

## Praktik Sosial Pengguna Layanan Bus Transjatim Koridor 1 (Sidoarjo-Gresik) 2025: Analisis Teori Strukturasi Giddens

Yudhistira Febrianto<sup>1\*</sup> dan Arief Sudrajat<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Sosiologi, Jurusan Ilmu Sosial, FISIP-Unesa  
yudhistira.19042@unesa.ac.id

### Abstract

*This study aims to analyze the social practices of passengers on Transjatim Bus Corridor 1 (Sidoarjo–Gresik) using Anthony Giddens’ Structuration Theory, which emphasizes the relationship between agency and structure. Employing a descriptive qualitative approach through observation, interviews, and documentation, the study finds that public transportation functions not only as a means of mobility but also as a social space reflecting dynamic interactions between individuals and social structures. The results reveal the duality of structure—as both a constraint and an enabler—manifested in the dimensions of domination, legitimation, and signification, as well as influenced by spatial and temporal contexts in shaping passenger behavior.*

### Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis praktik sosial pengguna layanan bus Transjatim koridor 1 (Sidoarjo—Gresik) dalam konteks interaksi antara agen dengan struktur sosial menggunakan teori strukturasi yang dikemukakan oleh Anthony Giddens. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif-deskriptif dengan analisis teori strukturasi Anthony Giddens. Hasil dari penelitian ini menampakkan bahwa praktik penumpang Bus Transjatim merefleksikan dualitas struktur, dalam mana hal ini struktur tidak hanya membatasi tetapi juga memungkinkan tindakan agen. Pada dimensi struktur signifikasi, oleh beberapa penumpang, Bus Transjatim dimaknai sebagai transportasi modern, terjangkau, dan efisien. Struktur dominasi ada pada jadwal keberangkatan, tarif, sistem pembayaran, yang direspons secara adaptif oleh penumpang. Sementara itu, pada dimensi struktur legitimasi, aturan-aturan yang ada akan diterima selama dianggap adil. Namun, inkonsistensi penerapan sanksi dapat melemahkan kepatuhan. Selain itu, ruang dan waktu menjadi aspek yang penting dalam reproduksi praktik sosial. Praktik sosial yang terjadi secara berulang, seperti antre, memilih waktu perjalanan, dan menyesuaikan diri terhadap kondisi bus menunjukkan bahwa struktur terus direproduksi dan menimbulkan hubungan timbal balik dengan agen. Dengan demikian, penelitian ini menunjukkan bahwa struktur bersifat dinamis dan terbentuk melalui tindakan agen.

*Keywords: Social practices, public transportation, Transjatim Bus, and Structuration Theory*

### 1. Pendahuluan

Transportasi merupakan kebutuhan penting dalam era modern seiring meningkatnya mobilitas dan kompleksitas aktivitas masyarakat. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan peningkatan signifikan jumlah kendaraan pribadi di Indonesia, sehingga diperlukan solusi untuk mengurangi kepadatan lalu lintas melalui optimalisasi transportasi publik. Transportasi umum menjadi elemen penting dalam menunjang mobilitas, khususnya di wilayah perkotaan dan aglomerasi seperti kawasan Gerbang Kertosusila.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur bersama Perum DAMRI menghadirkan layanan Bus Transjatim Koridor 1 (Sidoarjo–Gresik) sebagai bagian dari implementasi kebijakan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2019. Program ini bertujuan mengurangi kemacetan, kecelakaan, serta polusi udara, sekaligus menyediakan layanan transportasi yang terjangkau dan efisien. Sejak dioperasikan pada tahun 2022, jumlah pengguna Bus Transjatim terus meningkat, bahkan tingkat keterisian (load factor) melebihi 100%, menunjukkan tingginya ketergantungan masyarakat terhadap layanan ini.

Bus Trans Jatim hadir sebagai upaya optimal dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi umum dengan menggandeng sektor swasta sebagai mitra pengelolanya. Keberadaan Bus Trans Jatim tidak sekadar menghadirkan moda transportasi baru, tetapi juga menawarkan solusi inovatif sekaligus manifestasi dari visi besar dalam memberikan alternatif mobilitas bagi masyarakat. Dalam pekan

pertama operasionalnya, jumlah pengguna layanan ini tercatat berkisar antara 2.800 hingga 3.000 penumpang per hari. Seiring berjalannya waktu, angka tersebut terus mengalami peningkatan yang signifikan, mencapai kisaran 3.500 hingga 4.000 penumpang harian. Sebagai sistem transportasi publik yang berada di bawah naungan pemerintah, fungsi Bus Trans Jatim tidak terbatas pada sekadar alat perpindahan individu dari satu tempat ke tempat lain, melainkan juga sebagai ruang interaksi sosial di mana berbagai praktik sosial yang kompleks berlangsung. Jika ditinjau dari sudut pandang sosiologi, transportasi publik berperan sebagai arena perjumpaan berbagai individu dengan beragam latar belakang dalam suatu struktur tertentu, yang secara tidak langsung merefleksikan dinamika sosial dalam lingkup yang lebih luas.

Selain sebagai sarana mobilitas, Bus Transjatim juga menjadi ruang interaksi sosial yang mencerminkan dinamika masyarakat. Menurut perspektif Teori Strukturasi Anthony Giddens, praktik sosial dipahami sebagai hasil interaksi antara agen (individu) dan struktur (aturan, norma, dan sumber daya). Struktur tidak hanya membatasi, tetapi juga memungkinkan tindakan individu. Dalam konteks ini, regulasi pemerintah mencerminkan struktur, sementara perilaku penumpang menunjukkan bentuk agensi. Kehadiran Bus Trans Jatim tidak hanya berperan sebagai opsi tambahan dalam sistem transportasi, melainkan juga sebagai strategi fundamental dalam mereformasi transportasi konvensional agar menjadi lebih sistematis, disiplin, serta terstruktur dalam manajemennya, sehingga mampu memberikan layanan transportasi yang dapat diakses oleh seluruh lapisan masyarakat tanpa kecuali. Dalam implementasinya, Trans Jatim didesain untuk beroperasi di berbagai rute atau koridor, namun koridor pertama yang dioperasikan adalah JTM1 (Trans Jatim), yang menghubungkan pergerakan masyarakat dari Sidoarjo, melewati Surabaya, hingga mencapai Gresik.

Dalam penelitian ini, teori yang digunakan adalah Teori Strukturasi yang dikemukakan oleh Anthony Giddens. Menurut Giddens, setiap penelitian dalam bidang ilmu sosial maupun sejarah selalu berurusan dengan hubungan antara tindakan individu (yang sering kali disebut sebagai agen) dan struktur sosial yang melingkupinya. Namun, hal ini tidak berarti bahwa struktur menentukan tindakan, atau sebaliknya bahwa tindakan sepenuhnya membentuk struktur (Ritzer dan Douglas, 2004: 507). Teori strukturasi menolak pandangan dualistik yang memisahkan teori interaksionisme simbolik dengan teori fungsional struktural. Giddens menekankan bahwa titik awal pemahaman haruslah praktik sosial yang berulang, karena praktik sosial inilah yang menjadi penghubung antara agen dan struktur dalam kehidupan masyarakat.

Penelitian ini penting dilakukan karena adanya perubahan pola penggunaan transportasi dari kendaraan pribadi ke transportasi umum, serta tingginya tingkat penggunaan pada Koridor 1. Tujuan penelitian adalah menganalisis praktik sosial penumpang dalam kaitannya dengan interaksi antara agen dan struktur. Hasil penelitian diharapkan memberikan manfaat teoritis bagi pengembangan ilmu sosiologi serta manfaat praktis bagi pemerintah, operator, masyarakat, dan peneliti selanjutnya dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi publik

## **2. Kajian Pustaka**

### **2.1 Perspektif Teori Strukturasi**

Teori Strukturasi yang dikemukakan oleh Anthony Giddens menekankan hubungan timbal balik antara agen dan struktur dalam praktik sosial. Struktur dipahami sebagai aturan dan sumber daya yang tidak hanya membatasi, tetapi juga memungkinkan tindakan individu. Struktur adalah skemata yang hanya akan tampil pada adanya praktik-praktik sosial saja dan bukan merupakan suatu benda atau entitas (Giddens, 1984). Praktik sosial yang berulang dalam ruang dan waktu menjadi titik temu antara

agen dan struktur. Giddens juga mengidentifikasi tiga dimensi struktur, yaitu signifikasi (makna), dominasi (kekuasaan), dan legitimasi (aturan).

## 2.2 Dualitas Struktur

Konsep dualitas struktur menjelaskan bahwa struktur merupakan hasil sekaligus sarana dari tindakan sosial. Aturan, norma, dan sumber daya dapat menjadi kendala maupun peluang bagi individu. Dengan kata lain, pemahaman ini menolak pandangan bahwa struktur sosial dalam sistem sosial hanya sekadar hasil ciptaan para aktor yang berkumpul dan membentuknya. Sebab, dalam proses menciptakan sifat-sifat struktural, individu juga secara simultan memperbarui dan mempertahankan kondisi yang mendukung terjadinya tindakan tersebut. Individu memiliki kapasitas reflektif untuk memahami dan merespons struktur, meskipun tetap berada dalam batasan sosial tertentu.

## 2.3 Perilaku Tindakan (Agensi)

Teori strukturasi yang dikembangkan oleh Giddens memperoleh posisi yang sangat penting dalam teori agensi. Selain menjadi penerus utama tradisi agensi, Giddens berhasil membawa agensi kembali ke pusat perhatian dalam teori sosiologi, sebuah pencapaian yang layak mendapatkan pujian. Teori strukturasi bisa dianggap sebagai teori agensi yang paling unggul, dan merupakan contoh terbaik dari pendekatan yang bisa dijadikan fokus utama dalam mengkritisi teori tersebut.

Model susunan agensi yang diajukan oleh Giddens berakar dari konsep Freud mengenai tiga dimensi internal dalam diri manusia (yaitu ego dan superego). Dari ketiga dimensi tersebut, Giddens mengembangkan dan mengolahnya menjadi tiga unsur dalam diri manusia, yakni: motivasi tak sadar (unconscious motive), kesadaran diskursif (discursive consciousness), dan kesadaran praktis (practical consciousness).

Agensi merujuk pada kemampuan individu dalam bertindak yang dipengaruhi oleh tiga lapisan kesadaran, yaitu motivasi tak sadar, kesadaran diskursif, dan kesadaran praktis. Sebagian besar tindakan sosial terjadi dalam kesadaran praktis yang terbentuk melalui rutinitas dan pengalaman sehari-hari.

## 2.4 Transportasi Publik Masyarakat Urban

Transportasi umum bukan hanya sekadar alat untuk memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga merupakan instrumen vital dalam meningkatkan kesejahteraan serta taraf hidup masyarakat. Problematika ini dapat dianalisis dalam beberapa aspek, seperti yang dijelaskan dalam laporan World Bank (2017): pertama, transportasi publik berfungsi untuk memperlancar mobilitas orang dan barang. Dalam perspektif ekonomi, mobilitas ini berkontribusi besar terhadap perkembangan kegiatan ekonomi di kota-kota. Daya angkut transportasi umum umumnya jauh lebih besar dibandingkan kendaraan pribadi. Jika transportasi umum dikelola dengan efisien dan efektif, maka biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat untuk pergi ke tempat kerja, lembaga pendidikan, pasar, atau fasilitas layanan publik lainnya dapat lebih terjangkau. Menurut Wilhelm (2013), kota-kota yang memiliki akses transportasi antar tempat yang lebih baik cenderung menarik lebih banyak investasi, sehingga perekonomian kota tersebut dapat tumbuh dengan positif.

Selain berfungsi sebagai sarana mobilitas, transportasi umum juga memiliki peran sebagai ruang sosial yang penting bagi masyarakat urban. Bus Transjati tidak hanya menghubungkan satu tempat ke tempat lainnya, tetapi juga berfungsi sebagai wadah interaksi sosial bagi berbagai kalangan masyarakat. Di dalam perjalanan, individu-individu yang berasal dari latar belakang sosial yang berbeda-beda dapat saling berinteraksi, menciptakan dinamika sosial yang menggambarkan karakter khas kota.

Transportasi publik juga menjadi cermin dari ketimpangan sosial yang ada, dalam pada itu perbedaan kelas ekonomi terlihat jelas melalui preferensi moda transportasi yang dipilih.

Lebih dari itu, transportasi umum juga berperan dalam membangun inklusivitas sosial. Dengan tarif yang terjangkau dan akses yang luas, berbagai lapisan masyarakat dapat menikmati fasilitas yang sama. Hal ini membantu mengurangi segregasi sosial dan meningkatkan keterhubungan antarindividu di ruang perkotaan. Selain itu, kehadiran transportasi umum yang efisien dapat mendukung mobilitas tenaga kerja, meningkatkan akses masyarakat terhadap pendidikan, dan memperluas cakupan kegiatan ekonomi di masyarakat.

### **2.5 Penelitian Terdahulu dan Pembeda Penelitian**

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan transportasi publik, khususnya Bus Trans Jatim Koridor I, yang dapat dibandingkan dengan penelitian yang rencanakan. Penelitian pertama, "Analisis Kepuasan Penumpang Bus Trans Jatim Koridor I Ditinjau Dari Kualitas Pelayanan" oleh Siti Nur Faidah dan Sri Murtini (2023), berfokus pada analisis kepuasan penumpang berdasarkan berbagai dimensi kualitas pelayanan seperti keamanan, kenyamanan, dan keterjangkauan. Meskipun hasilnya menunjukkan kepuasan penumpang yang sangat baik, terdapat beberapa catatan terkait perilaku pengemudi dan kapasitas bus. Penelitian kedua, "Kualitas Pelayanan Publik Pada Bus Trans Jatim" oleh Della Ajeng Ayu Febriyanti, Amirul Mustofa, dan Zainal Fatah (2023), menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami sejauh mana kualitas pelayanan dapat meningkatkan kepuasan masyarakat. Penelitian ini menyoroti antusiasme masyarakat dalam beralih ke transportasi publik, terutama Bus Trans Jatim, karena kualitas pelayanan yang sangat baik.

Dari analisis terhadap penelitian-penelitian terdahulu ini, dapat dilihat bahwa lebih banyak berfokus pada evaluasi kepuasan, kinerja operasional, serta preferensi komuter. Sementara itu, penelitian ini akan menggali lebih dalam tentang bagaimana interaksi sosial antara individu dan struktur sosial memengaruhi perilaku dan dinamika penggunaan transportasi publik.

### **3. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-kualitatif untuk menggali dan memahami fenomena sosial yang terjadi dalam konteks layanan Bus Transjatim Koridor 1. Pendekatan ini dipilih karena memiliki keunggulan dalam memberikan penjelasan yang rinci, sistematis, faktual, dan akurat mengenai fenomena yang sedang dianalisis (Denzin & Lincoln dalam Sni'uth, 2012). Pendekatan deskriptif dalam penelitian ini diterapkan untuk menggambarkan kondisi atau keadaan dari kelompok manusia, objek, situasi, pola pikir manusia, ataupun kejadian yang memiliki karakteristik deskriptif. Penelitian ini digolongkan sebagai penelitian deskriptif karena bertujuan untuk menjelaskan perubahan-perubahan yang membentuk fenomena tertentu atau memberikan penjelasan yang mendalam tentang suatu realitas sosial yang kompleks, dengan tujuan akhir untuk memperoleh pemahaman yang lebih lengkap dan menyeluruh terhadap realitas sosial yang sedang diteliti.

Untuk menelaah dan memahami fenomena sosial, penelitian ini menggunakan metodologi kualitatif yang memerlukan penelitian dalam setting tertentu yang ada di dunia nyata. Menurut Gunawan (2014), untuk menjelaskan hasil observasi yang dilakukan terhadap subjek penelitian, penelitian kualitatif menyediakan data dan analisis deskriptif berupa bahasa lisan dan tulisan. Teknik penelitian kualitatif mencakup kualitas deskriptif dan memerlukan pengumpulan informasi melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Informasi yang terkumpul kemudian diinterpretasikan.

Pendekatan kualitatif deskriptif ini digunakan karena memberikan kesempatan kepada peneliti untuk mengembangkan pemahaman menyeluruh tentang topik yang diteliti (Sugiyono, 2010:17). Dengan menggunakan diagnostik, digunakan untuk mewakili keadaan di lapangan, termasuk berbagai kegiatan yang sedang berlangsung. Fase selanjutnya adalah mengklarifikasi banyak hubungan antara penyelidikan teoretis, yang mengarah pada penemuan kesimpulan berdasarkan masalah yang dihadapi.

### **3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Pemilihan lokasi penelitian yang tepat dan sesuai sangatlah penting dan menjadi salah satu komponen krusial dalam keseluruhan rangkaian proses penelitian yang dilaksanakan. Dalam memilih lokasi penelitian, tentu ada berbagai faktor dan pertimbangan yang harus diperhatikan oleh peneliti. Pertimbangan-pertimbangan tersebut bertujuan agar peneliti dapat memilih lokasi yang paling sesuai dan relevan untuk penelitian yang sedang dilakukan, dengan harapan agar peneliti mampu menemukan temuan yang signifikan dan bermakna dari hasil penelitian tersebut (Nurgiansah, 2018).

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah operasional Bus Transjatim Koridor 1, yang mencakup rute Sidoarjo-Gresik dan sebaliknya. Alasan pemilihan lokasi ini adalah karena daerah tersebut mengalami urbanisasi yang sangat cepat, ketimpangan pembangunan yang jelas, serta pertumbuhan sektor industri yang cukup pesat, menjadikan transportasi publik sebagai kebutuhan mendesak yang harus dipenuhi masyarakat. Lokasi tersebut tidak hanya sebagai tempat peneliti melakukan riset, tetapi juga sebagai sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Pentingnya pemilihan lokasi yang tepat tidak bisa diabaikan karena hal tersebut akan menentukan apakah penelitian ini bisa menghasilkan temuan yang relevan dan bermakna (Nurgiansah, 2018).

### **3.2 Subjek Penelitian**

Tatang M. Amirin (dalam Rahmadi, 2011) mengungkapkan bahwa subjek penelitian adalah individu atau kelompok yang menjadi sumber utama dalam memberikan informasi yang diperlukan dalam sebuah penelitian. Dengan kata lain, subjek penelitian merujuk pada seseorang atau sekelompok orang yang darinya data dan keterangan yang relevan ingin diperoleh untuk menjawab tujuan penelitian. Sementara itu, Muhammad Idrus (dalam Rahmadi, 2011) menegaskan bahwa subjek penelitian merupakan individu yang memiliki informasi yang dibutuhkan untuk melengkapi dan mendukung pengumpulan data dalam suatu studi penelitian (Rahmadi, 2011). Dalam penelitian ini, pemilihan subjek atau informan dilakukan dengan menggunakan metode purposive sampling, yaitu teknik pengambilan sampel yang didasarkan pada pertimbangan tertentu yang telah ditetapkan sebelumnya. Subjek penelitian ini adalah aktor-aktor yang terlibat dalam layanan Bus Transjatim Koridor 1, meliputi penumpang, pengemudi, petugas bus, dan pengelola. Pemilihan subjek dilakukan dengan teknik purposive sampling, yang didasarkan pada tujuan tertentu untuk mengidentifikasi dinamika interaksi antara agen dan struktur dalam konteks layanan transportasi publik (Rahmadi, 2011).

