia Kerja Harus Terus Ditingkatkan.” Accessed October 16, 2023. <https://www.mpr.go.id/berita/partisipasi-perempuan-dalam-dunia-kerja-harus-terus-ditingkatkan>.

Perhubungan, Dinas, And Diy. “Transportasi Dalam Angka 2021,” 2021, 7. https://dishub.jogjapro.go.id/index.php?preview=1&option=com_dropfiles&format=&task=frontfile.download&catid=114&id=215&itemid=100000000000.

“Portal Jabarprov - Satu Portal Untuk Semua Hal Tentang Jawa Barat.” Accessed October 16, 2023. <https://jabarprov.go.id/2015>.

Pranata, Aji Bayu, Moh. Gamal Rindarjono, And Seno Budhi Ajar. “Keberlanjutan Sosial Dan Persepsi Masyarakat Terhadap Transportasi Umum Di Kota Surakarta (Studi Kasus Bus Bst Tahun 2021).” *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 23, No. 2 (2021): 150–57. <https://doi.org/10.25104/jptd.v23i2.1810>.

Rahardjo, Mudjia. “Sejarah Penelitian Kualitatif: Penelitian Etnografi Sebagai Titik Tolak.” *Repository.Uin-Malang* 1 Dan 2, No. 1 (2008).

Ramadhan, Muhammad Noer. “Pemanfaatan Basis Data Graf Pada Aplikasi Rute Transportasi Umum (Studi Kasus: Bus Rapid Transit Trans Jogja),” January 18, 2023. <https://dspace.uin.ac.id/handle/123456789/42437>.

Retno Arvi Wahyuni, Putri Andinafa Augustin, Adjeng Ningtiaz Nugraheni. “Efektivitas Trans Jogja Sebagai Pelayanan Publik Di Kota Yogyakarta.” *Journal Of Governance Innovation* 3, No. 2 (2021): 189–203. <https://doi.org/10.36636/jogiv.v3i2.707>.

Suratno, Veranita, And Andri Kurniawan. "Kajian Tingkat Efektivitas Penggunaan E-Ticketing Oleh Penumpang Batik Solo Trans Di Surakarta Dan Sekitarnya." *Jurnal Bumi Indonesia*, 2020, 296.

"Transjogja Maps." Accessed October 17, 2023.
<https://jisc.pramukadiy.or.id/files/transjogja-maps.pdf>.

Winaryati, , Eny. "Action Research Dalam Pendidikan (Antara Teori Dan Praktik)," 2020.

Yago, G. "The Sociology Of Transportation." *Annual Review Of Sociology*. Vol. 9, 1983. <https://doi.org/10.1146/annurev.so.09.080183.001131>.

1554-Article Text-9618-1-10-20210910.pdf Diakses 21 Mei Pada Pukul 19:55 WIB

<https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2022/09/19/510/1112224/penumpang-trans-jogja-hanya-049-persen-dari-pengguna-angkutan-di-jogja> Diakses 20 Mei 2024 Pada Pukul 19:05 WIB

<file:///C:/Users/mirar/Downloads/Pergub%20DIY%20Nomor%20127%20Tahun%202021.pdf> Diakses 20 Mei 2024 Pada Pukul 19:05 WIB

<https://mojok.co/terminal/trans-jogja-makin-hari-makin-tak-berguna/2/> Diakses 21 Mei 2024 Pada Pukul 23:22 WIB

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA