

RELASI AGEN STRUKTUR DALAM KEGIATAN KOMUNITAS PENGGEMAR KERETA API

(Studi Kasus: Komunitas Edan Sepur Indonesia Daerah Operasional 2 Bandung)



Djanatul Yoga

4825122493

**Skripsi ini Ditulis untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam
Mendapatkan Gelar Sarjana Sosial (S.Sos)**

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
2017**

ABSTRAK

Djanatul Yoga, Relasi Agen Struktur Dalam Kegiatan Komunitas Penggemar Kereta Api (Studi Kasus: Komunitas Edan Sepur Indonesia Daerah Operasional 2 Bandung), Skripsi. Jakarta. Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial. 2017

Penelitian ini bertujuan: *pertama*, mendeskripsikan mengenai kegiatan Komunitas Edan Sepur Indonesia yang dapat mengonstruksikan nilai kedisiplinan melalui kegiatan yang mereka lakukan. *Kedua*, mendeskripsikan Komunitas Edan Sepur Indonesia dalam menjalin pola kerjasama dengan konsep Interaksi Agen Struktur dengan pihak Manajemen Perusahaan Kereta Api dalam mencapai tujuan yang dimiliki masing-masing agen dan aktor yang terlibat.

Konsep yang digunakan dalam penelitian ini adalah komunitas yang dipadukan dengan konsep Teori Strukturasi. Penelitian ini dibangun melalui pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Adapun titik wilayah yang menjadi lokasi penelitian adalah di wilayah Bandung, dengan rincian tempat berada di Stasiun Cikudapateuh, Stasiun Bandung, dan Stasiun Kiara Condong. Penelitian ini diluncurkan pada Maret 2016 hingga April 2017. Jumlah informan yang ada di dalam penelitian ini sebanyak enam orang yang diantaranya adalah terdiri dari satu orang ketua komunitas, dua orang bagian dari pengurus komunitas yang aktif, dan tiga orang merupakan anggota aktif komunitas. Data yang tersaji diperoleh melalui data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan teknik observasi, wawancara mendalam, studi pustaka dan dilengkapi dengan dokumentasi. Teknik analisis data dalam penelitian ini yaitu dengan cara mengaitkan hasil temuan di lapangan dengan melakukan hasil pengelompokan data dari hasil penelitian kemudian yang terakhir dilanjutkan dengan menyusun hasil penelitian.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan Komunitas Edan Sepur dilandasi dengan berbagai latar belakang yang sama mengenai kecenderungan mereka terhadap perkeretaapian. Penelitian juga menunjukkan bahwa kegiatan yang diluncurkan oleh komunitas memberikan arti penting untuk mengedukasi masyarakat di wilayah Kota Bandung ketika berada di perlintasan dengan program Sosialisasi Disiplin Perlintasan. Adapun hasil manfaat lain yang dirasakan dari kehadiran komunitas adalah adanya peran edukasi ke masyarakat yang terlaksana dari program EduTrain antara PT. KAI dengan Komunitas Edan Sepur. Dalam kaitannya dengan konsepsi Sosiologi, kegiatan Sosialisasi Disiplin perlintasan merupakan hasil dari pengaitan konsep agen dan aktor yang melandasi terwujudnya kegiatan tersebut. Alasan yang mendasari kegiatan tersebut adalah masih terdapatnya pelanggaran dan berimbas akan keselamatan berkendara demi terwujudnya ketertiban di sekitar wilayah perlintasan kereta api. Kegiatan Edu Train sendiri menunjukkan bahwa landasan yang digunakan adalah termasuk kepada kegiatan yang berlandaskan kesadaran deskursif. Hal tersebut di tunjukkan oleh adanya keinginan untuk mencapai tujuan yang mendasari pelaksanaan kegiatan tersebut. Sehingga kegiatan yang dilaksanakan cenderung memiliki tujuan untuk dapat menjalin kerjasama dengan pihak PT. KAI dengan Komunitas dan juga sekaligus pengenalan komunitas kepada masyarakat melalui kegiatan Edu Train yang menjadi bentuk aktualisasi dari konsep praktik sosial.

Kata Kunci: Komunitas, Kereta api, Agen Struktur.

ABSTRACT

Djanatul Yoga. Relation of Structur Agent in Community Activities of Train Enthusiasts (Case Study: Edan Sepur Indonesia Community Operational Area 2 Bandung), Undergraduate Thesis. Jakarta. Sociology Study Program. Faculty of Social Science. 2017.

The purposes of this research are: firstly, describe the activities of Edan Sepur Indonesia Community that can constructively discipline through their activities. Second, describe Edan Sepur Indonesia Community in establishing cooperation pattern with the concept of Structure Agent Interaction with Railway Company management in achieving the goals owned by each agent and actors involved.

The concept used in this study is a community combined with the concept of structural theory. This research is built through qualitative approach with case study method. The location of the point of the research area is located in Bandung area, with the atmosphere of the place in Cikudapateuh Station, Bandung Station, and Kiara Condong Station. The study was conducted in March 2016 until April 2017. The number of informants in this study were six people consisting of one community leader, two part of an active community committee, and three were active members of the community. The data presented according to primary data and secondary data. Data packaging techniques used are with observation techniques, in-depth interviews, library studies and completed with documentation. Data analysis techniques in this study by linking the findings in the field with perform results grouping data results of the last research followed by preparing the results of research.

The results show that the similarity of Edan Sepur Community is based on various backgrounds about their trends in railways. The research also shows that activities carried out by the community provide an important meaning to educate people in the area of Bandung City while in crossing with the Socialization Discipline program of Crossing. As another result that is felt from the view of the community is the role of education to the community that implemented from EduTrain program between PT. KAI with Edan Sepur Community. In his training with the conception of Sociology, the Socialization of Cross-disciplinary activities is the result of the conceptualization of the agent and the actor underlying the realization of the activity. The underlying reason for the activity is the existence and impact of the safety of driving for the realization of order around the railway crossing area. Edu Train's own activities show the foundations used include activities based on the awareness of descriptive. This is indicated by the desire to achieve the objectives underlying the implementation of these activities. Activities that are being implemented have a goal to be able to establish cooperation with the PT. KAI with the Community as well as community communities through Edu Train activities that become the actualization of the concept of social practice.

Keywords: Community, Railway, Structural Agent.

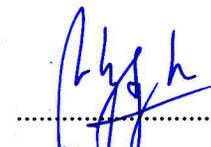
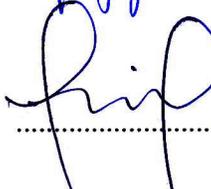
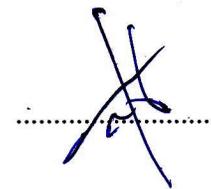
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Penanggung Jawab/ Dekan Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Jakarta



Dr. Muhammad Zid, M.Si.
NIP. 19630412 199403 1 002

Tim Penguji

No.	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
1.	<u>Dr. Evy Clara, M.Si</u> NIP. 19590927 198403 2 001 Ketua Sidang		16/8-17
2.	<u>Dra. Rosita Adiani, MA</u> NIP. 19600813 198703 2 001 Sekretaris Sidang		10/8-17
3.	<u>Dian Rinanta Sari, S.Sos, M.A.P</u> NIP. 19690306 199802 2 001 Penguji Ahli		14/8-17
4.	<u>Dr. Ikhlasiah Dalimoenthe, M.Si</u> NIP. 19650529 198903 2 001 Dosen Pembimbing I		15/8-17
5.	<u>Abdul Rahman Hamid, SH, MH</u> NIP. 19740504 200501 1 002 Dosen Pembimbing II		14/8-17

Tanggal Lulus: 31 Juli 2017

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Djanatul Yoga

No Registrasi : 4825122493

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “**Relasi Agen Srtuktur Dalam Kegiatan Komunitas Penggemar Kereta Api (Studi Kasus: Komunitas Edan Sepur Indonesia Daerah Operasional 2 Bandung)**” ini sepenuhnya karya sendiri. Tidak ada bagian di dalamnya yang merupakan plagiat dari karya orang lain dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan kepada saya apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya ini, atau ada klaim dari pihak lain terhadap keaslian karya saya ini.

Jakarta, Juli 2017



Djanatul Yoga

MOTTO DAN LEMBAR PERSEMBAHAN

Sesungguhnya, Ilmu adalah bentuk dari rezeki yang tak'kan pernah habis. Maka itu percayalah, bahwa Allah tidak akan pernah salah dalam memberi rezeki.

“... Skripsi ini saya persembahkan kepada Ibu Tri dan Bapak Gunadi yang telah berjuang dengan balutan kasih sayang kepada saya, dengan ukuran yang tak terhingga sampai saat ini. Juga untuk orang-orang yang telah saya anggap sebagai keluarga, bagian dari hidup dan sangat berarti akan kehadirannya hingga bersama saya sampai ke titik takdir detik ini”

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Shalawat dan salam semoga senantiasa dicurahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang telah mengajarkan kita untuk hidup berbahagia di dunia maupun di akhirat. Kemudian saya haturkan terima kasih kepada Ibu dan Bapak serta keluarga tercinta yang telah banyak memberikan semangat, doa, perhatian, dorongan, serta kasih sayangnya sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi. Alhamdulillah atas izin-Nya penulis bisa menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Relasi Agen Srtuktur Dalam Kegiatan Komunitas Penggemar Kereta Api (Studi Kasus: Komunitas Edan Sepur Indonesia Daerah Operasional 2 Bandung)”**, Program Studi Sosiologi, Universitas Negeri Jakarta. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah mendukung, membantu dan mendorong penulis dalam menyusun skripsi ini dan juga selama pelaksanaan penelitian.

1. Dr. Muhammad Zid, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta yang telah memberikan dukungan secara non materil kepada penulis.
2. Dr. Robertus Robet, MA sebagai Koordinator Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta yang telah membantu membimbing dan menyetujui pengajuan skripsi.
3. Dr. Ikhlasiah Dalimoenthe, M.Si sebagai Dosen Pembimbing I yang telah banyak membantu dalam memberikan bimbingannya dan arahan kepada penulis sampai terselesaikannya skripsi ini.
4. Abdul Rahman Hamid, S.H., M.H. sebagai Dosen Pembimbing II. Terimakasih sebesar-besarnya atas bimbingan dan motivasinya hingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.

5. Dian Rinanta Sari, S.Sos, M.A.P sebagai Penguji Ahli dalam sidang skripsi penulis. Terima kasih atas kritik dan saran yang sangat memberikan pencerahan kepada skripsi saya.
6. Dr. Evy Clara, M.Si sebagai Ketua Sidang dalam sidang skripsi penulis. Terima kasih atas saran dan masukannya terhadap skripsi penulis.
7. Dra. Rosita Adiani, MA sebagai Sekretaris Sidang sekaligus Pembimbing Akademik Penulis. Terima kasih atas kritik dan saran yang sangat membantu dalam perbaikan skripsi penulis.
8. Para Dosen Sosiologi yang telah memberikan berbagai ilmu dan memberikan informasi perkuliahan dan skripsi.
9. Mbak Tika dan Mbak Mega sebagai administrasi Program Studi Sosiologi, terima kasih telah memperlancar administrasi penulis.
10. Seluruh informan yang terlibat dalam penyusunan skripsi, baik dari jajaran karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan juga Komunitas Edan Sepur Indonesia.
11. Untuk *My Soulmate*, Virna Aulia Achmad yang selama penyusunan skripsi telah banyak membantu baik dalam penulisan sampai membantu dalam hal penyuntikan semangat, hingga Penulis bisa sampai pada titik pencapaian ini.
12. Untuk jajaran petinggi divisi Operational Support Quality (OSQ) PT. Dana Purna Investama (DPI), Bapak Ikhwan, Pak Subur, dan Bu Sari yang telah memberikan dukungan untuk peneliti bisa terus menuntaskan penelitian. Pak Kukuh, Pak Sunoko, Pak Sule, Ari, Mbak Inah, Mbak Fajar, dan Mbak Mala yang sudah mendukung juga selama berada di waktu bekerja.
13. Tidak lupa kepada Ali, Abdurrahman, Nasrul, Nindy, Iwan, Dhanny, Dino dan teman-teman Sosiologi Pembangunan Reguler 2012 serta Arief, Desy, Bungaran juga teman-teman satu angkatan yang telah banyak membantu dalam hal informasi, penyusunan skripsi dan selama perkuliahan.

14. Pihak-pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu, yang telah turut membantu dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Penulis menerima saran, masukan, dan kritik terhadap skripsi ini demi penyempurnaan lebih lanjut. Semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi orang-orang yang membutuhkan sebagai bukti bakti saya kepada ilmu pengetahuan dan tanggung jawab pendidikan bangsa Indonesia.

Jakarta, Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
MOTTO DAN LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Permasalahan Penelitian	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Tinjauan Pustaka Sejenis.....	10
F. Kerangka Konseptual	18
1. Komunitas	18
2. Teori Strukturasi	21
G. Metodologi Penelitian	24
1. Pendekatan Penelitian	24
2. Peran Peneliti	24
3. Teknik Pengumpulan Data	25
a. Data Primer	26
b. Data Sekunder	27
4. Subjek Penelitian	27
5. Lokasi dan Waktu Penelitian	29
6. Strategi Triangulasi Data	30
H. Sistematika Penulisan	31
BAB II SETTING SOSIAL KOMUNITAS EDAN SEPUR INDONESIA	34
A. Pengantar	34

B. Historikal Keberadaan Komunitas Edan Sepur Indonesia	35
C. Gambaran Latar Belakang Para Penggemar	44
D. Kereta Api: Sebuah Benda yang Menjadi Daya Tarik Berkumpul di Komunitas Edan Sepur	69
F. Kesimpulan	76
BAB III KEGIATAN KOMUNITAS EDAN SEPUR SEBAGAI DASAR PERWUJUDAN EKSISTENSI DI MASYARAKAT	77
A. Pengantar	77
B. Berawal dari Kesamaan Hobi yang Menciptakan Kegiatan Bermanfaat	78
C. Andil Komunitas Edan Sepur di Kegiatan Sosialisasi Tertib Perlintasan	86
D. Kontribusi Komunitas Edan Sepur di dalam Kegiatan Edu Train	95
E. Kesimpulan	107
BAB IV BENTUK INTEGRASI AGEN STRUKTUR PADA KOMUNITAS EDAN SEPUR INDONESIA	108
A. Pengantar	108
B. Pola Interaksi Komunitas Edan Sepur Indonesia di Masyarakat Bandung..	110
C. Sosialisasi Tertib di Perlintasan: Bentuk Praktik Sosial hasil Proses Strukturasi	118
1. Komunitas Menjadi Kelengkapan Struktural dalam Melihat Kebutuhan Masyarakat.....	118
2. Manajemen Perusahaan Kereta Api dan Komunitas dalam Sinergi untuk Perubahan Masyarakat lebih Disiplin	122
D. Edu Train: Pemanfaatan Kegiatan dalam Mengonstruksi Praktik Sosial	124
1. Menciptakan Mutualisme antara Komunitas dengan Manajemen PT. KAI	125
2. Nilai Praktik Sosial oleh Komunitas dalam Kegiatan EduTrain.....	128
E. Kesimpulan	130
BAB V PENUTUP	132
A. Kesimpulan	132
B. Saran	133
DAFTAR PUSTAKA	135
LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1 Alur Berpikir Penelitian	23
Bagan 3.1 Pola Kegiatan Sosialisasi Disiplin di Masyarakat	86
Bagan 4.1 Pola Interaksi Komunitas terhadap Masyarakat	112
Bagan 4.2 Element Identitas <i>Railfans</i> pada Individu di Komunitas Edan Sepur	115
Bagan 4.3 Konversi Bentuk Tindakan Positif Terhadap Minat	117
Bagan 4.4 Perwujudan Tindakan Sosial Rasional Instrumental dalam Kegiatan Edu Train	129

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tabel Keterlambatan dan Kendala Jadwal Kereta Api Tahun 2009	3
Tabel 1.2 Tabel Perbandingan Penelitian Sejenis	17
Tabel 2.1 Data Jenis Kelamin, Suku, Agama, serta Usia Informan	67
Tabel 2.2 Beberapa Faktor Pendorong serta Alasan Informan Membentuk dan Bergabung dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia	67
Tabel 3.1 Tabel Jadwal Kegiatan Temporer Komunitas Edan Sepur.....	79
Tabel 3.2 Tabel Kegiatan Rutin Sosialisasi di Perlintasan	80
Tabel 4.1 Data Temuan Pelanggaran Perlintasan KA di Wilayah Bandung	120

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Komunitas Edan Sepur Indonesia	39
Gambar 2.2 Abdullah P.G	51
Gambar 2.3 Yuki A.R.	54
Gambar 2.4 M. Gilang G	61
Gambar 3.1 Kegiatan “Aksi Teladan; Mengedukasi Pengendara Untuk Tertib di Perlintasan Kereta Api”	86
Gambar 3.2 Pelaksanaan <i>Briefing</i> Persiapan Sebelum Melaksanakan Kegiatan Sosialisasi Tertib di Perlintasan	89
Gambar 3.3 Posisi yang Peserta Lakukan dalam Situasi Perlintasan yang Akan Dilewati Kereta Api	91
Gambar 3.4 Sesi Foto Bersama dari Seluruh Peserta Sosialisasi Tertib Perlintasan pada Akhir Kegiatan	93
Gambar 3.5 Pelaksanaan Kegiatan Edu Train yang Bertepatan Dengan Hari Dongeng Sedunia	97
Gambar 3.6 Jadwal Perjalanan KA yang Biasa Digunakan Untuk Program Edu Train ..	101
Gambar 3.7 Memasuki Sesi Pemeriksaan Tiket Oleh Kondektur Perjalanan kepada Peserta Edu Train	103
Gambar 3.8 Kondisi di dalam Kereta Ketika Melakukan Penyuluhan kepada Peserta ...	105
Gambar 4.1 Sesi Foto Bersama Relawan Edu Train (PT. KAI dan Komunitas Edan Sepur)	127

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Mobilitas akan perpindahan individu atau masyarakat dari suatu tempat ke tempat lain, tidak lepas dari peran alat transportasi. Penggunaan alat transportasi juga dapat dikategorikan menjadi dua jenis, yang pertama adalah alat transportasi/kendaraan pribadi dan juga alat transportasi publik. Kendaraan pribadi biasanya terdiri dari jenis-jenis kendaraan yang dimiliki oleh hal-hal yang bersifat privat, misalnya mobil pribadi, sepeda motor, dan juga sepeda. Sedangkan transportasi publik merupakan bentuk kendaraan yang digunakan dan dimiliki oleh masyarakat luas atau umum.

Transportasi umum pada era sekarang ini sudah cukup beragam modelnya, namun secara garis besar, kendaraan yang dimaksudkan kemudian mengerucut kepada kedua hal: kendaraan umum berbasis Jalan Raya dan kendaraan umum berbasis Rel. Sudah cukup banyak ditemui di Indonesia terutama di kota besar kendaraan umum yang menggunakan konsep berbasis Jalan Raya, seperti misalnya yang umum adalah Bus hingga angkutan kota yang ukurannya menyesuaikan kondisi jalan yang dilaluinya. Untuk kendaraan umum berbasis rel saat ini yang masih dapat dikatakan masif adalah di pulau Jawa. Jalur yang cukup panjang dan terintegrasi mulai dari ujung barat pulau Jawa di wilayah Merak, hingga ujung timur pulau Jawa di wilayah Banyuwangi, yang membentang sepanjang 3.808 Km pada tahun 2015.¹

¹ *Buku Informasi Transportasi*, Kementerian Perhubungan, 2015, hlm. 19

Jumlah jarak rel yang cukup panjang tersebut, sudah menjadi rahasia umum bahwa masyarakat di pulau jawa dapat dikatakan cukup akrab dengan kereta api. Tingkat efisiensi yang diciptakan dari mobilitas menggunakan kereta api menjadi salah satu alasan yang cenderung dijadikan masyarakat untuk tipikal yang bertempat tinggal di kota besar. Sehingga mobilitas perpindahan masyarakat mulai dari kota besar menuju pedesaan cukup mengandalkan kereta api, seperti yang dapat dilihat pergerakannya pada musim mudik hari raya keagamaan misalnya. Hampir sebagian besar masyarakat masih menaruh kepercayaannya kepada kereta api sebagai sarana transportasi andalan untuk menuju kampung halaman.

Seiring berjalannya masa, moda transportasi umum yang memiliki ciri khas dalam pelayanannya yang cukup “masal” ini—karena banyaknya orang yang dapat diangkut pada sekali jalan, membuat para konsumennya pun semakin bertambah. Tercatat menurut data yang disadur dari website Badan Pusat Statistik, pengguna kereta api pada Desember tahun 2006 sebanyak sekitar 13 juta orang, dan kemudian pada Desember tahun 2009 meningkat menjadi sekitar angka 17 juta orang.² Namun dinamisasi yang dialami oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) ini cenderung belum sangat siap dalam menerima perubahan yang dialami oleh konsumen mereka. Tingginya minat masyarakat kepada moda transportasi ini dari tahun ke tahun cenderung belum dibarengi dengan peningkatan sarana dan prasarana yang ada.

² *Data Jumlah Penumpang Kereta Api*, bersumber dari PT Kereta Api Indonesia dan PT. KAI Commuter Jabodetabek, disadur melalui laman Badan Pusat Statistik (BPS) di <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/815> pada 21 Juli 2017, pukul 19:00 WIB.

Keadaan perkeretaapian yang dirasa masih sangat perlu pembenahan terjadi pada kisaran tahun 2009. Pada tahun tersebut, dapat dilihat banyak sekali kekurangan di dalam tubuh PT. KAI dalam menjalankan fungsi mereka sebagai operator Kereta Api.³ Seperti data yang terlihat dalam Buku laporan tahunan yang dimiliki oleh PT. KAI pada tahun 2009 berikut ini:

Tabel 1.1

Tabel Keterlambatan dan Kendala Jadwal Kereta Api Tahun 2009

No.	Deskripsi	Realisasi (2008)	Program (2009)	Realisasi (2009)
1	Rata- Rata Keterlambatan			
	a. KA Penumpang			
	• Berangkat (menit)	5	3	6
	• Datang (menit)	37	35	35
	b. KA Barang			
• Berangkat (menit)	97	70	115	
• Datang (menit)	111	80	115	
2	Peristiwa Luar Biasa Hebat (kali kecelakaan)	4	-	7
3	Peristiwa Luar Biasa (kali kecelakaan)	18	-	16
4	Anjlogan/Terguling (kali kecelakaan)	109	-	95

(Sumber: *Annual Report PT. KAI (Persero) tahun 2009*)

Data yang tersaji pada Tabel 1.1 memberikan gambaran bahwa pada tahun 2009 yang dimana jika dilihat pada tolok ukur pada masa sekarang, tahun tersebut merupakan tahun dimana awal perubahan yang dilakukan oleh pihak perusahaan PT. KAI. Pada tabel tersebut memberikan gambaran akan realisasi akan target PT. KAI dalam segi pelayanannya, terutama dalam segi ketepatan waktu dan juga adanya angka

³ Buku Tahunan Laporan Kinerja PT. KAI (Annual Report), tahun 2009.

kecelakaan pada perjalanan kereta api. Pada Tabel 1.1 tersebut dapat dilihat bahwa dalam segi keterlambatan KA baik pada keberangkatan maupun kedatangan, tingkat pencapaian target hanya dapat dicapai pada ketepatan waktu datang, dan selebihnya belum dapat mencapai di bawah angka target. Kemudian dari segi kejadian kecelakaan pada tahun 2009, yang dimana pada tabel menunjukkan untuk target dari perusahaan dari tahun sebelumnya di 2008 adalah *zero accident* atau tidak terjadi kecelakaan sama sekali. Namun, pada kenyataannya melalui data tersebut kita melihat bahwa cenderung masih terjadinya kejadian kecelakaan, walaupun pada dua aspek telah terjadi penurunan angka kecelakaan.

Angka yang tersaji pada data sebelumnya menunjukkan bahwa masih terdapat kekurangan dalam tingkat pelayanan, yang dilihat dari standar ketepatan waktu dan tingkat keselamatan penumpang yang mengambil dari angka kecelakaan dari kereta api. Selain dari masih cenderung timpangnya perbaikan pelayanan dengan grafik meningkatnya penumpang, kemudian sistem tiket yang masih tradisional membuat timbulnya masalah lain. Pandangan masyarakat yang pada saat itu masih cenderung berfikir untuk naik kereta sudah menjadi hal yang harus ditentukan dengan tingkat keberuntungan, sebab dalam mendapatkan tiketnya harus berjuang antri di loket sejak pagi hari.

Contoh dari masih terdapatnya sebagian permasalahan dari pihak manajemen PT. KAI pada kisaran tahun 2009-an tersebut, secara tidak langsung cenderung membuat sekelompok masyarakat tergugah. Atas landasan banyaknya keluhan dari masyarakat pula, sekelompok orang yang memiliki kecenderungan menggemari kereta api

kemudian berinisiatif membentuk komunitas. Kecenderungan yang mereka miliki tersebut juga dapat dikatakan sebagai bentuk dari sekelompok penggemar kereta api. Hubungan yang terjadi dari kondisi di atas dilandasi dari landasan emosional yang sama terhadap kereta api. Artinya, apabila seseorang atau sekelompok orang dalam mencari, mendapatkan, dan melaksanakan kegiatan, orang-orang yang dihubungi dan di ajak kerja sama adalah orang-orang yang bisa dihubungi melalui hubungan emosi jenis ini.⁴ Rasa emosional akan ketertarikan mereka dengan kereta api tersebut hadir, yang mereka anggap bukan hanya sekedar alat transportasi semata, membuat mereka inisiatif untuk membentuk komunitas.

Komunitas yang terbentuk salah satunya yakni Komunitas Edan Sepur Indonesia. Komunitas yang dibentuk dengan berlandaskan kecenderungan dalam minat mereka terhadap kereta api dan juga prihatin dengan masalah yang ada di sistem perkeretaapian, memutuskan mereka untuk akhirnya membentuk suatu komunitas. Namun, sebenarnya masih ada beberapa komunitas yang kemudian terbentuk. Seperti misalnya komunitas Kereta Rel Listrik Mania (KRL Mania)⁵ dan kemudian Indonesian Railways Preservation Society (IRPS)⁶ yang dalam arti bahasa Indonesianya adalah Komunitas Pecinta dan Pelestari Kereta Api. Latar belakang dari masing-masing komunitas tersebut terbentuk dari kegiatan sehari-hari sekelompok masyarakat dalam menggunakan Kereta Api. KRL Mania terbentuk karena adanya sekelompok

⁴ Ruddy Agusyanto, *Jaringan Sosial dalam Organisasi*, (Jakarta: Rajawali Pres. 2007), hlm. 68

⁵ Nama komunitas yang sudah ada dan disadur melalui halamannya di <http://www.krlmania.com/> pada 21 Juli 2017, pukul 20:03 WIB.

⁶ Nama komunitas yang sudah ada dan disadur melalui halamannya di <http://www.irps.or.id/> pada 21 Juli 2017, pukul 20:29 WIB.

masyarakat yang memang setiap harinya menggunakan jasa angkutan kereta api untuk menopang mobilitas mereka. Sebab itulah dibentuk komunitas yang menampung kaum komuter agar terjalin komunikasi dan sekaligus sebagai forum diskusi mengenai situasi perjalanan kereta api yang biasa mereka gunakan. Kemudian komunitas IRPS yang terbentuk dengan landasan kegemaran mereka terhadap sejarah dan napak tilas asal-usul kereta api. Mulai dari sejarah pada masa kolonial baik bentuk keretanya hingga menyusuri setiap jejak-jejak bangunan bersejarah yang berkaitan dengan kereta api.

Komunitas Edan Sepur Indonesia dirasa cukup memiliki landasan terbentuknya yang lebih cenderung lebih global. Karena pada sebelum terbentuk, komunitas ini memiliki landasan ingin menjadi bagian utama dalam menampung orang-orang yang memiliki kecenderungan sejenis. Mereka yang memiliki kegemaran dengan Kereta Api baik dalam bentuk fotografi, kegemaran mereka terhadap benda-benda bersejarah dan juga cenderung menjadi pemerhati dari masyarakat yang konsumen dari kereta api kepada konsidi perkeretaapian yang ada. Komunitas ini terbentuk pada 2009 dan saat ini sudah memiliki anggota sebanyak 5.000 orang.

Ketertarikan peneliti untuk meneliti komunitas ini karena jika dilihat dari kegiatannya, Komunitas Edan Sepur Indonesia sudah cukup berani dalam melakukan kegiatan-kegiatan yang secara langsung maupun tidak langsung bersinggungan dengan pihak manajemen PT. KAI. Melalui kegiatan mereka pula, adanya tujuan-tujuan yang ingin disampaikan kepada masyarakat menjadi tersampaikan secara langsung. Peneliti akan melihat komunitas ini melalui dua aspek kegiatan, yang pertama yakni kegiatan mereka dalam kaitannya dengan kedislipinan masyarakat yang melewati perlintasan

sebidang. Kegiatan ini menitik beratkan kepada penyampaian nilai ketertiban yang selama ini masih cenderung ditemukan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dan dapat memberikan efek negatif berupa membahayakan pengguna jalan.

Kegiatan yang lainnya adalah kegiatan mengenai EduTrain. Kegiatan ini merupakan program lokal dari pihak manajemen PT. KAI di Daerah Operasional (Daops) 2 Bandung. Dalam kegiatan ini Komunitas Edan Sepur berkesempatan untuk dapat ikut kedalam kegiatan dan menjadi *front liner* atau garda depan dalam memandu para peserta yang ada di dalamnya. Kegiatan ini berisikan tentang penyuluhan akan seluk-beluk yang terdapat pada perkeretaapian di Indonesia, mulai dari hal-hal seperti sejarah stasiun hingga wilayah-wilayah yang akan mereka sambangi.

Dua kegiatan tersebut menjadi fokus peneliti dalam mengaitkan kepada konsep yang dilihat dari pandangan sosiologis. Dalam konsep strukturasi yang dipaparkan oleh Anthony Giddens, terdapat penempatan istilah yakni mengenai struktur dan agen dengan sifat kedua komponen saling berkaitan. Kedua komponen tersebut kemudian memberikan arti bahwasanya masyarakat merupakan tempat dari terjadinya praktik sosial. Praktik sosial yang dimaksudkan adalah adanya kegiatan yang dilakukan oleh entitas atau sekelompok orang secara terus menerus dan berulang.⁷ Hasil dari dilakukannya praktik sosial tersebut setelahnya akan membawa perubahan, perubahan yang terjadi terutama di tengah-tengah masyarakat bisa memiliki dampak baik dalam hal perbaikan, atau dapat pula berdampak buruk kepada perpecahan. Namun sebagian

⁷ Anthony Giddens, *Teori Strukturasi: Dasar-dasar Pembentukan Struktur Sosial Masyarakat*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 40

besar usaha dari praktik sosial yang dilakukan dalam kaitannya oleh Komunitas Edan Sepur adalah praktik yang mengaharapkan hasil yang baik.

Kegiatan yang dilakukan oleh Komunitas Edan Sepur akan dilihat menggunakan praktik sosial yang dilakukan oleh komunitas terhadap pihak manajemen. Bisa secara langsung memberikan gambaran bahwa seperti apa hubungan yang terjalin dari kegiatan yang komunitas lakukan dalam menjalin kerjasama dengan manajemen PT. KAI, atau memiliki cara yang tidak langsung yang serta merta menggunakan media kegiatan dalam proses yang berulang. Sehingga kemudian setiap anggota dapat merasakan dampak positif dari hasil kerjasama itu, baik dalam cakupan individu ataupun kelompok. Selain itu juga melihat konsep agen struktur yang tercipta dalam sudut pandang kegiatan baik pada sosialisasi di perlintasan dan juga kegiatan EduTrain, hingga kemudian dapat dilihat pola yang timbul dari kerjasama tersebut untuk dapat menciptakan tujuan yang sama dari permasalahan yang terdapat di lapangan.

B. Permasalahan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan oleh peneliti, pertanyaan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana Komunitas Edan Sepur Indonesia dapat mengosntruksikan nilai kedisiplinan dari kegiatan yang dilakukan?
2. Bagaimana Komunitas Edan Sepur Indonesia dapat menjalin pola kerjasama dengan konsep Interaksi Agen - Struktur dengan pihak Manajemen PT. KAI?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bentuk dari konstruksi sosial yang dilakukan dari setiap kegiatan yang dilakukan. Konstruksi sosial yang dibentuk nantinya akan berimbas kepada praktik sosial yang digunakan komunitas dalam tujuan mereka agar dapat berdaya bagi lingkungan masyarakat sekitar. Melalui kegiatan yang mereka laksanakan, dengan tujuan utama mengonstruksi nilai kedisiplinan dan mendapatkan pola dari praktik sosial yang komunitas lakukan. Praktik sosial yang dimaksud adalah tujuan kegiatan yang berbuah kepada terjalannya kerja sama, baik yang menuju kepada masyarakat atau juga ke arah manajemen PT. KAI.

Melalui penelitian ini digambarkan bahwa peran dari kehadiran Komunitas Edan Sepur Indonesia di tengah masyarakat Kota Bandung dapat memberikan dampak nilai kedisiplinan pengendara ketika melintasi perlintasan kereta api. Hal ini memberikan nilai lebih bagi Komunitas Edan Sepur Indonesia dalam menjadikan contoh dari salah satu komunitas yang dapat memberikan efek lebih, bukan hanya sekedar penyalur hobi tetapi dapat juga sarana praktik sosial.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kajian yang lebih mengenai fungsi dari kehadiran komunitas yang memberikan dampak sosial secara langsung kepada masyarakat. Selain itu, melalui kegiatan yang mereka lakukan seperti Sosialisasi di Perlintasan dan EduTrain dapat memberikan contoh praktik sosial yang juga menjadikan manfaat bagi perusahaan yang menaungi, karena komunitas Edan

Sepur dalam hal ini menjadi salah satu *stakeholder* yang memberikan efek kepada manajemen PT. KAI. Secara akademik penelitian ini diharapkan dapat memberikan perkembangan dunia intelektual terutama dalam kajian Sosiologi Komunitas.

Melalui penelitian ini, digambarkan bahwa kehadiran dari Komunitas Edan Sepur di tengah masyarakat Kota Bandung memberikan sedikit gambaran bahwa masih terdapat komunitas yang memiliki kecenderungan akan kepedulian kepada masyarakat. Hal tersebut ditunjukkan melalui kegiatan yang dikakukan oleh Komunitas Edan Sepur atas sinergi yang mereka lakukan dengan manajemen PT. KAI. Kegiatan sosialisasi perlintasan yang nantinya dapat berdampak kepada perubahan disiplin yang ada di masyarakat. Kegiatan EduTrain yang kemudian memberikan dampak edukasi kepada masyarakat yang menjadi peserta untuk lebih mengetahui tentang seluk-beluk perkeretaapian.

E. Tinjauan Pustaka Sejenis

Tinjauan pustaka dalam penelitian kali ini terkait dengan komunitas beserta peran tindakan sosialnya kepada masyarakat, baik itu dalam kaitannya dalam bidang sosial ataupun dalam hal membantu secara khusus kepada kegiatan penyosialisasian kepada masyarakat untuk lebih bisa bertransportasi umum, terdapat tiga bahasan dengan beberapa topik terkait. Pertama melalui penelitian oleh Donny Mason Sitompul pada tahun 2012 dengan judul “*Model Relasi Komunitas Suara Transjakarta Dengan Unit Pengelola Transjakarta Busway Dalam Melakukan Evaluasi Transjakarta Busway*”. Penelitian kedua yakni oleh Dian Permata Sari pada

tahun 2011 yang berjudul “*Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal: Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta*”. Serta penelitian ketiga yakni oleh Teguh Hidayatul Rachmad pada tahun 2014 dengan judul “*Gaya Hidup Komunitas Penggemar Vespa Gembel Sebagai Subkultur (Studi Kasus di Bangkalan, Madura)*”.

Donny Sitompul⁸ melihat fenomena percepatan nilai pertumbuhan penggunaan transportasi umum di ibu kota semaki meningkat, khususnya penggunaan Moeda Transjakarta. Namun dalam kenyataannya, tidak jarang meningkatnya kesadaran masyarakat tentang pentingnya bertransportasi umum cenderung belum bisa diimbangi dengan percepatan pembangunan prasarana transportasi yang dilakukan oleh pemerintah. Terdapat ketimpangan antara *supplies* dan *demmand* dalam hal kebutuhan mobilisasi masyarakat Jakarta.

Donny menilik bagaimana perjalanan perkembangan transportasi trasnjakarta dari mulai diresmikan hingga penelitian tersebut dibuat. Kota Jakarta menjadi semakin padat dan membuat segala aspek yang menyangkut kehidupan menjadi terbatas dan sulit dipenuhi. Menurutnya, masyarakat sangat berharap angkutan umum menyediakan jasa pelayanan yang aman dan nyaman. Masyarakat tidak perlu lagi berdesakan dalam angkutan umum dan terhindar dari kemacetan karena padatnya kendaraan di jalan, dalam hal ini tentu lebih menghemat waktu. Dengan adanya angkutan umum yang

⁸ Donny Mason Sitompul, “*Model Relasi Komunitas Suara Transjakarta Dengan Unit Pengelola Transjakarta Busway Dalam Melakukan Evaluasi Transjakarta Busway*”, (Depok: Perpustakaan Pusat Universitas Indonesia, 2012)

aman juga menarik minat, setiap pengguna tidak perlu merasa khawatir jika melakukan perjalanan secara kolektif, terhindar dari pelecehan, pencurian atau tindakan kriminal lainnya. Inilah kondisi ideal ketika masyarakat merasa nyaman dengan kendaraan umum, sehingga kepemilikan kendaraan pribadi mampu ditekan.

Donny juga menambahkan bahwa upaya dari pengelola dalam hal ini Dinas Perhubungan DKI Jakarta melalui Unit Pengelola (UP) Transjakarta Busway mencoba memberikan pelayanan semaksimal mungkin terhadap para pengguna Transjakarta Busway. UP bekerja dengan melakukan evaluasi dari berbagai permasalahan Transjakarta Busway di masing-masing koridor. Namun UP ini tentu saja tidak memiliki cukup kapasitas dalam menanggapi keluhan atau saran dari seluruh para pengguna Transjakarta Busway.

Kemudian Mengantisipasi peran serta masyarakat dalam pelaksanaan dan evaluasi saat Transjakarta Busway diperkenalkan tahun 2004. UP Transjakarta Busway juga memanfaatkan mailing list *suaratransjakara@yahoo.groups* sebagai media sosialisasi dan evaluasi bagi Unit Pengelola. Kemudian Pada tahun 2007, anggota mailing list ini akhirnya membentuk komunitas, yaitu Komunitas Suara Transjakarta, atau biasa disebut komunitas STJ dengan hadirnya web komunitas *www.suaratransjakara.org* beserta struktur komunitas yang ada.

Peran dari komunitas inilah yang ingin peneliti lihat dalam penelitian kali ini. Kaitannya peran komunitas dengan bagaimana proses sosialisasi nilai-nilai yang ada pada Moda transportasi kereta api. Namun ada hal yang signifikan yang terlihat

dengan objek penelitian peniti, karena pada penelitian yang dilakukan Donny lebih menekankan pada pemanfaatan website sebagai sarana penghubung dan terfokus kepada diskusi terkait permasalahan yang ada di tubuh lembaga Transjakarta atau Komunitas itu sendiri.

Kemudian melalui skripsi kedua yakni pada tahun 2011 "***Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal: Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta***". Dian Permata Sari⁹ melihat bahwa Studi mengenai proses pengorganisasian komunitas balapan mobil liar melalui organisasi formal yang berada di Jalan Asia Afrika Senayan, Jakarta Selatan. Penelitian ini melihat warga komunitas kota mana yang melakukan penyimpangan balapan mobil liar. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif untuk mengetahui proses terbentuknya organisasi formal sebagai wadah melakukan kegiatan ilegal yaitu balapan mobil liar.

Menurut Dian, organisasi formal dapat dibangun dengan adanya tahapan yang dalam penelitian ini dapat dilihat melalui ciri-ciri organisasi menurut Berelson dan Steiner¹⁰ yang terdiri dari formalitas, hirarki, besar dan kompleksnya serta lamanya. Proses penyimpangan yang terjadi disebabkan penyimpangan tersebut dilakukan pada ruang publik, yang melibatkan aparat kepolisian, masyarakat dan pelaku sendiri.

⁹ Dian Permata Sari "***Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal: Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta***", (Depok: Perpustakaan Pusat Universitas Indonesia, 2011)

¹⁰ Bernard Berelson dan Gery Steiner, *Human Behavior An Inventory of Scientific Findings*, (New York: Harcourt Brace and World, 1964), hlm. 55

Pembentukan organisasi formal menghasilkan sebuah penerimaan sosial masyarakat berupa pandangan atau stigma positif akan tindakan menyimpang yang selama ini berlangsung.

Penelitian yang Dian lakukan memiliki temuan lapangan yakni mengenai melalui tindakan kolektif yang menghasilkan organisasi formal merupakan sebuah bentuk perubahan dalam mengubah budaya yang selama ini tertanam pada sebuah komunitas yang memiliki kegiatan berupa balap liar, yang kemudian berubah menjadi perilaku konformitas tidak dilakukan di ruang publik. Di samping itu balapan liar pada akhirnya menjadi sebuah gaya hidup remaja masa kini yang memberikan citra dan prestise tersendiri dari masyarakat yang melihatnya walaupun secara fakta sosial tindakan ini dapat dikatakan tindakan menyimpang.

Peneliti melihat bahwa adanya komunitas inilah yang menjadi sebuah pandangan lain mengenai sebuah komunitas yang memiliki kegiatan untuk menyosialisasikan sesuatu walaupun hal tersebut cenderung merupakan tindakan menyimpang. Peneliti melihat kaitannya dengan penelitian yang dilakukan oleh Dian adalah berupa cara atau bagaimana metode yang dilakukan suatu komunitas dalam rangka melakukan kegiatan yang bisa diterima oleh masyarakat baik berupa persuasif ataupun himbauan. Kegiatan yang dimaksud baik berupa hal yang positif ataupun yang mengarah kepada tindakan menyimpang seperti yang diteliti oleh Dian.

Penelitian ketiga adalah Desertasi oleh Teguh Hidayatul Rachmad pada tahun 2014 dengan judul "*Gaya Hidup Komunitas Penggemar Vespa Gembel Sebagai*

Subkultur (Studi Kasus di Bangkalan, Madura)”. Menurut Teguh¹¹ budaya komunitas penggemar vespa gembel tumbuh dan berkembang sebagai akibat dari kuatnya legitimasi budaya dominan di Bangkalan Madura yang tekenal dengan budaya islami. Kondisi dan situasi budaya yang ada di Bangkalan menjadi kajian yang menarik untuk diproblematisasikan ditengah-tengah budaya dominan. *Etnografi Spradley* yang Teguh lakukan sebagai teknik analisis data untuk mencari, dan mengumpulkan informasi dari narasumber yang kemudian dikorelasikan dengan kerangka konseptual.

Hasil dari tesis ini, Teguh memaparkan bentuk kontestasi antara penggemar komunitas vespa gembel sebagai subkultur dengan budaya Madura yang agamis islami di arena kekuasaan dengan mempertaruhkan modal yang dimiliki sesuai dengan ranah, menampilkan berbagai strategi untuk mempertahankan (budaya Madura agamis islami) ataupun mempersoalkan otoritas budaya dominan (komunitas vespa). Pondok pesantren, masjid dan ritual budaya yang agamis menjadi salah satu penyebab agen keluar sejenak dari struktur ke-maduraan untuk berpindah ke komunitas penggemar vespa gembel yang anti struktur dengan budaya yang menjunjung tinggi kebebasan dan kebersamaan atau disebut sebagai situasi liminal.

Merujuk dari penelitian yang dilakukan oleh Teguh ini terdapat beberapa kesamaan pada penelitian peneliti sendiri, namun tidak terlalu signifikan. Kesamaan terdapat pada objek penelitian yakni adanya komunitas unik yang memilih kendaraan sebagai alat pemersatu dari sebuah komunitas. Hal ini membuat peneliti menjadi

¹¹ Teguh Hidayatul Rachmad, “*Gaya Hidup Komunitas Penggemar Vespa Gembel Sebagai Subkultur (Studi Kasus di Bangkalan, Madura)*”, (Yogyakarta: Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 2014)

tertarik untuk melihat relasi sosial yang terbentuk antara komunitas Vespa Gembel dengan masyarakat di daerah Madura yang dimana komunitas mereka dinilai sebagai bagian subkultur yang ada. Peneliti hendak melihat peluang apa saja yang dapat diciptakan oleh komunitas yang hadir pada masyarakat, dalam hal ini khususnya Komunitas Edan Sepur Indonesia. objek penelitian yakni adanya komunitas unik yang memilih kendaraan sebagai alat pemersatu dari sebuah komunitas. Hal ini membuat peneliti menjadi tertarik untuk melihat relasi sosial yang terbentuk antara komunitas Vespa Gembel dengan masyarakat di daerah Madura yang dimana komunitas mereka dinilai sebagai bagian subkultur yang ada. Peneliti hendak melihat peluang apa saja yang dapat diciptakan oleh komunitas yang hadir pada masyarakat, dalam hal ini khususnya Komunitas Edan Sepur Indonesia. Selain beberapa tinjauan pustaka di atas, peneliti juga melakukan beberapa tinjauan pada beberapa jurnal ilmiah yang dirasa relevan untuk penelitian yang akan dirangkum dalam tabel berikut:

Tabel 1.2
Tabel Perbandingan Penelitian Sejenis

No.	Judul Sumber Referensi	Konsep	Metodologi	Persamaan	Perbedaan
1	Dian Permata Sari. 2011. <i>Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal: Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta</i> . Perpustakaan Universitas Indonesia	Observasi kuantitatif-eksplanatori	Teori Penyimpangan Sosial	Proses pembentukan organisasi yang bersumber dari ruang publik (<i>public sphere</i>).	Sukawardani memfokuskan penelitian terhadap pembentukan organisasi yang memiliki basis penyimpangan sosial, yang kemudian berusaha agar organisasi tersebut dapat diterima masyarakat sementara peneliti mengkaji organisasi yang sudah pada awalnya bersifat organisasi positif dan diterima masyarakat.
2	Donny Mason Sitompul. 2012. <i>Model Relasi Komunitas Suara Transjakarta Dengan Unit Pengelola Transjakarta Busway Dalam Melakukan Evaluasi Transjakarta Busway</i> . Perpustakaan	Pengamatan dan wawancara deskriptif-kualitatif	Konsep <i>Public Sphere</i> atau biasa disebut Ruang Publik oleh Jurgen Habermas	Menentuk Komunitas yang bertujuan untuk membantu pemerintah dalam melaksanakan program yang dijalankan, lebih khususnya program pemerintah	Sitompul lebih berfokus kepada perbaikan kinerja yang dilaksanakan oleh UP Transjakarta dalam melaksanakan pelayanan publik, sedangkan peneliti memfokuskan kepada upaya

	Universitas Indonesia.			dalam ranah transportasi publik.	persuasif pengenalan kepada masyarakat terkait kelebihan yang sudah diterapkan oleh PT. KAI.
3	Teguh Hidayatul Rachmad. 2014. <i>Gaya Hidup Komunitas Penggemar Vespa Gembel Sebagai Subkultur (Studi Kasus di Bangkalan, Madura)</i> . Perpustakaan Fisipol UGM.	Observasi partisipasi deskriptif-kualitatif	Habitus dan Ranah, Modal dan Praktik, dan <i>Lifetyle</i> (gaya hidup)	Sama-sama dalam menggali peran sebuah komunitas dalam tatanan masyarakat dengan memiliki tujuan/misi tertentu.	Fokus penelitian Tegus lebih kepada bagaimana proses pembentukan gaya hidup yang dimiliki oleh anggota komunitas. Sedangkan peneliti mencoba untuk menggali tindakan sosial dari keberadaan komunitas penggemar kereta api kepada masyarakat dan juga kepada perusahaan PT KAI itu sendiri.

(Sumber: Hasil analisis terhadap penelitian karya ilmiah, 2016)

F. Kerangka Konseptual

1. Komunitas

Melihat pada pendapat dari Tonnie dalam bukunya *Community and Asociation* bahwa komunitas terbagi menjadi *Gemeinschaft* dan *Gessellschaft*.¹² *Gemeinschaft* berarti termasuk pada jenis komunitas yang memiliki ciri khas dimana setiap individu

¹² Rulli Nasrullah, *Komunikasi Antarbudaya di Era Budaya Siber*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 138

maupun lingkungan sosial di sekitar yang ada pada suatu komunitas berinteraksi secara vertikal dan horizontal, relatif memiliki masa waktu yang lama dalam menjalankan komunitasnya, dan terpeliharanya kegiatan 'ritual' atau penggunaan simbol-simbol sebagai bentuk dari penyematan identitas, dan interaksi sosial terjadi secara nyata dan cenderung berkomunikasi secara langsung secara intens.

Makna yang dimiliki komunitas cukuplah banyak. Komunitas dapat dimaknai sebagai sebuah kelompok yang berasal dari suatu masyarakat atau sebagai sekelompok orang yang hidup di suatu area khusus dengan kebudayaan yang sama. Istilah *Gesellschaft* adalah kontra dari kondisi *Gemeinschaft* yang cenderung disebabkan karena kemajuan peradaban yang membuat semakin banyaknya proses urbanisasi di berbagai negara. Pada kondisi ini, setiap anggota komunitas mempunyai kepentingan yang berbeda-beda, komitmen yang berbeda dan juga tidak adanya ikatan antar individu begitu juga dengan norma dan nilai-nilai yang menjadikannya sebuah batasan dalam berkelompok.

Komunitas adalah sebuah identifikasi dan interaksi sosial yang dibangun dengan berbagai dimensi kebutuhan fungsional.¹³ Masyarakat dipandang sebagai suatu kumpulan individu-individu yang merupakan suatu pergaulan hidup, oleh karena manusia hidup bersama. Selain itu masyarakat juga merupakan suatu sistem yang terbentuk karena hubungan antara anggota-anggotanya yang berkaitan karena adanya interaksi. Dengan kata lain, masyarakat adalah suatu sistem yang terwujud berdasarkan

¹³ Soenarno, *Kekuatan Komunitas Sebagai Pilar Pembangunan Nasional*, (Bandung: Alfabeta, 2002), Hlm. 8

kehidupan bersama manusia, yang biasa disebut dengan sistem kemasyarakatan. Menurut Durkheim menyatakan bahwa masyarakat merupakan suatu kenyataan yang objektif secara mandiri bebas dari individu yang merupakan anggota-anggotanya.

Hillery menyatakan bahwa ada empat pendekatan untuk menjawab definisi komunitas, yaitu terbentuk dari sekelompok orang, yang kedua saling berinteraksi secara sosial di antara kelompok itu, berdasarkan adanya kesamaan dan kebutuhan atau tujuan dalam diri mereka atau di antara anggota kelompok yang lain, dan adanya wilayah-wilayah individu yang terbuka untuk anggota kelompok lain misalkan pada tempat dan waktu.¹⁴ Melihat pendekatan yang dipaparkan oleh Hillery di atas sebenarnya tidak ada perbedaan antara komunitas di dalam media sosial atau virtual dengan komunitas yang ada dalam konteks sosiologi. Namun mungkin yang membedakan adalah cara mereka berinteraksi dalam komunitas serta gaya berkomunikasi mereka yang berbeda dengan komunitas lainnya di mana bahasa digantikan dengan simbol yang telah disepakati antar anggota komunitas yang tergabung. Dalam jenis komunitas yang mengusung ranah virtual, sudah barang tentu menjadi hal yang saling berkaitan dengan bentuk komunikasi model baru yang tidak lepas dari laju perubahan teknologi komunikasi.

Dengan pesatnya dan banyaknya bentuk yang berkembang dari komunitas, jika dilihat dari era modern ini rata-rata didominasi oleh banyaknya kebutuhan akan intensitas dari interaksi yang begitu cepat dan cenderung masif. Landasan tersebut yang

¹⁴ George Jr Hillery, "Definitions of Community: Areas of Agreement" in *Rural Sociology*, Volume 20, 1955, Hlm 111.

kemudian menjadikan kebutuhan akan teknologi yang terbaru untuk dapat menunjang keadaan tersebut. Sehingga laju perkembangan dari teknologi komunikasi tidak lepas dari peran masyarakat yang secara tidak langsung menuntut masyarakat sebagai aktor yang terlibat sebagai bagian dari globalisasi, khususnya dalam hal media komunikasi melalui internet di dalam ruang publik.¹⁵ Hal tersebut akan terlihat dalam penelitian kali ini yang akan melihat bagaimana sebuah interaksi yang dilakukan secara langsung akan memberikan dampak kepada masyarakat agar lebih mengena terkait nilai-nilai yang akan disampaikan.

2. Teori Strukturasi

Aktivitas yang dilakukan oleh manusia sebagai makhluk sosial seperti diketahui bahwa manusia memiliki keterkaitan antara satu dengan yang lainnya. Konsep strukturasi memberikan keharusan akan pengenalan terhadap bentuk-bentuk kehidupan yang terekspresikan dalam aktivitas-aktivitas yang ada.¹⁶ Adanya pembagian peran sebagai aktor sosial yang kemudian melahirkan aktivitas sosial, dan penciptaan aktivitas sosial tersebut berlangsung secara terus menerus. Peran aktor yang bertugas dalam menghasilkan aktivitas sosial kemudian dilanjutkan oleh para agen, agen memiliki tugas sebagai produsen dari kondisi-kondisi yang memungkinkan terciptanya aktivitas sosial tersebut. Penggunaan konsep strukturasi dalam penciptaan

¹⁵ Manuel Castells, *The New Public Sphere: Global Civil Society, Communication Networks, and Global Governance* dalam *The ANNALS of The American Academy of Political and Social Science*, Volume 616, 2008, Hlm. 78

¹⁶ Anthony Giddens, *Op.cit*, hlm. 3

pola relasi atau fenomena sosial menjadi hal yang cukup menjadi pandangan mayoritas dari pemerhati sosial.

Strukturasi erat kaitannya dengan konsep dari agen dan struktur. Giddens memiliki konsep yang menjabarkan mengenai agensi sebagaimana dijabarkan pada pandangannya berikut ini:

”Agensi tidak mengacu kepada maksud yang dimiliki orang ketika melakukan sesuatu, melainkan terutama pada kemampuannya dalam melakukan sesuatu tersebut (yang karena itu juga agensi mengandung kuasa: agen dalam definisi menurut *The Oxford English Dictionary* dapat diartikan sebagai ‘orang yang menggunakan kuasa atau menghasilkan dampak’)”¹⁷

Agensi dalam hal ini memiliki definisi bahwa agen tidak hanya dapat meneruskan hasil dari buah praktik sosial yang merupakan hasil dari aktor, namun juga dapat pula langsung memproduksi praktik sosial yang digunakan aktor sebagai *input* dari pengolahan yang akan mereka gunakan.

Konsep strukturasi cenderung memandang struktur sebagai aturan-aturan yang terlibat secara terus menerus dalam kegiatan reproduksi sosial. Suatu struktur atau kelembagaan yang dimaksudkan terdapat unsur yang terlembagakan ke dalam sistem sosial yang memiliki kelengkapan struktural dan hubungan-hubungan yang ada kemudian menjadi stabil.¹⁸ Kestabilan yang ada merupakan upaya yang dilakukan dalam rangka untuk melanjutkan usaha dalam pembentukan struktur sosial yang ada. Struktur sosial yang ada saat ini ada karena benak dari akumulasi perilaku sosial yang secara terus menerus menjadi produksi dan selaras dengan ruang dan waktu yang

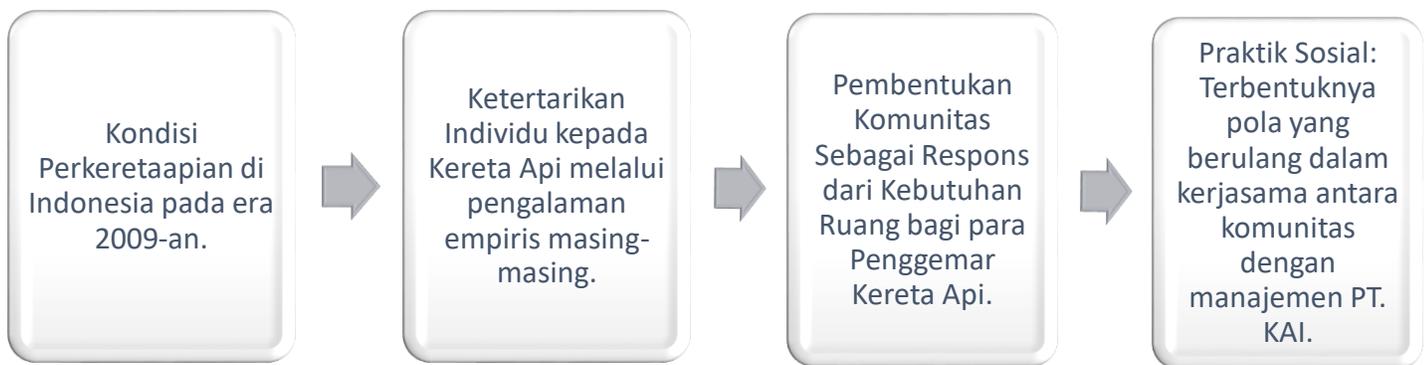
¹⁷ *Ibid*, hlm. 14

¹⁸ *Ibid*, hlm. 36

tersedia. Perilaku sosial yang dilakukan nantinya akan membuat ada sebagian masyarakat yang menerima dan ada pula yang belum bisa menerimanya, hal tersebut cenderung sudah biasa dalam pandangan strukturasi, karena dalam suatu sistem terkadang antara masing-masing agen memiliki pandangan berbeda.

Bagan 1.1

Alur Berpikir Penelitian



Sumber: Analisis Penulis (2017)

G. Metodologi Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan ilmu sosial, mengenal dua pendekatan yang umum digunakan sebagai acuan dalam melakukan penelitian yakni pendekatan kuantitatif dan pendekatan kualitatif. Pada penelitian kali ini peneliti memilih untuk menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif yang berdasarkan pada paradigma interpretif dan kritis serta memiliki sifat lebih bebas dan tidak terstandarisasi layaknya pendekatan kuantitatif. Selain itu pendekatan kuantitatif juga lebih mengarah pada

penelitian yang bersifat eksplorasi karena data yang diambil tidak terikat pada teori tertentu dan dapat berubah sesuai kondisi lapangan¹⁹

Kaitannya dengan metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian induktif yakni dengan pengumpulan data, peneliti akan melihat teori terhadap suatu fenomena sosial yang terjadi. Menerapkan pola penerapan teori dari suatu kejadian ke dalam kaitannya antara kedua hal tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus.

2. Peran Peneliti

Peneliti dalam melakukan studi ini, mencoba untuk masuk ke dalam dan berusaha berbaur dengan anggota Komunitas Edan Sepur dalam rangka melakukan penelitian. Maka peran peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai *partisipan as observer*, yaitu terlibat dalam observasi dan kegiatan yang dilakukan komunitas, peneliti ikut melibatkan diri dalam setiap kegiatan atau acara yang diselenggarakan oleh Komunitas Edan Sepur Indonesia. Selanjutnya melalui informan utama di Komunitas Edan Sepur peneliti akan mencoba menjadikannya *gatekeeper* untuk mendapatkan informan anggota komunitas nun pengurus, namun tetap aktif dalam beberapa kegiatan Komunitas Edan Sepur. Berikutnya informan yang dibutuhkan institusi pemerintahan melalui Perwakilan PT KAI Daops 2 Bandung. Orang tersebut adalah memang difasilitasi oleh pemerintah untuk mengadakan pendekatan dengan

¹⁹ Lawrence W Neuman, *Social Research Methods: Qualitative & Quantitative Approaches 4th Edition*, (Boston: Allyn & Bacon, 2000), hlm. 78

pemerintah untuk mengadakan pendekatan dengan komunitas, melalui kepala Humas PT KAI Daops 2 Bandung.

3. Teknik Pengumpulan Data

Langkah-langkah yang dilakukan oleh peneliti untuk mengumpulkan data dengan dimulai menjadi anggota Komunitas Edan Sepur, kemudian mengadakan pendekatan dengan tokoh-tokoh Komunitas Edan Sepur seperti para pendiri dan juga ketua baik ketua umum dan koordinator di tiap wilayah Daops yang diterapkan oleh PT. KAI.²⁰ Prosesi wawancara yang dilakukan informan peneliti menggunakan pola dalam wawancara yang berkonsep tidak berstruktur dan juga tidak formal. Pertanyaan yang peneliti layangkan kepada informan memiliki penyampaian yang cenderung tidak berurutan dan juga baku dan juga tidak sedang dalam situasi yang resmi. Peneliti cenderung memilih tempat-tempat yang diusulkan oleh informan yang memiliki suasana yang bisa menyesuaikan dengan ekspresi informan dalam menyampaikan informasi. Peneliti melakukan wawancara di lokasi yang memang notabene sering dijadikan tempat berkumpul yang sudah dapat dipastikan adalah stasiun kereta api. Lokasi stasiunnya pun bervariasi mulai dari stasiun-stasiun besar seperti Stasiun

²⁰ Daops atau kepanjangan dari Daerah Operasional merupakan pembagian kerja yang dimiliki oleh PT KAI. Daops sendiri terdiri dari 9 wilayah yang terbagi di pulau Jawa dan tiga pembagian wilayah Divre (Divisi regional) yang tersebar sebagai wilayah kerja PT KAI di pulau Sumatera. Dalam kegiatan keorganisasiannya, Komunitas Edan Sepur Indonesia juga menggunakan pembagian kerja per wilayah tersebut untuk bisa mengakomodir para anggotanya yang tersebar di berbagai daerah di Indonesia. Di setiap wilayah kerja tersebut memiliki koordinator yang bertugas secara langsung untuk mengoordinir anggota tiap wilayah yang dikomunikasikan ke ketua umum.

Bandung, dan juga Stasiun Kiaracondong. Selain di stasiun terdapat juga tempat yang sering mereka bilang sebagai *spot* yang letaknya di Pos Petugas Perlintasan Rel.

Bentuk percakapan yang dibangun adalah melalui konsep yang berbentuk curhatan dan juga sedikit sentuhan diskusi. Hal tersebut dilakukan oleh peneliti demi menciptakan suasana nyaman, santai dan memberikan kesan antusiasme dari informan dalam memberikan informasi. Selain antusias, peneliti membangun suasana yang seperti dimaksudkan agar berguna untuk peneliti dapat lebih terbuka dalam memberikan jawaban dari pertanyaan yang peneliti tanyakan. Hal tersebut perlu dilakukan sebelum pengumpulan data melalui anggota komunitas yang merupakan pelaksana dari kegiatan yang dilakukan dalam upaya memberikan dampak peran sosial di dalam menyosialisasikan penggunaan transportasi kereta api atau berbagai hal yang menyangkut tentang kereta api.

a. Data Primer

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan wawancara mendalam (*in-dept interview*) dengan para informan. Data primer penelitian ini adalah dengan melakukan wawancara terhadap para pengurus Komunitas Edan Sepur Indonesia, pihak PT KAI melalui perwakilan PT KAI Daops 2 Bandung dan informan terkait dengan penelitian Observasi juga dilakukan baik melalui pengamatan langsung ataupun dokumentasi guna melihat fungsi dan peran komunitas secara langsung dalam pengoptimalan tindakan sosial yang dimiliki. Melalui observasi diharapkan dapat mengamati secara langsung kepada objek yang diamati. Peneliti

melakukan observasi di sekitaran Kota Bandung untuk mengikuti perkembangan kegiatan dari Komunitas Edan Sepur.

b. Data Sekunder

Sementara data sekunder, peneliti memperoleh melalui berbagai sumber bahan bacaan termasuk publikasi media melalui internet pada komunitas dan lembaga terkait mengenai berbagai kebijakan transportasi. Selain itu data-data statistik dan juga studi terdahulu terkait perkembangan komunitas dan transportasi perkeretaapian. Proses pengumpulan data sekunder juga ikut memberikan bantuan kepada peneliti dalam rangka menambah informasi yang saling berkaitan dengan topik penelitian. Hal tersebut bisa menjadi referensi dalam penulisan skripsi. Teknik ini dilakukan peneliti mulai dari sejak awal penelitian hingga sampai kepada tahap penyelesaian. Peneliti juga memanfaatkan dokumentasi sebagai pendukung keadaan penelitian di lapangan seperti halnya situasi di lokasi kegiatan yang masuk menjadi ranah penelitian.

4. Subjek Penelitian

Pada penelitian ini yang menjadi subyek penelitian adalah Komunitas Edan Sepur Indonesia. Untuk mendapatkan gambaran mengenai komunitas, peneliti akan menggunakan enam orang informan yaitu Egief, Adit, Abdullah, Satrio, Gilang, dan Rizky. Dalam penggalan informasi tentunya tidak semua dari anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia dapat dijadikan subyek penelitian, tetapi hanya anggota komunitas yang mempunyai kriteria tertentu untuk dijadikan subyek penelitian oleh

peneliti. Dengan diilhami dari konsep penentuan informan oleh Taylor dan Bogdan.²¹

Beberapa kriteria tersebut antara lain adalah:

1. Subjek mampu dan mau mengutarakan pengalaman masa lalu dan terkini mereka kepada peneliti.
2. Subjek bersedia menerima kehadiran peneliti secara baik jika dibandingkan dengan yang lainnya.
3. Subjek menarik bagi peneliti, sebagai contoh karena mereka memiliki beberapa pengalaman khusus.
4. Kemudian, peneliti sebaiknya menghindari subjek yang mempunyai asumsi-asumsi atau praduga khusus yang bisa mewarnai penafsiran mereka terhadap apa yang mereka ungkapkan.

Selain seperti yang disebutkan di atas, yang termasuk kriteria khusus antara lain adalah:

1. Merupakan anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia.
2. Pernah menggunakan Kereta Api dalam rangka pemanfaatan moda transportasi atau sarana berkegiatan komunitas.
3. Anggota yang masuk dalam struktur kepengurusan Komunitas Edan Sepur Indonesia.
4. Sudah mengikuti lebih dari 3 kali acara *Joy ride* / kumpul bersama dengan anggota komunitas dan pihak PT KAI.
5. Pernah turun langsung ke lapangan bersama PT KAI dalam kegiatan dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia.

²¹ Taylor. S dan Bogdan. R, *Kualitatif Dasar-Dasar Penelitian* (Penerjemah: A. Khozin Afandi), (Surabaya: Usaha Nasional, 1993), hlm. 165

6. Mengetahui perkembangan sejarah Komunitas Edan Sepur Indonesia sejak komunitas ini terbentuk.

Berdasarkan penjabaran di atas terpilihnya seseorang untuk menjadi seorang informan dalam penelitian ini tidak didasarkan pada penilaian matematis, melainkan berdasarkan pertimbangan tertentu dimana seorang informan dianggap dapat memberikan informasi dan dapat berusaha untuk memberikan informasi terkait peran Komunitas Edan Sepur. Penggunaan penilaian tersebut juga dibutuhkan untuk memberi syarat khusus sebagai informan yang dapat digunakan menjadi pertimbangan untuk memberikan data yang lebih mendalam.

Dalam proses penelitian untuk mendapatkan data yang dapat dipertanggungjawabkan pada penelitian kali ini, maka peneliti melakukan wawancara dan observasi kepada beberapa informan lain, yang akan sangat berguna untuk data penelitian. Di antara lain pihak pemerintah melalui pegawai PT KAI, juga kepada anggota Komunitas Edan Sepur aktif yang bukan bagian dari pengurus komunitas.

5. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian yang dimulai pada Maret 2016 ini akan berakhir hingga nantinya data yang diperoleh dirasa sudah cukup yakni sekitar April 2017. Lokasi penelitian dilakukan di wilayah sekitaran Stasiun Cikudapateuh, Stasiun Hall Bandung, Jalan Riau, dan di Sekitaran Stasiun Kiaradondong, yang semua tempat yang telah disebutkan masuk dalam kawasan Kota Bandung dan juga di kawasan Kota Bekasi. Tempat ini jelas cukup dibidang jauh jika dilihat dari kediaman peneliti yang berlokasi

di kawasan Slipi, Jakarta Barat. Setiap kali ingin mengadakan wawancara perjalanan yang ditempuh lebih kurang 3,5 jam untuk dapat sampai lokasi yang sudah dijanjikan untuk berwawancara di Kota Bandung. Menuju Bandung ataupun Bekasi, peneliti sama-sama memulai perjalanan menggunakan Kereta Api ataupun Kereta Rel Listrik, kemudian disambung dengan angkutan umum lain untuk menuju lokasi yang sudah dijanjikan dengan Informan.

6. Strategi Triangulasi Data

Menurut Denzin dalam Lexy J. Moleong membedakan empat macam triangulasi sebagai “teknik pemeriksaan yang memanfaatkan penggunaan sumber, metode, penyidik, dan teori”.²² Penelitian yang menggunakan teknik triangulasi data ini adalah sebagai cara untuk memeriksa keabsahan data dengan membandingkan hasil data pengamatan dengan wawancara kepada informan. Dengan cara ini peneliti bisa meyakini hasil keakuratan data yang didapat di lapangan. Peneliti akan mencoba mewawancarai orang yang berikatan dekat saat berkegiatan di Komunitas Edan Sepur Indonesia dan juga masyarakat yang secara langsung merasakan hasil dari kegiatan yang dilakukan komunitas dalam kaitannya yakni salah satu pengendara motor dan salah satu pengendara angkutan kota (angkot), agar bisa mendapatkan keakuratan data tentang bagaimana terciptanya keselarasan sosial yang melalui proses-proses peran

²² Lexy L. Meleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2007), hlm. 330.

komunitas dalam pembentuk peran akan tindakan sosial dari dampak kehadiran Komunitas Edan Sepur Indonesia di tengah-tengah Masyarakat.

H. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pembahasan dan penyusunan selanjutnya, maka berikut ini adalah rencana peneliti dalam membagi pokok-pokok pembahasan. Dimana pokok-pokok pembahasan skripsi ini terbagi dalam lima Bab. Sistematika dalam penelitian penelitian ini di bagi menjadi enam bagian. Pada bagian awal sebelum sub bab I, peneliti juga telah membuat abstrak dan penganntar dari apa yang akan dituliskan. Bab I Subbab A yakni Latar Belakang, di mana akan menjelaskan tentang latar belakang masalah yang mana menjadi dasar peneliti mengambil judul ini untuk dituliskan. Pada Subbab B akan menjelaskan terkait masalah penelitian yang kemudian akan dimasukkan kedalam pertanyaan penelitian. Subbab C akan menjelaskan tentang tujuan dan manfaat penelitian.

Kemudian pada subbab D akan membahas terkait tinjauan penelitian sejenis, dimana peneliti menjabarkan terkait penelitian dan juga apa relevansinya dengan penelitian yang peneliti tuliskan. Pada subbab E akan membahas terkait kerangka konseptual yakni akan menjelaskan terkait Komunitas dan Jaringan Sosial. Subbab F akan membahas tentang metodologi penelitian, dengan kata lain adalah bagaimana cara peneliti dalam rangka mengolah data yang akan digunakan dalam penelitian.

Bab II peneliti akan menjelaskan tentang sedikit historikal awal dari munculnya komunitas penggemar kereta yang ada di Indonesia. Lebih besar akan membahas

gambaran umum komunitas yang akan diteliti, dan juga sedikit gambaran mengenai PT KAI sebagai penyedia jasa layanan kereta api sebagai objek kegiatan yang dilakukan oleh Komunitas Edan Sepur. Selain itu di dalam Bab II ini juga diuraikan mengenai awal terbentuknya komunitas, tugas dan fungsi, manajemen organisasi serta program-program yang dilaksanakan.

Bab III peneliti akan menjelaskan tentang program komunitas Edan Sepur sebagai salah satu agen dari perubahan tatanan sosial masyarakat, khususnya masyarakat yang secara langsung ataupun tidak bersinggungan dengan hal yang berkaitan dengan Kereta Api. Peneliti membagi bab ini ke dalam tiga sub bab. Yang pertama sub bab A yang menjelaskan tentang program event komunitas Edan Sepur. Di sini dijelaskan tentang program apa saja yang ada di dalam komunitas serta pengaruhnya terhadap setiap anggota juga pengaruh yang dihasilkan ke masyarakat. Sub bab B akan menggambarkan tentang proses terbentuknya budaya dalam menggunakan kereta api ataupun saat masyarakat bersinggungan langsung dengan hal yang “berbau” tentang kereta api. Sub bab C akan menjelaskan adanya modal sosial yang ada pada Komunitas Edan Sepur maupun organisasinya, ikut andil menjadi bagian dari upaya PT KAI dalam mengajak masyarakat semakin peduli terhadap transportasi umum khususnya kereta api.

Bab IV peneliti akan menyajikan kajian mengenai hasil dari upaya kerjasama yang dihasilkan antara pihak manajemen kereta api dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia. Selain itu juga adanya konsep mengenai agen struktur yang terjalin melalui kegiatan yang mereka laksanakan. Melalui berbagai data yang diperoleh baik data

sekunder atau data hasil wawancara mendalam akan dilakukan analisa secara sosiologis melalui konsep-konsep yang sudah dijelaskan pada awal bab I.

Pada bab terakhir yaitu bab V, peneliti akan merangkum hasil penelitian dari bab III dan IV dan kesemuanya disajikan secara ringkas. Selain itu peneliti akan menjabarkan mengenai hasil penelitian untuk menjawab terhadap permasalahan penelitian skripsi ini. Dan juga serta disimpulkan masukan-masukan positif untuk Komunitas Edan Sepur untuk dapat membangun atmosfer dalam berkomunitas kedepannya yang lebih baik.

BAB II

SETTING SOSIAL KOMUNITAS EDAN SEPUR INDONESIA

A. Pengantar

Aktor dari para *railfans* ini terdiri dari enam informan dalam pengumpulan data skripsi ini. Mereka semua adalah *railfans* yang bertempat tinggal di kawasan Kota Bandung. Walau tidak memiliki ciri bertempat tinggal dekat dengan rel atau tempat yang bersinggungan langsung dengan Kereta Api, karena banyak dari *railfans* ini memutuskan untuk menyukai hal-hal yang berkaitan dengan kereta api bukan semata hanya karena kediaman mereka dekat dengan rel kereta api. Banyak hal yang mendasari alasan dari setiap *railfans* menemukan kecenderungan keinginannya untuk menyukai kereta api. Keberadaan komunitas yang berbasis kegemaran terhadap kereta api pun semakin kentara dari hadirnya.

Kondisi sosio kultural di wilayah Kota Bandung yang cenderung beragam dengan banyaknya pendatang yang memadati kota ini, walau tidak dapat dipungkiri saat ini banyak masyarakat dari luar Kota Bandung yang menaruh harapan akan rezeki di Kota ini. Masyarakat migran semakin memperkaya keberagaman yang ada di dalam Komunitas Edan Sepur. Melihat posisi Kota Bandung yang cukup strategis jika dilihat dari sudut pandang geografis, membuat pada saat tertentu *railfans* yang berasal dari kota lain di luar Kota Bandung menyempatkan untuk dapat kopi darat dengan para anggota komunitas di wilayah Bandung. Hal tersebut yang kadang memberi warna tersendiri di dalam jaringan sosial komunitas mereka.

B. Historikal Keberadaan Komunitas Edan Sepur Indonesia

Hakikatnya manusia yang merupakan makhluk sosial sudah barang tentu melakukan interaksi antara makhluk yang satu dengan yang lainnya. Berbagai macam kepentingan menjadi warna yang mendasari dari aktifitas interaksi yang ada. Mulai dari kepentingan umum yang semua pelaku dari tindakan sosial itu butuhkan, hingga kepentingan yang sifatnya privat sehingga yang lainnya tidak berhak untuk mengetahui. Melalui pembagian itu, sebagian orang yang mempunyai ketertarikan terhadap suatu hal kerap kali berusaha untuk tidak terlalu menonjolkan kepada lingkungan sekitar.

Hal itu bisa saja terjadi karena pengalaman empiris yang individu alami di dalam kehidupannya. Memiliki kegemaran adalah hal yang wajar dimiliki setiap individu. Hal itu terbentuk karena adanya pembiasaan akan penerimaan kondisi nyaman, atau takala dalam suatu waktu dalam melakukan sebuah kegiatan individu dapat menemukan rasa kesenangannya tersendiri. Beberapa orang menyukai sesuatu bisa berdasarkan motivasi eksternal dimana melalui kondisi gendernya, atau juga bisa berdasarkan kondisi fisik yang bisa berafiliasi dengan olahraga tertentu yang kemudian menjadi sebuah hobi.

Sama seperti kebanyakan awal mula pekumpulan kelompok seperti contoh yang sudah disebutkan, dengan adanya rasa ketertarikan kepada suatu hal yang sama, kemudian secara otomatis individu tersebut mencoba bersosialisasi dengan orang-orang yang memiliki minat dan kegemaran hobi yang sama. Setelah masing-masing individu dapat mulai berani menunjukkan identitas pribadinya (yang terkait kegemaran

terhadap satu hal) dan menemukan individu lain yang sama dengan kondisinya. Mulailah kemudian mereka membentuk sebuah komunitas atau kelompok.

Komunitas Edan Sepur Indonesia atau yang biasa disebut secara singkat di kalangan para penggemar kereta sebagai “Edan Sepur”, merupakan salah satu wadah berkumpulnya para pengguna dan sekaligus pengagum dari segala hal yang berbau atau berkaitan dengan Kereta Api. Komunitas ini pada awalnya menggunakan beberapa tempat tinggal dari pengurus untuk digunakan sebagai tempat berkumpul, merencanakan agenda bersama, dan juga sekaligus untuk menyimpan arsip-arsip keanggotaan.

Sarana komunikasi yang dibangun selain secara langsung melalui pertemuan *eventual* yang terkadang sudah matang direncanakan dan ada pula yang cenderung mendadak dalam menginformasikan rangkaian acara yang akan mereka lakukan. Selain bertemu secara langsung, anggota komunitas juga menggunakan forum komunikasi yang terdapat di sosial media. Mereka merambah semua media sosial yang masing-masing anggotanya sering gunakan. Edan sepur membuat forum komunikasi mulai dari *Kaskus*, yang dimana bertujuan untuk para anggotanya yang dalam kesehariannya menggunakan sarana media sosial tersebut untuk terpuaskan dalam hal mendiskusikan apapun yang dibahas terkait Kereta Api. Pada awal kemunculan *Kaskus*

di awal abad 21 menjadi primadona untuk para *Railfans* untuk berdiskusi dan memuaskan diri menggali pengetahuan tentang perkeretaapian.²³

Setelah melalui forum diskusi *Kaskus* sempat booming, kemudian atas inisiatif sang pendiri akhirnya dibuatlah sebuah website yang niatnya adalah untuk menginformasikan kegiatan serta profil Edan Sepur yang sesuai dengan keciannya sebagai komunitas yang mewadahi para penggemar kereta api. Kemudian selama aktifnya forum di *Kaskus*, kemudian juga dibarengi rutusnya acara komunitas berupa event kopi darat antar sesama anggota yang sebelumnya hanya berinteraksi di dunia maya.

Hadirnya komunitas Edan Sepur bukan tanpa maksud dan tujuan, hal itu tidak bisa lepas dari masih perlu dibenahnya kondisi perkeretaapian di Indonesia saat itu. Tepatnya pada tahun 2009, sekelompok orang yang memang memiliki kesamaan hobi dan kegemaran menjalin komunikasi melalui media sosial pada masa itu. Cukup intensnya tiap individu tersebut bersosialisasi dengan orang-orang yang memiliki kegemaran atau hobi yang sama membuat perasaan *sama rasa* dari mereka timbul. Kelompok atau komunitas dengan latar belakang hobi yang sama antara satu dengan yang lain cukup banyak didapati di Masyarakat. Sekelompok orang tadi karena kegemarannya dengan kereta api, membuat secara otomatis melakukan kegiatan yang

²³ Komunitas Edan Sepur Indonesia pada awalnya memiliki ciri khas yakni dengan forum diskusi jejaring sosial dengan membahas sebagian besar dengan topik mengenai agenda perkumpulan mereka dengan penelusuran jalur kereta api yang sudah mati. Awal mula menggunakan media sosial seperti *Kaskus*, *Fan Page Facebook*, *Twitter*, hingga saat ini sudah merambah ke *Instagram*. Walaupun setiap media sosial memiliki fungsi berbeda, tetapi secara keseluruhan nantinya akan tampil pada akun resmi atupun situs info lainnya.

berhubungan langsung dengan hobi yang mereka sukai salah satunya yakni menghabiskan waktu di stasiun.

”Awalnya sih kita memang ngumpul ya, ngumpul di stasiun. Saya kira mungkin yang gila (dengan kereta api) itu saya doang. Ternyata setelah ketemu dengan berbagai orang gitu, terutama setelah ada Facebook/Twitter, karena banyak. Nah, dari situlah kita mulai membentuk ‘gimana kalau kita bikin komunitasnya’? atau bikin semacam perkumpulannya. Akhirnya kemarin 2009 itu 5 Juli kita dirikan Komunitas Edan Sepur Indonesia.”²⁴

Dengan dasar pernyataan salah satu *founding father* dari komunitas tersebut, akhirnya menandakan bahwa pada tanggal 5 Juli 2009 dijadikan sebagai hari jadi Komunitas Edan Sepur. Komunitas ini kemudian gencar melakukan publikasi untuk mengajak orang-orang (yang kebanyakan cenderung merupakan remaja) untuk dapat bergabung untuk meramaikan acara yang Edan Sepur buat. Komunitas ini sendiri didirikan oleh Egief Del Haris, Agus Riyadi, Budi Susilo, Desya Nur Perdana, Armiya Farhana, dan Luqman Supriyatno tepatnya di stasiun Jatinegara. Komunitas ini memiliki logo seperti pada gambar berikut di bawah ini:

²⁴ Wawancara dengan Egief Del Haris, yang dikutip dari acara *Indonesia Morning Show* di *NET.TV* dipublikasikan di *youtube(dot)com* pada tanggal 28 September 2015 dan diakses pada 8 November 2016 pukul 08:55.

Gambar 2.1
Logo Komunitas Edan Sepur Indonesia



(Sumber: Komunitas Edan Sepur Indonesia, Data Penelitian 2016)

Logo Komunitas seperti pada umumnya memiliki definisi, begitu pula dengan logo Edan Sepur seperti yang ditampilkan pada gambar di atas. Logo komunitas Edan Sepur terdiri dari gambaran tampak depan lokomotif yang beroperasi di Indonesia dan sepasang rel dengan latar belakang bendera merah putih yang menunjukkan lambang Negara Indonesia yang menggambarkan lokasi dimana komunitas ini berdiri dan berkedudukan.

Gambaran lokomotif di atas mewakili objek dari tujuan komunitas yang berada dalam wadah Komunitas Edan Sepur Indonesia ini bergerak di dunia perkeretaapian. Untuk lebih rincinya, gambaran lokomotif tampak depan itu adalah CC 204 yang merupakan tanda kemodernan Perkeretaapian dimana Lokomotif CC 204 adalah kelas paling canggih pada masanya. Kemudian sepasang rel yang terdapat pada bagian bawah kereta menandakan sifat menjunjung tinggi nilai demokrasi keseimbangan dan

beriringan. Yang kemudian bermakna bahwa opini atau pendapat yang berbeda sebagai ciri khas demokrasi namun tetap demi satu tujuan yang sama yaitu demi kemajuan perkeretaapian pada umumnya dan juga kemajuan komunitas pada khususnya.

Visi²⁵ dari komunitas ini sendiri adalah menjadikan komunitas yang disegani dan sebagai penggerak perubahan masyarakat perkeretaapian yang lebih baik dan disiplin, rasa memiliki yang tinggi, saling menghormati dan ikut serta menjaga aset-aset perkeretaapian. Selain itu terdapat juga Misi yang ada dan di Atur dalam Anggaran Dasar/Anggaran Rumah Tangga (AD/ART), diantaranya isi dari misi tersebut adalah Edan Sepur berupaya mendorong Regulator dan operator untuk menghasilkan keputusan-keputusan yang memberi manfaat untuk perkeretaapian lebih baik lagi.

Misi selanjutnya juga yang tercantum yakni bersedia mengajak serta semua pengguna dan atau masyarakat untuk memahami dan mematuhi ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan Regulator dan Operator serta menanamkan Rasa memiliki yang tinggi terhadap perkeretaapian. Selain visi dan misi, secara umum Komunitas Edan Sepur Indonesia juga memiliki fungsi yang menjadi patokan berkegiatan komunitas. Fungsi tersebut antara lain adalah sebagai wadah untuk berkomunikasi dan

²⁵ Visi dan misi serta fungsi dari komunitas ini yang menjadikan pedoman mereka dalam melakukan kegiatan. Walau bentuknya mungkin hampir mirip dengan susunan komposisi dari organisasi informal pada umumnya, tidak membuat Komunitas Edan Sepur Indonesia membedakan Komunitas ini dengan perkumpulan lainnya. AD/ART bagi mereka berfungsi sebagai “pagar” dalam komunitas untuk lebih memperhatikan kaidah-kaidah keanggotaan yang telah disepakati bersama agar setiap kegiatan mereka lebih terarah dan berjalan dengan lancar. (Berdasarkan Wawancara dengan Abdullah Putra Ghantara pada kesempatan acara *Relawan Tertib Berlalu Lintas* pada 5 Juli 2016 bertempat di Bandung).

mempersatukan dalam rangka menyalurkan aspirasi anggotanya melalui mekanisme yang disepakati, secara formal dan berkesinambungan.

Fungsi secara keorganisasian ini antara lain juga sebagai sarana untuk membangun komunikasi dengan Lembaga Pemerintahan, Operator dan lembaga kemasyarakatan lainnya. Selain itu pula sebagai sarana untuk membina anggotanya dalam rangka mencapai tujuan organisasi yang sudah diimpikan. Dari dasar fungsi di atas kemudian dirumuskanlah tujuan dari Komunitas Edan Sepur Indonesia yang diantaranya adalah untuk menghimpun dan menyatukan setiap anggota yang ada, cakupan anggota sebagian besar terdapat di pulau Jawa dan Sumatera yang notabeneanya memiliki sarana perkeretaapian.

Tujuan selanjutnya yang dimiliki oleh Komunitas Edan Sepur Indonesia yakni secara tidak langsung, menjadi pengawas bagi pelayanan dan kinerja PT. KAI. Karena terdapat juga tujuan dari organisasi ini yakni mengajak peran serta yang lebih profesional baik bagi Operator (pelaksana dalam hal ini PT. KAI sendiri) serta Regulator (yang mengambil peran penentu kebijakan yakni Direktorat Jenderal Perkeretaapian) sebagai perwujudan Pelayanan Masyarakat.

Masih dalam lingkup AD/ART yang juga menjadi identitas dari Komunitas Edan Sepur Indonesia ini, di dalamnya juga termaktub tentang bagaimana wujud dari perencanaan kegiatan yang harus diperhatikan oleh setiap anggota ataupun pengurus yang akan melaksanakan kegiatan. Di dalam dokumen tersebut tertulis bahwa kegiatan seharusnya dapat meningkatkan kualitas komunikasi anggota dengan cara

memperhatikan mutu informasi dan komunikasi secara selektif. Pernyataan tersebut dimaksudkan untuk menjaga agar pola komunikasi antar anggota dapat terbangun dengan melihat proporsi dengan siapa dan dalam kondisi apa komunikasi itu terjalin.

Selain itu, kegiatan dimaksudkan untuk mengakomodasi kegiatan-kegiatan sesama anggota untuk menambah dan memenuhi kebutuhan sendiri serta kegiatan lain yang sah (secara keorganisasian) dan bermanfaat serta tidak bertentangan dengan peraturan organisasi. Mempertebal rasa ingin membantu sesama anggota di dalam peningkatan kualitas hidup dan profesionalisme menjadi point pula di dalam batasan kegiatan di dalam organisasi. Mewujudkan rasa kesetiakawanan sosial antara sesama anggota dan masyarakat pada umumnya dengan kegiatan yang nyata. Dan juga melakukan pertemuan-pertemuan rutin dengan pihak operator maupun regulator yang berfungsi sebagai sarana menyampaikan aspirasi maupun untuk dalam rangka bertukar pikiran.

Komunitas Edan Sepur Indonesia sama dengan perkumpulan komunitas yang pada umumnya ada, memiliki semboyan "*Cinta, Peduli, dan Tertib Berkereta Api*". Tempat berkumpulnya para *Railfans* dengan berbagai macam kegiatan yang khusus untuk memuaskan rasa penasaran anggotanya dengan dunia perkeretaapian. Kegiatan yang biasa mereka lakukan adalah misal dengan cara penelusuran rel mati, yakni mencari identitas rel yang sudah ada sebelumnya terdapat di Indonesia. Dengan cara menelusuri jejak-jejak peninggalan rel kereta api yang tersisa dan juga beberapa perlintasan kereta yang pada masanya sudah ada, kemudian tidak terawat dan akhirnya hanya meninggalkan simbol-simbol yang bisa menjadi panduan penelusuran.

Hasil penelusuran tersebut kemudian digunakan untuk kemudian dibagikan dengan teman-teman penggemar kereta api, yang mana setelah disusun rapih menjadi sebuah dokumen akhirnya dinamakan sebagai dokumentasi sejarah perkeretaapian. Pernah sesekali dokumentasi tersebut digunakan untuk keperluan PT. KAI dalam hal pendataan benda-benda peninggalan bersejarah. Selain itu pula mencoba digunakan untuk mendata terkait rencana *re-aktivasi* kembali jalur yang pernah ada untuk digunakan sebagai *Grand Planing* dari rencana yang dimiliki oleh PT. KAI itu sendiri.

Komunitas ini juga memiliki slogan yang biasa digunakan untuk membuat anggotanya menjadi semakin sadar akan identitas mereka sebagai sekelompok orang yang mengatasnamakan sebagai penggemar Kereta Api. Karena kesan daripada komunitas ini adalah informal, sesekali setiap anggota memiliki petuah atau juga bisa dibilang slogan dalam berkegiatan komunitas. Banyak diantaranya yang memiliki gaya komunikasi masing-masing antar individu demi menjalin kebersamaan kadang mereka lebih memilih memunculkan ide-ide kreatif melalui interaksi antar anggota.

“Kalau kita itu teh, biasa suka kalau pada kumpul misalnya di pos PJJ (Perlintasan Jalan Rel), suka wae nimbrung bikin slogan-slogan unik dan kadang juga emang menunjukkan kenyataan yang ada gitu. Misalnya kayak slogan yang umum Edan Sepur pake ‘Jadilah Railfans yang baik, sopan santun, saling menghormati dan menghargai yang lain baik sehari-hari ataupun saat acara perkumpulan. Jadikan hobimu bermanfaat dan bisa dibanggakan oleh semua orang’. Kayak gitulah kurang lebih isinya. Terus teh ada lagi yang dibikin simpel tapi cukup penuh makna, kaya ‘*Jangan korbankan harga diri dan kegantengan Anda dengan naik kereta api tanpa membeli*

tiket'. Kalau yang terakhir itu teh pas jamannya dulu masih musim-musimnya banyak orang 'ngaming'²⁶ kalau naik kereta"²⁷

Edan Sepur bukanlah satu-satunya komunitas penggemar kereta api, namun sudah sejak satu dekade silam banyak bermunculan kelompok-kelompok yang memberanikan diri unjuk identitas sebagai railfans. Kelompok-kelompok tersebut hanya terbatas kepada kegemaran mereka kepada kereta api tertentu (misalnya ada kelompok yang hanya terfokus kepada KRL *Commuter Line* di Jabodetabek atau pula ada kelompok yang hanya konsen kepada perkembangan kereta api uap atau peninggalan terdahulu). Mungkin dapat dikatakan cukup berbeda dengan Komunitas Edan Sepur ini, yang mana hobi dan kegemaran anggotanya kepada begitu banyak kegiatan dan aktivitas sosial yang berhubungan dengan kereta api, hingga menimbulkan adanya interaksi dan saling berbagi informasi diantara sesama anggotanya.

C. Gambaran Latar Belakang Para Penggemar

Pada bagian ini akan lebih menjelaskan tentang profil dari informan yang ada di dalam penelitian ini, khususnya para anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia yang secara langsung menjadi bagian dari Subjek dari penelitian ini. Pada penelitian yang bersifat kualitatif pada dasarnya akan menguraikan dan menjelaskan akan subjek

²⁶ Istilah "ngaming" adalah sebutan bagi para penumpang yang melakukan perjalanan menggunakan jasa angkutan kereta api tetapi tidak membeli tiket selama perjalanan. Penggunaan kata istilah tersebut diambil dari hewan kambing yang menurut konsensus kelompok memiliki makna yang sama untuk para penumpang yang melanggar. Khususnya makna masing-masing yang sama-sama cenderung melakukan sesuatu tidak dengan aturan.

²⁷ Salah satu bagian petikan wawancara dengan Abdullah Putra Ghantatara, Pada 30 September 2016, pukul 20:02.

penelitiannya yang dijadikannya sebagai data otentik penelitian dan juga melihat kevalidan data juga hasil dari penelitian. Informan dalam penelitian kali ini adalah para penggemar kereta api yang menjadi bagian dari Komunitas Edan Sepur Indonesia yang memiliki Domisili di Bandung dan Bekasi.

Informan yang turut andil dalam penelitian kali ini adalah sebanyak 6 (enam) orang yang dimana sudah memenuhi syarat yang diberlakukan oleh peneliti di bagian sebelumnya. Penentuan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan didasarkan kepada aktivitas mereka dan keterbukaan mereka untuk bisa menggali dan mengartikulasikan segala pengalaman yang mereka rasakan dan alami secara sadar dan teratur. Semakin besar homogenitasnya, bahkan jika hanya ada satu informan saja sudah cukup dirasa representatif, hal itu yang disebut juga dengan pendekatan *non-probability sampling*.²⁸

Dalam mempertimbangkan kriteria dari informan, maka peneliti akan menggunakan beberapa kriteria yang secara khusus dari informan subjek dalam penelitian ini meliputi beberapa kriteria, diantaranya:

1. Merupakan bagian dari pendiri, Ketua, dan Anggota Komunitas Edan Sepur yang telah bergabung minimal 1 tahun.
2. Merupakan anggota yang cukup rutin mengikuti kegiatan Komunitas Edan Sepur.
3. Selain itu, juga merupakan anggota yang mempunyai cukup pengetahuan terkait sejarah dari kereta api yang ada di Indonesia dengan cukup baik, mulai

²⁸ Burhan Bungin, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 137

dari sejarah singkat dari kolonial, pengetahuan mengenai stasiun, hingga pengetahuan terkait nomor seri lokomotif di Indonesia.

Dari persyaratan khusus yang sebelumnya sudah disebutkan, selanjutnya peneliti akan melakukan wawancara mendalam atau istilahnya adalah *depth interview* yang dilaksanakan setelah informan menyatakan kesediaannya untuk bercerita sekaligus mengungkapkan pengalaman mereka dalam lingkup perkereta-apian di Indonesia. Selain itu aktifitas kegiatan yang berkaitan dengan Komunitas Edan Sepur dan juga bagaimana mereka menggunakan media dalam berkelompok untuk memberikan sedikit kontribusi ke masyarakat serta implementasi dari fungsi sosial yang ada.

Kemudian dari banyaknya anggota aktif Komunitas Edan Sepur yang ada di Kota Bandung, peneliti mendapatkan informan yang memenuhi kriteria yang sudah dituliskan dan ditentukan terlebih dulu oleh peneliti. Pada kesempatan ini peneliti bertemu dengan seorang yang merupakan bagian dari para anggota aktif komunitas ini. Enam orang informan yang dapat dikatakan cukup dapat dijadikan narasumber dan bersedia menerima kehadiran informan dalam penelitian yang kemudian melakukan wawancara terhadap informan. Dalam suatu penelitian yang dapat dikategorikan sebuah fenomenologi terdapat beberapa acuan yang dapat dijadikan landasan yakni:²⁹

1. Informan yang bersangkutan harus mengalami langsung situasi ataupun kejadian yang cukup berkaitan dengan topik penelitian. Tujuannya untuk mendapatkan deskripsi dari sudut pandang orang pertama. Hal tersebut merupakan kriteria utama dan harus dalam suatu penelitian yang menekankan

²⁹ Engkus Kuswarno, *Metode Penelitian Komunikasi: Fenomenologi , Konsepsi, Pedoman dan Contoh Penelitiannya*, (Yogyakarta: Widya Padjajaran - Perpustakaan Pusat UII, 2009), hlm. 60-61

kepada aspek fenomenologi. Walaupun dalam hal demografis informan cocok, namun jika tidak menjadi bagian yang mengalaminya secara langsung ia tidak bisa dijadikan sebagai informan. Syarat itulah yang akan mendukung otentitas dari penelitian.

2. Informan dapat menggambarkan kembali apa yang telah dia alami, terutama dalam sifat alamiah dan juga maknanya. Hasilnya kemudian akan diperoleh data yang alami dan cukup reflektif menggambarkan keadaan yang sesungguhnya terjadi.
3. Bersedia untuk terlibat kedalam kegiatan penelitian yang mungkin saja membutuhkan waktu yang cukup lama.
4. Selain itu kesediaan untuk diwawancara dan direkam aktifitasnya selama wawancara dan juga selama penelitian berlangsung.
5. Memberikan Persetujuan untuk mempublikasikan hasil penelitian yang sedang dilaksanakan.

Dari sekumpulan kriteria yang sudah ditentukan terlebih dulu oleh peneliti dan berdasarkan pada beberapa kriteria acuan dalam penelitian, maka terpilih enam informan yang memenuhi kriteria yang sebelumnya ditentukan. Dalam kesempatan kali ini, para anggota dari Komunitas Edan Sepur yang juga merupakan anggota aktif dalam berbagai kegiatan atau aktifitas yang diselenggarakan oleh komunitas. Dari keenam orang ini memiliki sejumlah latar belakang sosio-demografi yang berbeda pula. Oleh sebab itu para penggemar kereta api yang menjadi informan penelitian ini memiliki keunikan tersendiri antara satu dengan yang lainnya.

Sebagian besar informan yang merupakan mahasiswa ini mengaku bahwa kecintaan dan ketertarikan kepada kereta api dapat mereka sesuaikan dengan pendidikan yang sedang mereka tempuh saat ini. Selain kegiatan mereka yang tetap

berjalan normal, kereta api justru menurut mereka merupakan salah satu obat dari menghilangkan perasaan jenuh dari pekerjaan dan tugas kuliah yang mereka jalani sebagai rutinitas. Selain menjadi penghilang rasa jenuh, pada kegiatan kesehariannya mereka menganggap juga kereta api sebagai menjadi semangat untuk selalu berkarya dan dalam melakukan perbaikan serta perubahan wajah perkeretaapian yang jauh lebih baik kedepan. Penjabaran dari profil masing-masing informan adalah berikut ini:

1) Egief D. H.

Egief yang memiliki nama panggilan yang cukup familiar di kalangan *railfans* yakni Juragan Tahu (JT). Pengalamannya di dunia perkeretaapian sudah tidak diragukan lagi, bisa dilihat dari hasil dokumenter di media sosial hingga berbagai liputan serta hasil wawancara yang menggunakan informasi dari dia sudah cukup banyak. Para *Railfans* dari kalangan internal komunitas bahkan memiliki julukan lain yakni sebagai penyusur jalan rel kereta api dan bahkan ada yang menyebutnya sebagai penakluk jembatan kereta api. Julukan tersebut didapatkan dengan alasan yang tak berbeda, karena hampir semua jembatan rel kereta api sudah dia lewati dan sebrangi dengan berbagai cara yang sebagian besar menggunakan tangan kosong.

Pemuda yang lahir di Kota Udang Cirebon 29 tahun yang lalu ini memang dari awal sudah menyukai kereta api. Karena menurutnya ketertarikan yang dimiliki oleh anak-anak terhadap kereta api membuat anak yang menjadi tertarik lebih dalam lagi akan membuatnya menjadikan hobi dimasa mendatang. Masa itu ada ketika mereka mulai beranjak remaja. Seperti yang dirasakan oleh Egief saat sekarang, walau sudah

memiliki anak dua, namun tetap saja baginya kereta api tidak bisa lepas dari ketertarikannya walau saat ini sudah menjadi seorang bapak.

Sifat yang dimiliki Egief adalah cenderung cuek dan memiliki postur tubuh yang tidak terlalu besar membuat peneliti yang awalnya agak segan untuk beradaptasi. Namun atas bantuan Istri dari Egief yakni Widia yang juga diberi julukan oleh para *railfans* dengan julukan Juragan Mendoan (JM) yang bersanding dengan Egief (JT), akhirnya peneliti bisa dibantu untuk mendapatkan informasinya secara langsung. Ketertarikannya kepada kereta api semakin ditekuni yang dimulai pada waktu informan masih duduk di bangku sekolah. Awal mula ceritanya adalah dimulai dari adanya kebiasaan saat bersekolah, perjalanan yang dilalui dari sekolah menuju ke rumah selalu walewati rel kereta. Namun saat itu Egief mencoba menelusuri jalan yang ada di ujung rel yang bercabang dan karena penasaran dia mencoba menelusuri ke arah mana rel yang dulu aktif itu digunakan.

Rel mati yang ditelusuri tadi ternyata menjadi sebuah rasa penasaran dan kemudian membuatnya semakin tertarik dengan dunia perkeretaapian. Rasa penasaran yang ada tersebut kemudian membuahkan hasil dengan berinisiatif untuk melakukan perjalanan dengan kereta api untuk berkeliling pulau jawa. Selain itu informan juga melakukan perjalanan yang bertujuan untuk menyusuri rel mati yang tersebar di pulau jawa. Yang kemudian dari perjalanan yang sudah dia jalaniin membuatnya ingin berbagi kepada khalayak umum.

Egief berbagi melalui akun blog pribadinya yang kemudian mendapat respons dari banyak orang setelah peluncuran cerita perjalanannya itu. Atas dasar kecintaannya yang cukup dibilang “gila” tersebut akhirnya Egief coba memutuskan untuk membentuk komunitas Penggemar Kereta Api yakni Komunitas Edan Sepur Indonesia. Komunitas yang dikatakan cukup eksis hingga saat ini di kalangan *railfans* saat ini dengan ribuan anggotanya yang tersebar di berbagai daerah di Pulau Jawa dan Sumatera.

“... waktu itu emang betul-betul berawal dari keisengan, coba bagi cerita aja di blog sendiri karena kan waktu itu bikin *website* gak semudah sekarang ya. Ternyata, dari tulisan iseng-iseng itu mulai banyak tuh yang ikutin perkembangan tulisan saya di blog, sampai akhirnya mulai banyak yang nanya-nanya lebih lanjut sampai akhirnya bertemu dengan teman-teman sesama *railfans* juga yang kebetulan punya inisiatif yang sama membentuk komunitas.”³⁰

Komunitas yang kemudian sudah eksis, akhirnya secara bertahap mulai merambah kepada hal lain di dalam perkeretaapian. Para anggota yang didalamnya seiring berjalannya waktu berani untuk muncul dan bertambah banyak, mencoba mendalami hal-hal baru seperti cara kerja kereta api, hingga seluk-beluk jenis dan model dari sarana dan prasarana kereta api. Dari hal-hal tersebut kemudian Komunitas Edan Sepur menjadi cukup sering dilibatkan dalam acara internal perusahaan kereta api.

³⁰ Wawancara dengan Egief Del Haris, Salah satu pendiri Komunitas Edan Sepur Indonesia yang berlokasi di Bekasi, pada 30 April 2016 pukul 18:02

2) Abdullah P. G.

Laki-laki yang juga hobi berkeliling Kota Bandung dengan sepeda ini dan terkadang menyempatkan untuk berwisata ke Jakarta ini cukup membuat mudah peneliti untuk mendekati informan yang juga biasa dipanggil dengan nama Aga ini. Selain kebiasaan yang sama dengan peneliti yang juga berkelana keliling kota baik di Bandung atau Jakarta, Aga juga gemar mengikuti kegiatan-kegiatan yang tematik dengan memanfaatkan hari libur atau momen-momen hari raya lainnya. Adanya kesamaan hobi tersebut membuat informan tidak canggung ketika diwawancarai oleh peneliti. Aga memiliki ketertarikan dengan kereta api dimulai dari bangku sekolah dasar. Lokasi bermain yang tidak jauh dari perlintasan kereta di dalam Kota Bandung membuat Ia sering melalui rel kereta api ketika ia beraktifitas.

Gambar 2.2

Abdullah P. G.



Sumber: Dokumentasi Penelitian (2017)

Seringnya Aga melalui jalan rel kereta api membuat dirinya juga memiliki rasa penasar akan kereta yang dia tuangkan dengan sesekali menyusuri rel kereta api hingga bertemu dengan stasiun kecil terdekat. Di stasiun itulah dia memulai interaksi dengan Kepala Stasiun (KS) yang memiliki tanggung jawab terhadap kelancaran perjalanan kereta api ketika melewati stasiun tersebut. Komunikasi yang dibangun dengan KS itulah yang membuat Aga seringkali membantu KS di beberapa stasiun kecil di Kota Bandung menangani masalah yang dihadapi dalam bertugas.

“Kalau saya waktu kecil emang sudah biasa bergaul dengan orang-orang yang ada di kereta api, kayak misalnya (stasiun) Croyom sama (stasiun) Andir itu rute saya pulang pergi kalau main dengan teman. Walau cukup jauh sih emang hitungannya...”³¹

Kehidupan rutin yang dimiliki oleh Aga dengan menjalin relasi dari petugas KS tadi membuat kegiatan yang dilakukan Aga menjadi beragam. Berbekal keinginannya untuk memberikan kontribusi yang lebih kepada dunia perkeretaapian, ia akhirnya menginjak Sekolah Menengah Atas (SMA) memutuskan untuk ikut bergabung dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia. Hal tersebut dirasakan setelah kehadiran teman dekatnya yang menyarankan agar dia bergabung dengan komunitas penggemar kereta yang ada. Selain hobi dengan hal-hal yang berkaitan dengan kereta api, semenjak kelas 3 SMA, Aga sudah mulai aktif mengikuti kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan sosial yang berbasis lapangan.

Berkat keaktifannya mengikuti berbagai macam perkumpulan dan komunitas itulah Aga akhirnya memutuskan untuk mencoba lebih memberikan kontribusi aktif di Komunitas Edan Sepur. Kontribusi yang dirasa cukup baik dimata anggota lainnya

³¹ Wawancara dengan Abdullah Putra Ghantara pada 30 September 2016 pukul 20:30.

membuat dirinya kemudian sempat ditunjuk menjadi koordinator dari teman-teman *railfans* di Kota Bandung. Aga merasakan saat dirinya ditunjuk sebagai koordinator wilayah sempat dirundung rasa bersyukur karena dapat menjadikan jalan untuk dapat lebih bermanfaat untuk dunia perkeretaapian. Diakui pula oleh Aga, selain merasa bersyukur, Ia juga merasakan ini merupakan beban baru yang baru untuk dapat berusaha memberikan kepada masyarakat luas bahwa Komunitas Edan Sepur bukan hanya memiliki eksistensi sebagai penyalur hobi untuk berkereta api, namun juga memberikan wadah untuk para *railfans* yang ingin ikut andil dalam kegiatan yang diselenggarakan oleh PT. KAI. Hal tersebut akhirnya terwujud seperti pada contoh kegiatan yang sudah diselenggarakan seperti posko mudik lebaran dan juga kegiatan posko pada Liburan Natal dan Tahun Baru.

3) Yuki A. R.

Laki-laki dengan perawakan yang besar dan tegap ini yang jika dilihat sepintas seperti orang dengan perawakan untuk anggota tentara. Namun laki-laki yang menyandang status mahasiswa ini lebih gemar traveling menggunakan kereta di sela-sela aktifitasnya sebagai mahasiswa. Terkadang dia menyempatkan waktu pada akhir pekan atau libur panjang untuk sekedar bermain di sekitaran stasiun dan bahkan juga

Gambar 2.3**Yuki A. R.****Sumber: Dokumentasi Penelitian (2017)**

membuatnya sering melakukan perjalanan sendiri mendatangi luar kota. Baik itu Semarang, Jogjakarta, dan bahkan hingga mencapai kota di ujung timur jawa yakni Banyuwangi. Ketertarikannya itu membuatnya ingin sekali mengetahui segala sesuatu dari kereta api.

Saat bertemu pertama kali dengan Informan, peneliti tidak merasakan begitu banyak kesulitan. Perangai yang ramah membuatnya menjadi memiliki sikap yang cenderung supel. Laki-laki dengan nama panggilan Yuki ini cukup merasa senang untuk berbagi pengalamannya dan cerita ketika berkereta api. Kebingungan untuk mulai bercerita dari mana sehingga ia kemudian sampai bisa tertarik dengan kereta api. Namun seiring intensitas yang cukup lumayan dalam bertemu dengan informan,

dengan usaha peneliti untuk bisa mengakrabkan akhirnya dapat memudahkan peneliti untuk melakukan penggalan informasi dengan landasan hubungan yang akrab.

Yuki memutuskan untuk ikut bergabung dengan Komunitas Edan Sepur pada saat awal 2010-an. Tidak terlalu berdekatan dengan tahun berdirinya, namun jika dilihat sudah cukup lama dia bergabung di dalamnya. Informan menceritakan awal mula dari hadirnya ia di dalam komunitas itu, dengan sangat antusiasnya ia mencoba menunjukkan rasa ketertarikannya kepada kereta api. Ia dapat menceritakan semangat bagaimana kemudian dapat bergabung dengan Komunitas Edan Sepur saat Ia masih mengenakan seragam SMA. Pada awal keinginan ia untuk bergabung dengan komunitas memiliki landasan yang awalnya hanya untuk mengetahui secara langsung dari dari Egief mengenai kegiatan yang telah dilaksanakan yakni Mblusukan Tiada Tara *Part 1*.

”... pokoknya setelah saya melihat jurnal perjalanan yang dibagikan sama Kang Egief, saya tuh langsung untuk berinisiatif mencari tau informasi tentang komunitas yang diikuti Kang Egief. Karena waktu dulu *teh*, kami penggemar kereta masih suka sendiri-sendiri buat menyalurkan hobi gitu, Mas.”³²

Berbekal rasa penasaran itu akhirnya Yuki memberanikan diri untuk mendaftarkan diri menjadi anggota Komunitas Edan Sepur. Proses pendaftaran yang cukup mudah memudahkan langkahnya untuk bisa memuaskan rasa keingintahuan akan kegiatan komunitas ini. Selain menunjukan keaktifannya di komunitas secara langsung, Yuki juga mencoba untuk aktif mendalami informasi terbaru dan selalu mencari perkembangan dari kegiatan MTTP 1 tadi melalui media sosial. Dampak yang dirasakan Yuki dengan aktifnya dia di media sosial juga akhirnya menambah teman

³² Wawancara dengan Yuki Aditya Rahman pada 30 September 2016 pukul 20:04.

baik dalam diskusi maupun ketika ingin melakukan agenda rutin bersama yakni dengan membuat agenda perjalanannya mendatangi kota-kota besar di pulau jawa dengan kereta api.

Saat ini Yuki lebih sering untuk berkontribusi di dalam agenda Rutin Komunitas yang diisi dengan menyosialisasikan kepada masyarakat akan nilai-nilai tertib dalam berkendara. Perannya di dalam kegiatan Sosialisasi Perlintasan ini jika dilihat dari pengamatan peneliti di lapangan adalah dengan mengondisikan arus lalu lintas yang ada di sekitar perlintasan kereta, yang kerap kali volume kendaraan terpaut ramai di beberapa waktu. Yuki yang sudah cukup sering mengikuti kegiatan ini cukup terampil dalam membantu petugas perlintasan ketika kondisinya agak sulit diurai. Melalui kegiatan ini informan mengakui bahwa banyak belajar dari hasil mengikuti kegiatan yang diselenggarakan komunitas khususnya yang beragendakan di perlintasan kereta api ini.

4) Rizky A.

Laki-laki yang memiliki hobi Fotografi ini jika dilihat sepintas, perawakannya seperti siswa SMA yang jika bertemu dengan peneliti dalam suatu kesempatan wawancara cukup membuat pangling bahwa Rizky sesungguhnya adalah seorang mahasiswa tingkat II. Awal mula ketertarikan yang dirasakan oleh rizky adalah melalui permainan yang bertemakan tentang kereta api. Permainan yang mempunyai nama Trainz Simulator itu adalah konsep permainan yang berisi tentang cara mengendarai kereta, menyusun jalur, hingga mendesain dari kereta yang akan dimainkan. Ketertarikan awalnya pada sebuah permainan itu yang kemudian membuat Rizky

mencari di media sosial untuk menemukan sesama *railfans* yang memiliki ketertarikan dengan permainan yang sama. Menurut keterangan informan, ia mendapatkan informasi tentang adanya *railfans* yang juga memiliki ketertarikan yang sama melalui forum diskusi media sosial Komunitas Edan Sepur.

Trainz Simulator dapat dikatakan membuat Rizky berbeda dengan beberapa informan lainnya terkait alasan Ia bergabung dengan Komunitas Edan Sepur. Setelah bergabung pada tahun 2013, Ia mencoba untuk mengembangkan kemampuannya sekaligus menjalankan hobinya kepada permainan Trainz Simulator. Rizky menyebutkan bahwa seringkali Ia membuat desain dari kereta yang ada di dalam permainan Trainz Simulator tadi menjadi sama seperti kereta yang sudah eksis di Indonesia. Kelebihannya di bidang membuat desain melalui *software* komputer menjadikannya lebih semangat ketika menerima permintaan pembuatan desain baik itu desain kereta penumpang hingga desain untuk lokomotif yang beroperasi di Indonesia. Hasil produksinya yang cukup banyak biasa Ia bagikan kepada sesama anggota Railfans yang lain ke dalam sebuah *website*, penamaan *websitenya* sendiri dinamai dengan tempat Ia tinggal yakni dengan nama Balai Yasa Cijerah, sesuai dengan daerah tempat tinggal informan yakni di Wilayah Cijerah, Bandung.

Intensitas waktu berkumpul dengan teman-teman sesama *railfans* yang semakin sering dengan agenda rutin membicarakan perkembangan permainan Trainz Simulator. Menurut informan, setelah semakin sering berkumpul, kemudian Rizky merasa perlu untuk memberikan kontribusi kepada PT. KAI. Akhirnya dicobalah dengan cara mengikuti kegiatan-kegiatan yang diselenggarakan. Sela-sela waktu kuliahnya Ia

gunakan untuk membantu PT. KAI dalam kegiatan yakni Edu Train. Edu Train adalah semacam wadah edukasi yang dilakukan oleh PT. KAI dalam rangka memberikan pengetahuan yang mungkin belum pernah diterima oleh masyarakat tentang perkeretaapian di Indonesia, khususnya wilayah kerja Daops 2 Bandung.

Bertindak sebagai sukarelawan, Rizky akhirnya memautkan hatinya untuk memberika sedikit kontribusinya kepada Komunitas Edan Sepur dan juga umumnya kepada PT. KAI. Informan menuturkan bahwa banyak sekali manfaat yang bisa ia dapatkan dari kegiatan yang diselenggarakan oleh Komunitas Edan Sepur, terutama kegiatan yang berhubungan langsung dengan Perusahaan Ketera Api. Adanya wadah untuk bisa berbagi informasi dengan orang banyak adalah hal yang juga dirasakan dampak positifnya bagi Rizky, Ia merasakan perubahannya setelah bergabung dan mengikuti kegiatan Edu Train. Perubahan tersebut antara lain lebih percaya diri ketika berbicara dengan orang yang baru Ia temui, selain itu juga menjadi bahan pembelajaran tentang hal-hal baru yang Ia temukan sepanjang bertugas sebagai sukarelawan dari Edu Train di dalam perjalanan Ia bertugas.

5) Danang S.

Danang menyukai kereta api terhitung sudah sejak berumur 10 tahun, saat itu Ia sering diajak pulang pergi menggunakan kereta api untuk menyesuaikan dengan mobilitas Ayahnya yang kadangkala berdinasi di Kota Surakarta. Keadaan tersebut membuatnya sudah merasakan berbagai macam jenis kereta api mulai dari kelas ekonomi hingga eksekutif, yang sebagian besar memiliki relasi perjalanan dari Kota Bandung menuju Kota Surakarta. Selain itu Ia juga terkadang diajak oleh teman satu

sekolah yang kebetulan memiliki saudara yang bekerja sebagai karyawan PT. KAI. Berkunjung ke area dipo kereta api masih diperbolehkan, yang menurut informan sangat jauh berbeda sekali jika dibandingkan dengan masa sekarang ini.

Dipo kereta kemudian sempat dijadikan tempat bermain utama saat menginjak usia remaja. Bahkan karyawan yang bertugas di dipo sudah sangat mengenal sosok Danang secara hafal. Seringnya Danang bermain ke dipo kereta walau hanya sekedar melihat-lihat kereta api akhirnya membawanya kepada sebuah perkenalan singkat dengan bertemu oleh salah satu anggota dari Komunitas Edan Sepur yang juga kebetulan sedang bermain di area dipo. Selang beberapa lama dan seringnya membuat janji untuk bertemu baik secara langsung atau melalui media sosial, membuat Danang akhirnya memutuskan untuk bergabung dengan keanggotaan Komunitas Edan Sepur.

Sejalan dengan sering diajak bermain ke area depo lokomotif, kemudian sejak kecil sudah dikenalkan dengan orang tua terhadap kereta api melalui perjalanan dari Bandung menuju Surakarta. Timbulah rasa ketertarikannya kepada kereta api hingga saat ini. Bahkan menginjak usianya yang pada saat itu masih sekitar 18 tahun, Danang semakin mendalami hal-hal yang berkaitan dengan kereta api. Jenis-jenis dari kelas kereta, jenis-jenis dari lokomotif baik yang masih berdinamika atau sudah tidak berdinamika di Indonesia. Kemudian untuk kelebihan serta kekurangan yang ada pada tiap-tiap jenis kereta, dimulai dari mesin hingga roda kereta api.

Danang menyebutkan bahwa kereta api bukan hanya sekedar alat transportasi biasa, namun dapat dikatakan lebih dari itu. Pengalaman dari Danang yang sudah pernah menggunakan semua kelas layanan kereta api, membuatnya berpikir bahwa

kereta api memiliki fungsi lain juga. Fungsi itu antara lain sebagai penggerak ekonomi rakyat kecil yang masih bertempat tinggal di kawasan perkebunan. Pengalaman tersebut di dapatnya dari menaiki kereta api kelas Lokalan. Kelas Lokalan memiliki ciri khusus yakni melayani penumpang dengan jangkauan lebih luas karena juga berhenti di setiap stasiun pemberhentian, baik stasiun besar hingga stasiun kecil.

Banyak sekali cerita yang didapatkan dari perjalanan menggunakan kereta kelas lokalan tersebut yang diceritakan oleh Danang. Menikmati perjalanan adalah salah satu alasan Ia melakukan perjalanan menggunakan kereta api, namun di dalam kelas Lokalan menyimpan makna akan hidup yang didapat saat berkereta api. Danang kerap kali menyempatkan diri untuk melakukan perjalanan seorang diri dengan kereta api Lokalan. Sampai di tempat stasiun yang Ia singgahi tidak jarang kemudian Ia mencoba mengabadikan foto-foto untuk mengabadikan kereta api yang melintas dengan latar belakang stasiun yang Ia datangi. Selain dapat menyalurkan hobi, menurut Danang kegiatannya dapat menimbulkan pengalaman hidup yang lebih yang kemudian dapat dibagikan kepada teman-teman *railfans* lain sebagai rekomendasi untuk sama-sama menyalurkan hobi.

6) M. Gilang G.

Rasa penasarannya kepada dunia kereta api membuat Gilang mengalami berbagai hal yang tidak akan bisa dilupakan dengan pengalaman berkereta yang dikenangnya selalu seumur hidup. Mahasiswa yang selalu pulang pergi menuju kampus yang letaknya di pusat kota Bandung ini sebenarnya juga memiliki hobi mengendarai sepeda motor. Hal itu Ia dapatkan dari rutinitasnya dari rumah yang terletak di

pinggiran kawasan Buah Batu. Penggunaan kendaraan motor pribadi yang Ia gunakan tidak semata-mata melupakan hobi utama yang ia punya yakni menjadi seorang *railfans*. Jika kebanyakan *railfans* memiliki latar belakang alasan menyukai kereta api yang kerap kali sama, namun bagi Gilang sedikit agak berbeda dari yang lain.

Berstatus sebagai Bis Mania adalah kesan pertama yang Ia dapatkan dari ketertarikannya dalam menggemari transportasi umum. Sebutan sebagai para penggemar bis itu pernah Ia sandang. Namun, selang beberapa waktu ketika para anggota dari *railfans* mulai menjalin relasi antar sesama penggemar transportasi umum, akhirnya Gilang sempat mencoba untuk sebentar beralih “baju”. Namun menurutnya rasa ketertarikan yang dia rasakan menjadi berebeda, merasa seperti ketika Ia mulai tertarik kepada kereta api semakin merasa bahwa kereta api adalah moda transportasi yang tidak banyak seperti bus. Akhirnya Ia mencoba untuk berpindah “baju” dari Bis Mania menjadi seorang *railfans*. Tahun 2012 Gilang mencoba bergabung dengan Komunitas Edan Sepur. Niatan awalnya adalah untuk mendapatkan teman-teman yang sehoobi lebih banyak lagi seperti pada saat Ia menyandang gelar sebagai Bis Mania.

Gambar 2.4
M. Gilang G.



Sumber: Dokumentasi Penelitian (2017)

Selang delapan bulan dari tanggal yang bertepatan dengan awal mula masuknya Gilang di Komunitas Edan Sepur, PT. KAI menggelar kegiatan untuk membuka dalam rangka kegiatan Mudik Lebaran. Karena merupakan bentuk kontribusi awal dari statusnya sebagai anggota Komunitas Edan Sepur, Gilang merasa saat itu cukup antusias dalam berkontribusi. Kesan pertama saat menjadi relawan di dalam posko mudik itu dirasakan oleh gilang sebagai bentuk ekspresi dirinya dalam hal membantu sesama.

Melihat hasil pengamatan dan observasi peneliti, menunjukkan bahwa para anggota yang tergabung dalam lingkup Komunitas Edan sepur yang tergabung khususnya di wilayah Daerah Operasional 2 Bandung dengan tambahan Salah satu pendiri yang berdomisili khusus di wilayah Bekasi, memiliki komposisi yang seimbang

dari latar belakang soisio-demografinya. Jika dilihat dari usia maka dapat dilihat masih tidak jauh berbeda karena rentangnya masih masuk kepada kategori muda, dimana makna tersebut adalah para anggota Komunitas Edan Sepur ini masih tergolong kepada usia yang masih cukup produktif.

Jika dilihat dari suku serta agama terdapat sedikit sifat homogennya jika ditilik dari agamanya, namun menurut informan pula bahwa ada pula anggota lain yang beragama selain Islam dan perbedaan agam yang mewarnai kehidupan berkelompok mereka tidak dijadikan persoalan. Selain itu untuk sukunya ternyata bukan berarti posisi mereka yang berdomisili di Bandung juga serta merta memiliki latar belakang suku dari sunda, namun juga ada yang besar dari jawa. Keberagaman mereka juga tergambar dari asal keluarga mereka, walau dibilang cukup heterogen dari asal mereka tinggal, namun juga dapat dilihat bahwa kehidupan mereka cukup saling menghargai karena niatan mereka yang cenderung ingin tergabung dalam suatu komunitas yang sama, karena berlandaskan hobi serta tujuan untuk dapat bermanfaat bagi masyarakat khususnya di bidang yang berkaitan dengan perkeretaapian di Indonesia.

Para penggemar kereta api yang tergabung ke dalam Komunitas Edan Sepur di Wilayah Bandung ini yang menjadi bagian dari informan semuanya berjenis kelamin laki-laki, yang mana cenderung mewakili jumlah mayoritas anggota yang ada dari keseluruhan anggota yang tergabung di komunitas ini. Walaupun pada saat peneliti mencoba untuk terjun di lapangan, ada pula anggota yang ikut dalam memeriahkan acara namun tidak sampai memenuhi persyaratan yang sudah ditetapkan untuk peneliti

jadikan sebagai informan, sehingga yang dijadikan informan semuanya adalah yang berjenis kelamin laki-laki.

Mereka memiliki minat terhadap semua hal yang berkaitan dengan perkeretaapian sudah dilakukan sejak kecil, tentu dengan berbagai macam faktor yang mendasarinya. Dengan berbagai macam dorongan pada akhirnya membuat para informan dapat tergabung dalam sebuah wadah komunitas yang mempunyai hobi, minat dan kegemaran yang sama terhadap kereta api membuat informan merasakan dan menemukan tempat untuk bisa menyalurkan hobi dan ketertarikan kepada suatu hal yang sama yakni kereta api.

Pada awalnya, sebagian besar informan tergabung ke dalam komunitas yang sama semenjak tahun 2011 yang mana hampir seluruh informan bergabung dengan komunitas semenjak dua tahun berdirinya komunitas ini di tahun 2009. Hal tersebut dikarenakan menurut hasil yang didapat dari informan, wilayah Bandung mulai termasyur akan komunitas ini setelah giatnya promosi akan *event* ataupun agenda dari komunitas di tampilkan di media sosial. Namun untuk Egief Del Haris yang juga memiliki nama *beken* Juragan Tahu itu yang merupakan salah satu pelopor dari Komunitas ini, setelah melakukan berbagai kampanye yang dilakukannya dalam hal berkegiatan tentang kereta api. Walau pada awalnya ia sempat merasa ragu untuk mendirikan, namun ternyata hal tersebut di luar ekspektasi, seperti pada pemaparannya berikut ini:

“Saat pertama perundingan pertama-tama pas kumpul-kumpul di Stasiun Jatinegara, ya berlima gitu. Coba buat bangun omongan serius untuk membuah suatu wadah yang emang bakal menampung semua orang yang punya hobi sama seperti saya. Tapi seblum itu semua terjadi,

saya sebelumnya mencoba untuk membuat sebuah ekspedisi emnelusuri jalur kereta. Nama ekspedisinya Mbluskan Tiada Tara part 1...waktu itu sih yang ikut baru 5 orang dan menjadi pendiri dari Komunitas Edan Sepur ini. Berkeliling Pulau Jawa dengan berkereta Api yang memakan waktu lumayan lama ya, hampir ada kali sekitar enam sampai satu minggu. Semua dilakuin pake kereta ekonomi...abis itu kan kita di setiap kota seslalu update tuh posisinya, ternyata respons dari para netizen saat itu. Rata-rata responsnya pada positif sih. Akhirnya saya mutusin buat release hasil perjalanan dengan cerita dan juga beberapa ada yang kita buat di youtube...hingga sampai tanggal 5 Juni kami kumpul lagi untuk membuat komunitas, dan pas tanggal 5 Julinya di Stasiun Jatinegara dengan nama awal dulu itu Tim Penelusuran Rel Mati, tapi karena banyak yang usul dari hasil berunding, jadilah namanya sampai sekarang menjadi Komunitas Edan Sepur Indonesia.³³

Hal yang berbeda diungkapkan oleh Aga serta Yuki, mereka bergabung dengan komunitas edan sepur pada waktu yang relatif muda, dan umur komunitas ini sudah menginjak sekitar empat tahun berjalan. Aga memang sebelumnya sudah sangat antusias dengan komunitas ini semenjak diadakannya *Gathering* atau kopi darat yang berlangsung di daerah Ciganea, kegiatan tersebut juga bertepatan dengan momentum sedang diadakannya acara dari PT. KAI dalam rangka penanaman pohon di sekitaran rel. Dalam kegiatan itu, akhirnya Aga cukup bersemangat untuk berperan aktif di dalam komunitas terutama di wilayah Bandung dan sekitarnya.

“Waktu itu teh ikut-ikut kegiatan yang dibikin sama Komunitas Edan Sepur. Masih sekolah saat itu dan Alhamdulillah dapat izin orang tua buat ikut kegiatan diluar kota bandung, disupport juga selain dari doa...Ya alhamdulillah dikenalkan sama Kang Egief waktu main ke Bekasi, dan hingga sekarang bisa diamanahkan jadi koordinator wilayah Edan Sepur Wilayah 2 di kota Bandung dan sekitarnya. Banyak pelajaran setelah masuk komunitas ini, insyaAlloh banyak positifnya hehe...”³⁴

Dari histori perjalanan hidupnya itulah akhirnya Aga bisa memutuskan untuk bergabung dan memberikan kontribusi kepada komunitas yang secara tidak langsung juga kepada masyarakat yang ada di wilayah Kota Bandung. Namun kehadiran Aga tidak serta merta hanya sendiri, sama seperti Aga, bagi Yuki pun masuk kepada

³³ Wawancara dengan Egief Del Haris pada 30 April 2016 pukul 18:34.

³⁴ Wawancara dengan Abdullah Putra Ghantara pada 30 September 2016 pukul 21:52.

komunitas ini berawal dari ikut-ikutan kegiatan yang diselenggarakan dan juga karena kecintaan dari awal terhadap kereta api. Seperti penuturannya berikut ini:

“Pas saat awal mula gabung saya lebih banyak ikut kegiatan yang di sekitaran Bandung. Selain itu juga kalau waktu luang ikut sama temen-temen buat joy ride³⁵ ke kota-kota di yang ada di pulau Jawa yang bisa kami akses dengan kereta. Selain karena memang udah dari kecil, setelah bergabung di komunitas langsung banyak dapet benefitnya sayang, Kang...banyak temen, juga banyak kenalan baru, relasinya mah pokoknya bertambah gitu.³⁶”

Dari beberapa penggalan wawancara di atas baik dengan Informan Aga ataupun hingga Egief sebagai salah satu pendiri dari komunitas ini, hampir sebagian besar menyinggung perihal kegiatan lapangan yang mereka ikuti dari agenda komunitas. Selain itu juga ada pula yang beberapa yang memiliki inisiatif untuk membuat kegiatan tersendiri sebagai ajang bersosialisasi sesama penggemar kereta api. Seiring waktu berjalan, kegiatan dari komunitas ini selain diketahui dari pihak PT. KAI sendiri juga ada beberapa instansi yang ikut juga berpartisipasi dalam memberdayakan Komunitas Edan Sepur di ranah masyarakat. Berikut adalah data yang telah dihimpun untuk melihat bagaimana sebaran dari Sosio-demografi para informan:

³⁵ “Joy Ride” dalam kamus istilah para penggemar kereta api adalah kegiatan yang mengedepankan kenikmatan menggunakan moda transportasi kereta api ke suatu kota. Terkadang mereka tidak perlu tujuan ingin pergi kemana pada saat tiba di kota tujuan, namun terkadang mereka justru mendapatkan kesan yang *mendadak* untuk dapat menikmati kota tujuan yang dituju. Setelah sampai tujuan di akhir tiket, mereka kadang menyempatkan berfoto atau sekedar menunggu untuk menaiki kereta yang akan mengantar mereka ke tujuan selanjutnya. Istilah ini pun tersebar di kalangan para *Raifans* yang mempunyai hobi yang sama dalam hal melakukan perjalanan menggunakan kereta api.

³⁶ Wawancara dengan Yuki Aditya Rachman, pada 29 September 2016 pukul 19:03.

Tabel 2.1
Data Jenis Kelamin, Suku, Agama, serta Usia Informan

No.	Nama	Jenis kelamin	Suku	Asal	Agama	Usia
1	Egief Del Haris	LK	Jawa	Cirebon	Islam	32 th.
2	A. Putra Ghantara	LK	Sunda	Bandung	Islam	20 th.
3	Yuki Aditya Rahman	LK	Sunda	Sumedang	Islam	22 th.
4	Rizky Aditya	LK	Sunda	Cimahi	Islam	22 th.
5	Danang Satrio	LK	Jawa	Surakarta	Islam	23 th.
6	Muhammad Gilang Ganesha	LK	Jawa	Bandung	Islam	19 th.

Sumber: Hasil dari wawancara penelitian 2016-2017

Berikut ini tujut juga alasan serta faktor pendorong dalam pendirian dan bergabung dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia, dapat dilihat pada tabel berikut di bawah ini:

Tabel 2.2 Beberapa Faktor Pendorong serta Alasan Informan Membentuk dan Bergabung dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia.

No.	Faktor Pendorong	Informan	Jumlah
1	Banyak yang merespon kegiatan yang dipublikasikan di media sosial	Egief, Aga, dan Yuki	3
2	Memperdalam khazanah dunia perkeretaapian dan memperbanyak teman	Danang dan Gilang	2
3	Sebagai suatu entitas yang berstruktur dan memberikan efek positif bagi perkeretaapian	Egief, Aga, Yuki, Gilang, Rizky, dan Danang	4
4	Sebagai wadah penyalur hobi	Rizky dan Gilang	2

Sumber: Hasil dari wawancara penelitian 2016-2017

Variasi dari motif dan faktor pendorong yang dijadikan alasan informan dalam mendirikan dan bergabung dengan Komunitas Edan Sepur umumnya memiliki tujuan yang hampir sama antara satu informan dengan yang lainnya. Kesamaan tersebut dapat dilihat dari data yang menerangkan bahwa secara keseluruhan informan memilih

bergabung dengan Komunitas Edan Sepur untuk dapat berkontribusi secara lebih kepada perkeretaapian di Indonesia. Diakui oleh para informan hal tersebut dilakukan demi perkembangan kereta api yang lebih baik dengan tindakan-tindakan kecil yang sifatnya cenderung positif.

Kecenderungan penggunaan media sosial juga dapat dikatakan sebagai faktor pendorong dalam kaitannya dalam mengetahui bahwa ada banyak orang di luar sana pula yang memiliki ketertarikan terhadap kereta api. Selain itu kecenderungan yang dimiliki oleh setiap anggota yang memiliki dorongan sebagaimana yang bertujuan untuk mendapatkan pengetahuan tentang kereta api yang didapat dari kegiatan diskusi antar anggota komunitas. Namun hal tersebut jika dilihat dari jumlah informan yang menggunakan alasan tersebut tidak terlalu banyak.

Namun berbeda dengan dorongan yang ketiga, dimana sebanyak empat orang informan memiliki faktor pendorong untuk bergabung ke dalam komunitas untuk memberikan efek positif kepada kemajuan sistem yang dimiliki oleh perusahaan kereta api. Seperti sistem pertiketan, dan juga sistem yang dijalankan ketika mengatur penumpang yang merupakan prioritas yang dimiliki oleh perusahaan kereta api. Sebagian kecil sisanya juga ingin menjadikan Komunitas Edan Sepur sebagai penyalur Hobi Mereka.

Belakangan ini Komunitas Edan Sepur khususnya di daerah operasional 2 Bandung telah menjalin kerja sama dengan beberapa komunitas hingga instansi pemerintah, yakni Komunitas Gerakan Bandung Disiplin dan Juga Dinas Perhubungan Kota Bandung. Komunitas Gerakan Bandung Disiplin adalah sebuah komunitas yang

tergabung dari aksi solidaritas warga Bandung yang notabene adalah penggiat sosial yang memiliki kesadaran untuk berfokus kepada disiplin berlalu lintas. Isi dari relawan ini terdiri dari berbagai kalangan mulai dari pelajar hingga orang dewasa.

D. Kereta Api: Sebuah Benda yang Menjadi Daya Tarik Berkumpul di Komunitas Edan Sepur

Dilihat dari segi pengertiannya, tampaknya akan lebih terlihat jelas definisi kongkretnya. Kereta api adalah serangkaian kendaraan yang berjalan di atas roda dan baik ditarik oleh lokomotif maupun memiliki mesin pendorong sendiri yang berjalan di atas rel, yaitu sebuah jalur yang dijadikan pijakan dan menuntun jalannya kereta. Runtutan perjalanan kereta api di Indonesia dimulai dari jaman penjajahan Belanda sekitar tahun 1840 hingga sekarang.³⁷

Dilihat dari sisi historisnya, peran masa kolonial tidak lepas dari cikal bakal keberadaan kereta api di Indonesia saat ini. Yakni dimulainya sejak masa pemerintahan Hindia Belanda yang berlangsung pada sekitar tahun 1840 hingga 1942, kemudian berlanjut kepada masa penjajahan Jepang yang terjadi pada masa akhir menuju kemerdekaan dari tahun 1942 – 1945. Setelah mencapai kemerdekaan pada tahun 1945 kemudian secara masif pemerintahan Indonesia pada saat itu mengambil alih seluruh aset yang ada. Pada tahun 1945 – 1949 setelah terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan swasta bentukan Belanda yang tergabung dalam SS/VS

³⁷ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Penerbit Angkasa, 1997), hlm. 2.

(*Staatsspoorwagen/Verenigde Spoorwagenbedrijf*) atau juga dapat disebut sebagai gabungan perusahaan yang berada di Pulau Jawa dan DSM (*Deli Spoorweg Maatschappij*) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beroperasi di Indonesia.³⁸

Seperti sudah menjadi primadona, tonggak dari hajat hidup orang banyak sejak zaman awal mula hadirnya kereta api di Indonesia, sehingga moda transportasi ini tidak lepas dari perhatian pemerintah dan kemudian dijadikan cabang produksi penting yang harus dikuasai negara. Kemudian pada tahun 1 Januari 1950 dibentuklah organisasi yang dinamakan Djawatan Kereta Api (DKA) yang juga merupakan gabungan dari DKARI dan SS/VS yang sebelumnya sudah menguasai aset kereta api. Kemudian pada tanggal 25 Mei 1963 terjadi pergantian status DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berdasarkan PP No. 22 Tahun 1963. Lalu pada tahun 1971 dilandasi PP No. 61 Tahun 1971 terjadi pengalihan bentuk usaha PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api atau yang disingkat PJKA. Kemudian pada 1990 berdasarkan PP No. 75 tahun 1990 perusahaan yang semula PJKA beralih menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan terakhir pada tahun 1998 berdasarkan PP No. 12 Tahun 1998, Perumka Beralih bentuk menjadi PT. KA (Persero).³⁹ Hingga sekarang dari PT. KA (Persero) berubah nama dengan penambahan Indonesia menjadi PT. KAI (Persero).

³⁸ Direktur Jenderal Perkeretaapian, *Laporan Akhir Studi Penyusunan Pedoman Perhitungan Kapasitas Lintas Pada Jalur Kereta Api*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2011), hlm. 5.

³⁹ *Ibid*, hlm. 6.

Ditilik melalui sejarah historikal geografis awal mula masuknya kereta api ke Indonesia adalah dengan diperkenalkannya jalur pertama pembuatan rel kereta api. Jalur pertama tersebut dibuat oleh Netherlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM) yang dibuatkan jalur antara desa Kemijen di Semarang dengan daerah Tanggung. Jalan kereta api tersebut memiliki jarak sejauh 26 km dan mulai dilalui oleh kereta api yakni pada 17 Juni 1864. Pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di lintas tersebut dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L. A.J Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan untuk memperpanjang lintasan ini terus digencarkan.⁴⁰

Banyaknya hasil kerja keras bangsa belanda dalam mengembangkan jalur-jalur kereta api, maka semakin banyak pula bangunan-bangunan yang didirikan untuk menunjang terselenggaranya angkutan kereta api pada masa itu. Selain stasiun-stasiun yang masih menyimpan estetika belanda yang tersimpan, juga terdapat beberapa bangunan yang dapat dikatakan cukup jauh dari jamahan rel kereta api. Seperti misalnya bangunan *Lawang Sewu* yang kemudian pada masa sekarang dijadikan maskot dari Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, Semarang, yang juga memiliki istilah lain yakni bangunan seribu pintu. Secara historis menjadi bangunan monumen sejarah kereta api nasional.

Lawang sewu dijadikan tonggak pembangunan berbagai program kereta api pada zaman kolonial belanda dulu. Pesona bangunan yang menyimpan rel kereta yang sudah tidak digunakan lagi tersebut menyimpan sejarah tersendiri. Historikal dari perjalanan

⁴⁰ Tim Telaga Bakti Nusantara, Op. Cit, hlm. 4.

perkembangan jaringan kereta api di sana sudah sangat jelas, dan menjadikannya saat ini sebagai aset bersejarah bagi PT. KAI dan merupakan peninggalan yang perlu untuk dilestarikan.

Namun, pada saat moda transportasi ini mulai konsen untuk berbenah dalam hal pelayanan di tahun 2000-an awal, sebagian masyarakat cenderung menganggap kereta api sebagai sarana transportasi yang cukup sering mengalami keterlambatan, masih adanya penumpang yang naik kereta dengan tanpa memiliki tiket yang resmi. Bahkan kerap kali penumpang cenderung melakukan “tindakan” menyuap para kondektur kereta api di atas kereta, lantas kemanakah kemudian uang tersebut bermuara?⁴¹ Kemudian praktek terkait calo tiket yang semakin marak mendekati liburan panjang, banyak orang-orang pencari kesempatan untuk mengelabui para pengguna yang akan menggunakan jasa kereta api namun cenderung ingin didapatkan dengan cara cepat. Selain sistem yang masih banyak perlu pembenahan tersebut, dahulu juga masih marak beberapa kecelakaan dan kendala teknis lainnya yang terjadi pada saat operasional kereta api di lapangan.

Beberapa masalah yang pernah dialami seperti dijelaskan di atas, secara tidak langsung melalui peran media massa dan juga beberapa media sosial yang saat itu digunakan, masyarakat seakan menjadi objek sosialisasi yang intinya adalah membuat pencitraan dari penggunaan kendaraan umum khususnya kereta api menjadi seakan

⁴¹ Pengamatan dari segi empiris yang dialami peneliti dalam beberapa kesempatan saat menggunakan jasa kereta api, tepatnya di tahun 2012. Sepenglihatan peneliti, beberapa penumpang kedatangan melakukan gratifikasi (berupa pemberian uang tunai, bukan berupa tiket) kepada KP (kondektur perjalanan) pada saat perjalanan KRL Ekonomi dan kemudian secara tidak langsung penumpang tersebut tetap melanjutkan perjalanan di dalam kereta yang sama.

bernuansa negatif—mulai dari pra pelayanan, saat pelayanan, bahkan hingga purna pelayanan (jika masih masalah walaupun setelah masyarakat menggunakan jasa kereta api). Hal tersebut yang dirasakan oleh PT. KAI pada saat itu agar dilakukannya reformasi kinerja internal dan eksternal perusahaan.

Semenjak saat itu perbaikan pelayanan semakin digiatkan oleh PT. KAI, mempelajari solusi dari berbagai masukan yang sering diberikan oleh masyarakat. Dari adanya masukan dari masyarakat yang melihat banyaknya pelanggaran yang dilakukan pengguna jasa kereta dengan tidak membeli tiket. Dulu di saat masih pada masanya harus memesan tiket saat mendekati hari keberangkatan, orang-orang harus mengantre dengan susah payah di depan loket. Jika memang beruntung akan mendapatkan tiket sesuai dengan keinginan, namun, tidak sedikit juga yang sudah rela mengantre lama namun saat sampai di muka loket ternyata tiket yang diinginkan telah habis.

“... hal yang mendasari kami berkumpul pada awalnya adalah mengenai banyaknya pada waktu masih awal pembentukan Komunitas, keluhan atau aduan yang kami dapatkan dari teman-teman anggota ataupun masyarakat umum mengenai pembelian tiket. Yang mana dulu itu ketika orang-orang ingin membeli tiket, mereka harus berupaya semaksimal mungkin untuk mendapatkan antrian paling depan, bahkan rela menginap demi mendapatkan apa yang mereka usahakan...”⁴²

Saat ini telah bisa dipesan sejak jauh-jauh hari hingga 90 hari sebelum jadwal keberangkatan. Terkadang di dalam momen-momen tertentu PT. KAI seringkali menyediakan tiket promo dengan harga yang ditawarkan untuk kelas eksekutif dan bisnis dapat dikatakan cenderung cukup murah. Selain itu bentuk dari upaya menciptakan pelayanan prima yakni dengan adanya peraturan baru larangan merokok

⁴² Wawancara dengan Yuki, 30 September 2016 pukul 20:31.

baik di stasiun maupun di dalam kereta. Peraturan itu juga tidak hanya berlaku bagi penumpang saja, tetapi peraturan itu pun berlaku kepada petugas kereta api itu sendiri.

Segala langkah demi perubahan yang dilakukan oleh PT. KAI tidak akan lepas dari salah satu upaya pencitraan yang akan dibangun oleh PT. KAI agar mengubah persepsi masyarakat tentang PT. KAI yang sudah terbangun dengan banyaknya sentimen negatif yang timbul. Usaha yang sudah dilakukan secara maksimal hingga saat ini, sudah cenderung menjadi cerminan dari berbagai langkah yang dilalui dalam rangka transformasi perusahaan yang dilakukan sejak pertama berdiri.

Ketertarikan informan terhadap si-“ular besi” ini dilandasi oleh berbagai alasan. Kecenderungan dari mayoritas informan adalah menyukai kereta api karena adanya ciri khas dan juga intensitas mereka dalam menggunakan transportasi ini. Kereta api sendiri memuat sisi keunikan, dimana transportasi ini memiliki jalur khusus yang juga disebut dengan rel serta roda yang ada dibuat dari besi. Selain itu sifat dari transportasi ini adalah massal yang dimana dapat memuat serangkaian gerbong.

Identitas dari kereta api yang kemudian juga memiliki makna lebih dari para penggemarnya yakni adanya simbol-simbol khusus yang menjadikan kereta api sebagai moda transportasi yang juga eksklusif di mata mereka. Adanya istilah “S35” (singkatan dari Semboyan 35) yang dimiliki oleh kereta api sebagai bentuk klakson juga menjadi salah satu alasan mereka. S35 di sini memiliki arti sebagai bentuk interaksi yang dilakukan setiap pengendara kereta dalam hal ini masinis kepada siapapun yang akan disampaikan pesannya. Seperti yang disampaikan salah satu informan berikut:

“Kalau kereta api itu salah satu yang berkesan dari kita anggota komunitas mah dari cara berkomunikasi, nyak. Misal dari cara komunikasi lewat media sosial kalau ada yang baru kenal gitu, kita suka saling sapa dengan nulis S35 sebagai tanda perkenalan .⁴³

Adanya salah satu simbolis tersebut, eksistensi mereka ketika berada di lingkungan umum semakin terlihat. Selain dalam forum dunia maya, dalam dunia nyata juga mereka tidak sungkan untuk menjalin komunikasi menggunakan bahasa-bahasa khusus. Terkadang pada saat tertentu mereka mengenakan pakaian yang memang menjadi ciri khas mereka. Seperti yang sudah disebutkan yakni berupa jaket/kemeja yang memiliki unsur dari Komunitas Edan Sepur Indonesia.