### **3.3 Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh informasi mengenai proses pelaksanaan program, peneliti menggunakan beberapa tahapan sebagai metode pengumpulan data. Tahapan pertama dalam melihat kondisi masyarakat adalah dengan melakukan observasi. Pengamatan umumnya digunakan dalam penelitian karena memungkinkan peneliti untuk memahami peristiwa yang kompleks dan menghilangkan kekhawatiran dengan memberikan bukti fisik atau sensorik (Hasanah, 2017). Selanjutnya, sebelum melakukan wawancara mendalam, dilakukan observasi untuk memetakan setting awal.

Peneliti studi ini mengumpulkan informasi melalui berbagai pendekatan, termasuk wawancara, observasi, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan sesuai dengan kebutuhan data khusus peneliti, dan

pedoman wawancara digunakan untuk memastikan bahwa pertanyaan relevan dan terkait dengan masalah penelitian, sebagaimana dirinci oleh Sugiyono (2010). Sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyono (2015:329), dokumentasi juga digunakan untuk mengumpulkan data dan informasi dari sumber tertulis seperti buku, arsip, dan laporan. Data yang diperoleh kemudian dievaluasi dan dianalisis dengan cermat untuk mencapai kesimpulan yang signifikan.

### 3.4 Teknik Analisis Data

Creswell, dalam penjelasannya, mengatakan bahwa dalam penelitian kualitatif, analisis data dilakukan secara berurutan dengan memproses data yang telah dikumpulkan dan dicatat sebelumnya. Proses pengumpulan data telah melibatkan analisis sehingga struktur data dapat diorganisir pada akhir penelitian. Sementara itu, menurut Bogdan, analisis data dapat diartikan sebagai "proses secara sistematis mencari dan menyusun transkrip wawancara, catatan lapangan, dan materi lain yang akan dikumpulkan untuk meningkatkan pemahaman dan memungkinkan untuk menyajikan temuan kepada orang lain".

Dalam penelitian kualitatif, analisis data dilakukan dengan mengorganisasi data ke dalam unit-unit dan mengidentifikasi pola-pola yang penting untuk kemudian dimasukkan ke dalam kesimpulan. Menurut Nasution, analisis data dalam penelitian kualitatif adalah kegiatan yang berlangsung sepanjang proses penyelidikan, bukan hanya setelah proses tersebut selesai. Dalam metode penelitian kualitatif, analisis data telah dilakukan sejak pengumpulan data dilakukan hingga penelitian selesai.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, terdapat lima tahapan esensial dalam analisis data yang merujuk pada kerangka kerja yang dikembangkan oleh Creswell. Langkah-langkah tersebut mencerminkan proses penelitian yang berlangsung secara sistematis dan bertahap, sebagai berikut:

- 1) **Persiapan dan Pengorganisasian Data:** Semua data yang diperoleh dari berbagai dokumen yang telah dikumpulkan akan dicatat secara menyeluruh. Setelah itu, data tersebut disusun dan diorganisir sesuai dengan tema serta kebutuhan topik penelitian agar lebih mudah dianalisis secara sistematis.
- 2) **Membaca dan Mengamati Keseluruhan Data:** Pada tahap ini, data yang telah dikumpulkan ditelaah lebih lanjut untuk memahami substansi yang terkandung di dalamnya. Proses ini melibatkan penafsiran terhadap inti dari berbagai artikel atau laporan yang digunakan, menilai kredibilitas sumber yang dikutip, serta memahami makna dari berbagai elemen visual yang mendukung penelitian, seperti gambar atau grafik.
- 3) **Pengkodean Data:** Data yang telah dikumpulkan diklasifikasikan ke dalam kategori tertentu melalui proses pengkodean (coding), baik dalam bentuk deskripsi naratif maupun elemen visual. Pengkodean dilakukan secara manual untuk mengidentifikasi pola dan struktur dalam data, yang nantinya akan membentuk dasar dalam menghasilkan deskripsi yang lebih terperinci sebelum dilakukan analisis lebih lanjut.
- 4) **Menentukan Representasi Data dalam Narasi Kualitatif:** Hasil dari analisis data kemudian disajikan dalam bentuk narasi kualitatif. Pendekatan ini dilakukan dengan menghubungkan berbagai temuan yang telah dikategorikan, baik dalam bentuk teks deskriptif, tabel, maupun visualisasi data lainnya. Tujuan dari tahap ini adalah untuk menyajikan informasi secara runtut dan terstruktur agar dapat menggambarkan hubungan antara berbagai aspek dalam penelitian.
- 5) **Menafsirkan Makna Data:** Pada tahap terakhir, setiap data yang telah dikumpulkan dan dianalisis kemudian diinterpretasikan guna memperoleh pemahaman yang lebih dalam terhadap

permasalahan penelitian. Proses interpretasi ini dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai aspek, seperti hasil studi sebelumnya, pengalaman peneliti, konteks historis, serta perbandingan dengan teori dan temuan yang telah diidentifikasi dalam tinjauan pustaka.

#### **4. Hasil dan Pembahasan**

##### **4.1. Makna Penggunaan Bus Transjatim (Struktur Signifikasi)**

Temuan penelitian menunjukkan bahwa Bus Transjatim tidak hanya dipahami sebagai sarana transportasi, tetapi memiliki beragam makna simbolik yang terbentuk dari pengalaman dan latar belakang masing-masing penumpang.

Sebagian besar informan memaknai Transjatim sebagai solusi ekonomi yang efisien. Tarif yang terjangkau menjadi alasan utama penggunaan, terutama jika dibandingkan dengan moda transportasi lain seperti kendaraan pribadi atau ojek daring. Selain itu, terdapat makna simbolik sebagai representasi transportasi modern dan teratur, yang tercermin dari sistem halte, jadwal, serta penggunaan teknologi seperti tap-in/tap-out.

Di sisi lain, makna penggunaan juga bersifat kontekstual dan personal. Ada penumpang yang melihat Transjatim sebagai kewajiban institusional akibat kebijakan kantor ramah lingkungan, ada yang menjadikannya sebagai alat bertahan hidup dalam menjalankan usaha, serta ada pula yang memaknai perjalanan bus sebagai ruang refleksi dan jeda mental dari aktivitas sehari-hari.

Dengan demikian, struktur signifikasi dalam layanan Transjatim terbentuk dari kombinasi antara kebutuhan praktis, nilai simbolik, dan pengalaman subjektif penumpang. Makna ini terus direproduksi melalui praktik penggunaan bus Transjatim sehari-hari.

##### **4.2. Relasi Agen dan Struktur (Struktur Dominasi)**

Dalam konteks dominasi, hubungan antara penumpang (agen) dan sistem Transjatim (struktur) menunjukkan pola yang tidak sepenuhnya kaku. Struktur hadir melalui aturan, jadwal, kapasitas, serta peran petugas. Namun, dalam praktiknya sering kali dinegosiasikan oleh penumpang.

Sebagian penumpang menunjukkan kepatuhan terhadap aturan seperti tap-in, antre, dan penggunaan kursi prioritas. Namun, di sisi lain, terdapat berbagai bentuk pelanggaran ringan yang terjadi, seperti makan di dalam bus atau membawa barang melebihi batas. Pelanggaran ini umumnya terjadi karena kebutuhan praktis dan lemahnya penegakan aturan.

Relasi dominasi yang muncul cenderung bersifat fleksibel dan dialogis, bukan represif. Penumpang memiliki ruang untuk menafsirkan dan menyesuaikan aturan sesuai kondisi. Misalnya, ada penumpang yang tetap makan di bus selama tidak mengganggu, atau membawa barang lebih banyak dengan mempertimbangkan situasi sekitar.

Selain itu, terdapat pula bentuk adaptasi terhadap struktur. Ketika bus penuh, sebagian penumpang memilih berdiri, menunggu bus berikutnya, atau menyesuaikan jam keberangkatan. Hal ini menunjukkan bahwa agen tidak selalu melawan struktur, tetapi sering kali beradaptasi untuk menjaga kenyamanan dan menghindari konflik sosial. Dengan demikian, dominasi dalam konteks Transjatim tidak bersifat satu arah, melainkan hasil interaksi dinamis antara aturan yang ada dan praktik sosial penumpang.

##### **4.3. Penerimaan dan Kritik terhadap Aturan (Struktur Legitimasi)**

Struktur legitimasi berkaitan dengan sejauh mana aturan dan sistem yang berlaku diterima oleh penumpang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar aturan Transjatim dianggap adil dan

diperlukan, terutama terkait tarif dan sistem pembayaran. Tarif yang murah dinilai sangat membantu berbagai kalangan, mulai dari pekerja hingga pelaku usaha kecil. Sanksi seperti kewajiban tap-in juga dipahami sebagai bentuk edukasi, bukan hukuman yang memberatkan.

Namun, terdapat sejumlah kritik terhadap implementasi aturan di lapangan. Beberapa penumpang menilai bahwa penegakan aturan masih belum konsisten, seperti larangan merokok di halte atau larangan makan di dalam bus yang sering diabaikan. Selain itu, terdapat ketidakjelasan pada beberapa aturan, misalnya terkait batasan barang bawaan.

Kritik juga muncul terhadap aspek pelayanan, seperti kapasitas bus yang sering melebihi batas dan kurangnya kanal komunikasi antara pengguna dan pengelola. Hal ini menunjukkan bahwa legitimasi struktur tidak hanya ditentukan oleh keberadaan aturan, tetapi juga oleh konsistensi penerapan dan keterbukaan terhadap aspirasi pengguna. Dengan demikian, legitimasi bersifat kontekstual—diterima ketika dirasa adil dan konsisten, namun dipertanyakan ketika terdapat ketidaksesuaian antara aturan dan praktik.

#### **4.4. Dualitas Struktur: Struktur sebagai Pembatas dan Pemberdaya**

Analisis menggunakan teori strukturasi menunjukkan bahwa struktur dalam Transjatim memiliki sifat ganda, yaitu sebagai pembatas (*constrain*) sekaligus pemberdaya (*enabling*). Sebagai pembatas, struktur hadir melalui berbagai aturan seperti larangan makan, kewajiban tap-in, serta batasan kapasitas dan titik pemberhentian. Aturan-aturan ini membatasi kebebasan penumpang, terutama dalam situasi tertentu seperti membawa barang atau saat bus penuh.

Namun, di sisi lain, struktur juga berfungsi sebagai pemberdaya. Keberadaan tarif murah, sistem transportasi yang teratur, serta fasilitas halte dan pembayaran non-tunai memberikan kemudahan dan efisiensi bagi penumpang. Banyak informan merasa terbantu dalam menghemat biaya, mengatur waktu, dan menjalankan aktivitas sehari-hari. Yang menarik, penumpang tidak hanya tunduk pada struktur, tetapi juga aktif menegosiasikan dan mereproduksinya. Pelanggaran kecil, adaptasi terhadap kepadatan, serta strategi memilih waktu dan rute menunjukkan adanya kapasitas agen dalam memaknai dan mengelola struktur.

Hal ini menegaskan konsep dualitas struktur Giddens, dalam mana struktur tidak berdiri sendiri, melainkan terus dibentuk dan diperbarui melalui tindakan sosial yang berulang.

#### **4.5. Peran Kesadaran dalam Tindakan Penumpang**

Tindakan penumpang dalam menggunakan Transjatim dipengaruhi oleh tiga bentuk kesadaran, yaitu kesadaran diskursif, kesadaran praktis, dan motivasi tak sadar. Kesadaran diskursif terlihat ketika penumpang mampu menjelaskan alasan rasional penggunaan bus, seperti efisiensi biaya, kemudahan rute, atau keterbatasan pribadi. Kesadaran praktis muncul dalam bentuk kebiasaan, seperti antre, memilih kursi tertentu, atau mengikuti pola perjalanan yang sama setiap hari. Sementara itu, motivasi tak sadar berkaitan dengan pengalaman masa lalu atau kondisi emosional, seperti trauma kecelakaan, kebiasaan sejak kecil, atau tekanan ekonomi.

Faktor-faktor ini memengaruhi pilihan transportasi tanpa selalu disadari oleh individu. Ketiga bentuk kesadaran ini menunjukkan bahwa tindakan sosial tidak hanya didasarkan pada rasionalitas, tetapi juga kebiasaan dan pengalaman yang tertanam dalam diri individu.

#### **4.6. Sentralitas Ruang dan Waktu dalam Pengalaman Transportasi**

Temuan dalam penelitian ini juga menegaskan bahwa ruang dan waktu memiliki peran penting dalam membentuk pengalaman penggunaan Bus Transjatim. Dari sisi waktu, terdapat perbedaan signifikan antara jam sibuk dan jam sepi. Pada pagi dan sore hari, bus cenderung penuh dan kurang nyaman, sementara pada siang atau malam hari lebih lengang dan memberikan pengalaman yang lebih positif.

Dari sisi ruang, halte dan interior bus memiliki fungsi sosial yang berbeda. Halte menjadi ruang interaksi sosial, di mana penumpang saling berkomunikasi dan bertukar informasi. Sebaliknya, interior bus lebih bersifat privat, di mana interaksi cenderung minim dan penumpang fokus pada aktivitas masing-masing.

Selain itu, ruang dalam bus juga dapat dimaknai secara personal, seperti kursi dekat jendela yang menjadi ruang refleksi atau area tertentu yang dianggap nyaman. Pilihan ruang dan waktu ini menunjukkan bahwa pengalaman transportasi tidak hanya bersifat fisik, tetapi juga sosial dan emosional.

#### **4.7. Reproduksi Struktur melalui Praktik Sehari-hari**

Struktur dalam layanan Transjatim tidak bersifat statis, melainkan terus direproduksi melalui praktik sosial penumpang. Kebiasaan seperti antre, mengikuti jadwal, memilih waktu perjalanan, serta beradaptasi dengan kondisi bus membentuk pola yang berulang.

Melalui pengulangan ini, tercipta norma-norma sosial yang tidak selalu tertulis, seperti menghindari konflik, menjaga kenyamanan bersama, dan menghormati ruang publik. Norma-norma ini menjadi bagian dari struktur yang hidup dalam praktik sehari-hari.

Keberlangsungan sistem Transjatim sangat bergantung pada konsistensi praktik tersebut. Ketika penumpang mematuhi aturan, struktur menjadi kuat. Sebaliknya, ketika pelanggaran dibiarkan, struktur dapat melemah.

### **5. Kesimpulan**

Berdasarkan analisis data, praktik sosial penumpang merefleksikan dualitas struktur, di mana struktur tidak hanya membatasi, tetapi juga memungkinkan tindakan agen. Penumpang tidak sekadar mengikuti aturan, melainkan menafsirkan dan mereproduksinya dalam praktik sehari-hari. Pada struktur signifikasi, Bus Transjatim dimaknai sebagai transportasi publik modern, terjangkau, dan relatif nyaman, sekaligus simbol efisiensi dan pelayanan pemerintah. Pada struktur dominasi, pengaturan sumber daya—jadwal, fasilitas, dan mekanisme tap-in—membentuk relasi kuasa tertentu, yang direspons penumpang secara adaptif sesuai situasi lapangan. Pada struktur legitimasi, aturan diterima selama dipandang adil dan konsisten; namun inkonsistensi penegakan aturan berpotensi melemahkan legitimasi tersebut.

Dimensi ruang dan waktu memainkan peran sentral. Halte dan interior bus menjadi arena reproduksi struktur, sementara perbedaan waktu perjalanan menghasilkan variasi pengalaman—terutama pada jam sibuk dan jam sepi. Struktur tampil sebagai enabler sekaligus constraint: mempermudah mobilitas dan menekan biaya, namun tetap membatasi pilihan melalui aturan dan jadwal. Secara teoretis, penelitian ini menegaskan bahwa struktur bersifat dinamis dan terus diproduksi ulang melalui tindakan penumpang. Secara praktis, temuan ini menunjukkan pentingnya konsistensi aturan, peningkatan fasilitas, serta penguatan budaya disiplin dalam layanan transportasi publik.

Penumpang sebagai agen memiliki peran aktif dalam membentuk makna, menjalankan atau melanggar aturan, serta menyesuaikan diri dengan kondisi yang ada. Dalam proses ini, tercipta dinamika sosial yang mencerminkan dualitas struktur: sebagai pembatas sekaligus pemberdaya. Dengan demikian, Bus Transjatim tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai ruang sosial yang memperlihatkan bagaimana manusia berinteraksi dengan sistem, membangun makna, serta menciptakan keteraturan dalam kehidupan sehari-hari.

### Daftar Pustaka

- [1] Achmad, Zainal Abidin. 2020. "Anatomi Teori Strukturasi Dan Ideologi Jalan Ketiga Anthony Giddens." *Translitera : Jurnal Kajian Komunikasi Dan Studi Media* 9(2):45–62.
- [2] ASSYIDIQI, M. D. (2024). *IMPLEMENTASI KINERJA DAN PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK PADA BUS TRANS JATIM KORIDOR I (Sidoarjo-Surabaya-Gresik)* (Doctoral dissertation, Universitas PGRI Adi Buana Surabaya).
- [3] Bagaskara, H. R. B., & Handayeni, K. D. M. E. (2024). Model Preferensi Komuter Sidoarjo–Surabaya Terhadap Bus Trans Jatim dengan Metode SEM. *Jurnal Teknik ITS*, 13(2), E149-E156.
- [4] Demartoto, Argyo. 2013. "TEORI STRUKTURASI DARI ANTHONY GIDDENS." *Optimizer WordPress Theme* 1. Retrieved (<https://argyo.staff.uns.ac.id/2013/02/05/teori-strukturasi-dari-anthony-giddens/>).
- [5] Fitri, F. L. (2023). Kualitas Pelayanan Transportasi Publik di Jawa Timur (Studi Kasus: Pelayanan Transportasi Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik-Surabaya-Sidoarjo).
- [6] Giddens, Anthony. 1984. *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press.
- [7] Giddens, Anthony. 2010. *Teori Strukturasi Dasar - Dasar Pembentukan Struktur Sosial Masyarakat*. Cetakan I. edited by S. Z. Qudsy. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- [8] Hasanah, H. (2017). Teknik-teknik observasi (sebuah alternatif metode pengumpulan data kualitatif ilmu-ilmu sosial). *At-Taqaddum*, 8(1), 21-46.
- [9] Imam Gunawan. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara
- [10] Kasiani, S., & Widiyarta, A. (2023). PERSEPSI KUALITAS PELAYANAN BUS TRANS JATIM KORIDOR I (SIDOARJO-SURABAYA-GRESIK) SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI JAWA TIMUR. *JDP (JURNAL DINAMIKA PEMERINTAHAN)*, 6(2), 197-216
- [11] Media Indonesia. 2022. "Moda Transportasi Bus Kian Diminati." Media Group 1. Retrieved (<https://m.mediaindonesia.com/mudik/544243/moda-transportasi-bus-kian-diminati>).
- [12] Mustofa, A., & Zainal, F. (2023). Kualitas Pelayanan Publik Pada Bus Trans Jatim. *Soetomo Administrasi Publik*, 381-394.