“Kalau saya teh dulu lebih tertarik dengan kereta karena awalnya sering di bawa orang tua naik kereta. Saya besar di Bandung tapi kampung saya teh di Solo. Jadi ya gitu dari kecil udah biasa di bawa naik kereta bolak-balik, kereta favorit keluarga biasanya naik kereta api Lodaya. Mungkin emang gitu kali ya mas, udah bawaan, terus makin besar dan udah bisa kemana-mana sendiri mulai deh eksplere lebih jauhnya.⁴⁴

Semakin intensnya mereka melakukan kegiatan dengan sesama anggota kelompok, yang mana secara otomatis keberadaan Edan Sepur lambat laun diketahui oleh pihak PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) selaku pihak operator yang menjalankan kegiatan operasional dari kereta api di Indonesia. Mulai dari mengikuti kegiatan eventual PT. KAI dengan rasa malu-malu memunculkan identitas mereka. Hingga kemudian mulai timbul kepercayaan diri mereka ketika berkomunikasi langsung dengan PT. KAI. Namun hubungan komunitas terhadap lingkungan eksternal mereka tidak pula lepas dari bagaimana rasa solidaritas antar anggota dipupuk.

⁴³ Wawancara dengan Dawung Satrio, pada 30 September 2016 pukul 20:21.

⁴⁴ Wawancara dengan Yuki A. R., pada 30 September 2016 pukul 21:02.

E. Kesimpulan

Kegiatan yang dilakukan oleh para *railfans* yang kini dijalankan menjadi salah satu bentuk adanya gerakan yang bersumber dari entitas individu demi terciptanya ketertiban sosial di tengah masyarakat. Mereka dapat dikatakan cukup sering mengadakan kegiatan seperti ini. Seperti halnya bagi Aga ataupun Egief yang sudah sejak awal terbentuknya komunitas ini cukup aktif membuat kegiatan-kegiatan yang pada awalnya ingin merekrut para *railfans* yang independen untuk dapat bergabung dalam satu komunitas. Selain itu, dalam menjalani kegiatan di Komunitas Edan Sepur turut memberikan berbagai manfaat baik secara langsung ataupun tidak bagi anggota komunitas yang bergabung. Keberadaan Komunitas Edan Sepur cukup membantu dalam kaitannya membentuk kebermanfaatan yang dimiliki oleh tiap-tiap individu.

Railfans yang tergabung dalam komunitas sudah cukup banyak yang kemudian menjadi anggota aktif yang setia mengikuti kegiatan dikala komunitas melakukan kegiatan, seperti halnya Gilang, Yuki dan Danang. Hadirnya Komunitas Edan Sepur di lingkup masyarakat wilayah Kota Bandung menjadi salah satu alternatif sarana berkegiatan postif bagi kaum muda yang berdomisili di wilayah Bandung. Anggota komunitas yang melakukan kegiatan di dalam agenda komunitas cenderung dipengaruhi oleh faktor adanya rasa ingin diakui dan adanya faktor untuk dapat membantu antar sesama masyarakat. Kegiatan dari komunitas inilah yang menjadi salah satu sarana aktualisasi diri yang nantinya dapat menyesuaikan dengan keinginan atau kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing individu.

BAB III

KEGIATAN KOMUNITAS EDAN SEPUR SEBAGAI DASAR

PERWUJUDAN EKSISTENSI DI MASYARAKAT

A. Pengantar

Keberadaan Komunitas Edan Sepur di wilayah Kota Bandung cukup menjadi alternatif bagi generasi muda sebagai ajang penyaluran hobi. Terlebih bagi anak muda di wilayah Bandung yang jika diamati, pergerakan mereka dalam membuat suatu kegiatan positif cukup gencar. Adanya dukungan dari pemerintah cukup dirasa menjadi alasan tambahan akan aktifnya kaum muda yang ada dalam melakukan segala kegiatan positif. Kondisi ini cukup berdampak kepada kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Edan Sepur dalam kaitannya demi terwujudnya ketertiban di tengah masyarakat. Upaya yang terbaik melalui kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Komunitas Edan Sepur kemudian menjadi konsentrasi bersama.

Hadirnya Komunitas Edan Sepur juga sebelumnya menjadi faktor beberapa Dinas yang berada di bawah naungan pemerintah kota menjadi tergugah untuk dapat bekerja sama dengan Komunitas yang notabenenya merupakan hasil dari swadaya. Di dalam bab ini peneliti mencoba untuk mengulas hubungan antara kegiatan yang sudah dilakukan oleh komunitas dengan adanya perubahan dari yang diharapkan di masyarakat. Selain itu, peneliti juga akan mengulas bentuk dari sinergitas yang terjadi

dan kemudian menjadi pola antara bentuk sosialisasi dengan tindakan sosial yang dilakukan oleh Komunitas Edan Sepur.

B. Berawal dari Ketertarikan yang Sama dan Menciptakan Kegiatan Bermanfaat

Sebagai wadah utama bagi orang-orang dengan hobi khusus, Komunitas Edan Sepur menjalankan misinya dengan dasar kegiatan sosial yang rutin diselenggarakan untuk mewujudkan pola kesinambungan. Kesinambungan yang terwujud adalah bagian dari visi Komunitas Edan Sepur yang merupakan gaya pergaulan mereka dalam kesehariannya. Dengan model dari gaya hidup pergaulan di komunitasnya seperti itu, maka posisi dan ikatan yang terjalin dalam komunitas tersebut cenderung semakin kuat. Kegiatan yang dilangsungkan oleh Komunitas Edan Sepur sendiri dibagi menjadi dua, yakni kegiatan yang bersifat rutin yang selalu diadakan setiap minggu, seperti kumpul rutin di stasiun, ataupun sosialisasi di perlintasan kereta. Selain itu ada juga kegiatan yang bersifat temporer atau waktu tertentu, kegiatan tersebut seperti contohnya adalah seperti agenda gathering yang kadang setiap enam bulan sekali ataupun yang dilaksanakan satu tahun sekali.

Selain itu, Komunitas Edan Sepur juga memiliki beberapa kegiatan yang diadakan diluar dari agenda yang direncanakan komunitas. Biasanya kegiatan itu berasal dari ajakan oleh PT. KAI untuk mengundang komunitas dalam rangka membantu terselenggaranya acara yang PT. KAI selenggarakan. Kegiatan yang diadakan diluar

agenda internal tersebut biasanya perbantuan pada saat padatnya penumpang kereta api yang berlangsung selama Hari Raya Idul Fitri dan Perayaan Natal & Tahun Baru di setiap akhir tahun, Kegiatan yang berlangsung di dalam balutan hari raya itu disebut dengan Posko Lebaran/Natal. Umumnya mereka disaat sudah ditunjuk oleh PT. KAI untuk menjadi relawan dalam kegiatan ini, selain merekrut dari internal komunitas, mereka juga membuka kesempatan bagi orang-orang diluar komunitas untuk sama-sama bergabung bersama membantu. Untuk lebih jelas mengenai kegiatan Komunitas dapat dilihat pada tabel berikut.

Kegiatan yang dilakukan oleh Komunitas Edan Sepur sendiri mulai dari kegiatan yang beskala kecil hingga besar memiliki peran yang cukup strategis bagi para *Railfans* yang menjadi anggota mereka. Peran tersebut tidak lepas dari peluang dari para anggota untuk bisa mengekspresikan diri dan berkembang dari segi pengetahuan tentang perkeretaapian. Perkembangan tersebut cenderung juga di dukung oleh komunitas yang menjadikan mereka memiliki kesempatan untuk interaksi-interaksi sosial yang saling membutuhkan.

Tabel 3.1

Tabel Jadwal Kegiatan Temporer Komunitas Edan Sepur

No.	Nama Acara	Waktu Acara	Deskripsi Kegiatan
1	Posko Mudik/Natal	Libur Perayaan Hari Besar Keagamaan	Kegiatan yang dilaksanakan bersama PT. KAI dalam rangka perbantuan untuk pengamanan stasiun demi kelancaran arus mudik/liburan perayaan hari besar keagamaan. Acara ini bersifat sukarela dan dilangsungkan oleh Pegawai PT.

			KAI dan juga relawan dari Komunitas Edan Sepur dengan pembagian kerja yang seimbang.
2	EduTrain	Eventual / Mengikuti Jadwal dari Pihak PT. KAI	Kegiatan yang juga dilangsungkan oleh PT. KAI dengan dibantu oleh relawan dari Komunitas Edan Sepur. Acara yang bersifat sukarela, namun untuk dapat bergabung dengan kegiatan ini harus memenuhi beberapa persyaratan. Hal tersebut dikarenakan bentuk dari kegiatan ini adalah ingin memberikan edukasi kepada masyarakat umum mengenai perkeretaapian.

Sumber: hasil wawancara dengan Aga pada Desember 2016

Tabel 3.2

Tabel Jadwal Kegiatan Rutin Sosialisasi di Perlintasan

Bulan Januari		
No.	Lokasi Kegiatan	Hari/Tanggal
1	Perlntasan Stasiun Andir (Jl. Garuda)	Jumat, 13 Januari 2017
2	Perlntasan Stasiun Cikudapateuh (Jl. Ahmad Yani)	Jumat, 20 Januari 2017
3	Perlntasan Jl. Laswi	Jumat, 27 Januari 2017
Bulan Februari		
No.	Lokasi Kegiatan	Hari/Tanggal
1	Perlntasan Stasiun Kiaracandong (Jl. Ibrahim Adjie)	Jumat, 3 Februari 2017
2	Perlntasan Stasiun Cimahi	Jumat, 10 Februari 2017
3	Perlntasan Stasiun Cimindi (Jl. Raya Cimindi)	Jumat, 17 Februari 2017
4	Perlntasan Stasiun Andir (Jl. Garuda)	Jumat, 24 Februari 2017
Bulan Maret		
No.	Lokasi Kegiatan	Hari/Tanggal
1	Perlntasan Stasiun Cikudapateuh (Jl. Ahmad Yani)	Jumat, 3 Maret 2017
2	Perlntasan Jl. Laswi	Jumat, 10 Maret 2017
3	Perlntasan Stasiun Kiaracandong (Jl. Ibrahim Adjie)	Jumat, 17 Maret 2017
4	Perlntasan Stasiun Cimahi	Jumat, 24 Maret 2017
5	Perlntasan Stasiun Cimindi (Jl. Raya Cimindi)	Jumat, 31 Maret 2017
Bulan April		
No.	Lokasi Kegiatan	Hari/Tanggal
1	Perlntasan Stasiun Andir (Jl. Garuda)	Jumat, 07 April 2017
2	Perlntasan Stasiun Cikudapateuh (Jl. Ahmad Yani)	Jumat, 14 April 2017
3	Perlntasan Jl. Laswi	Jumat, 21 April 2017
4	Perlntasan Stasiun Kiaracandong (Jl. Ibrahim Adjie)	Jumat, 24 April 2017

Sumber: hasil wawancara dengan Aga pada Desember 2016

Komunitas Edan Sepur sebagai wadah komunitas mengasosiasikan organisasinya dengan mengumpulkan para *railfans* yang independen untuk dapat

bersatu membuat perkumpulan yang lebih terorganisir. Menghimpun anggota yang berada di wilayah kerja PT. KAI Daops 2 Bandung untuk dapat bersama dapat menyalurkan hobi di dalam memajukan kinerja PT. KAI yang secara tidak langsung menciptakan sebuah komunitas. Dengan komunitas diharapkan antara individu satu dengan yang lainnya ataupun jika ada anggota kelompok *railfans* yang lebih kecil ingin bergabung dapat menciptakan hubungan kekerabatan secara sosial. Hal tersebut dapat memunculkan fungsi dari komunitas. Antara individu dapat saling bertukar informasi serta pengalaman terkait perkeretaapian.

Bentuk aktualisasi yang didapat dari kegiatan Sosialisasi perlintasan adalah semakin terbukanya kesempatan para *railfans* untuk tidak malu-malu dalam menyalurkan hobi dan juga belajar menjadi sukarelawan yang bekerja demi kepentingan masyarakat dalam ruang lingkup komunitas yang notabene non-profit. Esensi dalam komunitas Edan Sepur sendiri adalah bagaimana mereka dapat bersosialisasi dan dapat saling bertukar pengalaman juga informasi secara umum. Dapat bergabung selain di komunitas dan bekerjasama di bagian dari kegiatan yang diselenggarakan oleh PT. KAI sendiri menjadi sebuah prestise dari kelompok komunitasnya. Maka dari itu Komunitas Edan Sepur bisa menjadi wadah untuk dapat menyalurkan minat dan bakat khusus dari para *railfans* dengan kecenderungan peminatan khusus bertemakan kereta api. Selain kegiatan kumpul serta menyelenggarakan sosialisasi kepada masyarakat tentang disiplin berlalulintas di sekitar perlintasan kereta, di komunitas ini juga terdapat kegiatan selingan untuk

berolahraga. Selain berkegiatan sosial kemasyarakatan, kebugaran juga perlu dijaga antar sesama anggota. Selain sebagai ajang kebugaran, aksi memepererat solidaritas juga ternyata juga menjadi alasan tambahan mereka. Karena mayoritas dari anggota komunitas adalah laki-laki, maka yang diadakan kegiatannya yakni pertandingan futsal. Sedangkan anggota wanita biasanya mengikuti saja kegiatan yang diselenggarakan.

Komunitas Edan Sepur sendiri sebenarnya dibuat untuk menjadi wadah komunitas yang juga sekaligus digunakan sebagai ajang kumpul para *Railfans* yang senang terhadap hobi mereka dengan kereta. Yang dengan berlandaskan hal tersebut menjadi tidak ada batasan lagi untuk siapapun yang ingin turut bergabung di Komunitas Edan Sepur. Mulai dari hanya sekadar foto-foto, mengoleksi miniatur, atau berkeliling menggunakan kereta sebagai hobinya, sebenarnya semua hal itu boleh diekspresikan dalam kaitannya dengan hal tersebut untuk membantu tersampainya ke masyarakat bahwa Komunitas ini juga cukup eksis. Hal tersebut dirasakan dapat menjadikan wadah alternatif sebagai ajang sarana untuk lebih membentuk anggota dari Komunitas Edan Sepur untuk dapat bergabung dengan masyarakat agar tidak memiliki kesan tertutup.

Terbentuknya Komunitas Edan Sepur merupakan salah satu bentuk persatuan dari beberapa entitas golongan dalam selera dari minat mereka tentang perkeretaapian. Hal tersebut tidak lepas dari implikasi dari faktor eksternal yakni perkembangan industri perkeretaapian di Indonesia pada awalnya yang dilihat masih banyak

kekurangannya, sehingga para *railfans* mulai tergerak hatinya untuk membantu terwujudnya perbaikan pada sistem yang ada di tubuh perkeretaapian di Indonesia. Komunitas kemudian menjadi sarana alternatif sebagai penyalur hobi dan sekaligus wadah untuk ikut menjadi bagian di dalam lingkup perkeretaapian.

Arti dari dibentuknya komunitas selain karena untuk menyalurkan minat, juga dapat cenderung dijadikan ajang untuk menyumbangkan tanggung jawab moral yang merupakan konteks baik dari Komunitas Edan Sepur atau Komunitas Gerakan Bandung Disiplin sebagai pionir dari tegaknya peraturan. Peraturan yang berkaitan dengan hal yang memiliki unsur kereta api di dalamnya. Kegiatan yang dilakukan oleh segelintir anak muda yang dilakukan di dalam Komunitas Edan Sepur ini cukup patut diacungi jempol. Mereka dapat dikatakan berhasil membuat serangkaian acara yang dapat menggugah rasa kepedulian terhadap sesama dengan semangat gotong-royong.

Semangat gotong-royong tersebut dapat dilihat dengan terselenggaranya beberapa event-event yang menarik dan juga dapat menggunakan pemanfaatan jaringan yang ada, jaringan tersebut jika dilihat dari lingkungannya memenuhi lingkup Kota Bandung. Komunitas Edan Sepur cukup dirasakan membawa pengaruh positif bagi kepedulian masyarakat terhadap kedisiplinan, kedisiplinan tersebut baik dalam bentuk menggunakan kendaraan pribadi atau dalam penggunaan transportasi umum dalam kaitannya ini adalah Kereta Api. Sehingga beberapa dari anggota yang tergabung cenderung merasa ada kebermanfaatan tersendiri dari keikutsertaan mereka di Komunitas Edan Sepur ini.

“Mungkin kita pas awal-awal gabung emang hanya berdasar karena hobi aja ya...dari saya, semakin bertambahnya umur, semakin coba buat berpikir gimana caranya agar komunitas ini tuh punya dampak langsung ke orang banyak. Naah, akhirnya dibentuklah acara-acara semacam sosialisasi di perlintasan dan sejenisnya...kalau dilihat dari akhir-akhir ini sih berasa banget hasilnya.”⁸⁷

Kegiatan yang diselenggarakan oleh Komunitas Edan Sepur cenderung menunjukkan bahwa di suatu komunitas yang mengedepankan kegemaran, tidak hanya sekedar berkumpul untuk menjalankan hobi masing-masing dengan kegemaran yang berbeda. Setiap anggota dapat menempatkan diri ketika hadir sebagai bagian dari komunitas yang ikut dalam kegiatan yang bernuansa kegiatan hiburan dengan kegiatan yang didedikasikan kepada masyarakat. Dari acara tersebut, Anggota dari komunitas Edan Sepur cenderung menunjukkan sikap yang condong kepada kekeluargaan didalam komunitasnya. Wujud kerja sama dalam Komunitas Edan Sepur dapat dikatakan cukup baik, karena pasalnya selama ini kegiatan yang diselenggarakan dalam agenda komunitas notabene diatur secara sukarela dari tiap anggota.

Hasil karya baik dalam fotografi kereta api, atau pun pengalaman perjalanan dalam penggunaan kereta api yang dimiliki, setiap anggota dapat memperoleh pengetahuan yang baru dan juga bisa menjalin pertemanan dengan sesama *railfans*. Dari jalinan itu juga dapat membagi pengalaman akan kisah perjalanan yang masing-masing rasakan dari penggunaan kereta api. Selain itu, hasil dari perkenalan itu juga mendapatkan link-link tempat wisata ataupun destinasi dari kota-kota yang pernah masing-masing dari mereka sambagi, serta berbagai informasi lainnya. Kegemaran

⁸⁷ Wawancara dengan Danang Satrio, anggota aktif dari Komunitas Edan Sepur pada 30 September 2016.

terhadap kereta api dari masing-masing *railfans* ditularkan kepada setiap anggota dengan dasar solidaritas, semua anggota dapat diajak dan juga diberi arahan untuk membangun citra positif dari *railfans* itu sendiri dengan tujuan agar masyarakat menjadi tersadarkan akan kehadiran mereka. Secara individu (anggota), kerjasama dalam perseorangan terhadap komunitasnya yang terwujud dalam kekompakan untuk mempertahankan eksistensi komunitas di dalam masyarakat. Dalam wawancara yang dilakukan dengan Yuki, sebagai berikut:

“Ketika kami diamanahkan untuk menjadi bagian dari program KAI ya mas, khususnya di Daops 2 ini. Kami terus terang mencoba untuk mengajak kepada setiap anggota untuk bisa turut andil membantu program yang diselenggarakan sama Kantor KAI Daops 2 ini. Misalnya dalam kegiatan Edutrain yang sudah tiga tahun ini kami dan pihak manajemen Daops 2 bentuk, antusiasme dari kawan-kawan anggota *teh* cukup tinggi, dan hal itu yang menurut saya pribadi dibutuhkan untuk selain membuat nama kita baik, juga membuat komunitas kita tuh jadi solid...”⁸⁸

Dari wawancara yang ada, dapat dilihat bahwa dari setiap anggota dalam mewujudkan eksistensinya selalu diwujudkan dengan tergabung dengan komunitas *in group* mereka. Sebab di dalam group yang mereka sambangi, terdapat bagian dari lingkungan yang cenderung positif dan dapat memberikan kesempatan bagi setiap anggota untuk share pengalaman sekaligus ilmu terkhusus di dalam acara Edutrain yang diselenggarakan oleh pihak PT. KAI.

⁸⁸ Wawancara dengan Yuki pada tanggal 14 April 2017 pukul 17:40.

C. Andil Komunitas Edan Sepur dalam Menciptakan Disiplin di Kegiatan Sosialisasi Tertib Perlintasan

Karena fokus dari gerakan komunitas ini dibentuk untuk mengkampanyekan tertib berlalu lintas, maka nantinya relawan akan turun ke jalann guna sebagai bentuk sosialisasi kepada masyarakat khususnya Kota Bandung tentang kedisiplinan. Kegiatan tersebut bertujuan agar masyarakat tidak lagi melanggar aturan lalu lintas yang dilihat saat ini masih cenderung sering terjadi. Seperti yang diutarakan Hendro sebagai Koordinator dari Komunitas Gerakan Bandung Disiplin yakni mereka akan turun ke jalan, aksi yang dilakukan adalah memberi tahukan kepada pengguna jalan untuk dapat menggunakan helm walau hanya ke warung. Sehingga tidak ada lagi pelanggaran lalu lintas dalam bentuk apapun.⁸⁹

Gambar 3.1

Kegiatan “Aksi Teladan; Mengedukasi Pengendara Untuk Tertib di Perlintasan Kereta Api”



Sumber: Dokumentasi Pribadi Informan (Aga), tahun 2016

⁸⁹ Kutipan wawancara Hendro yang disadur dari website berita www.republika.co.id pada 25 Maret 2017 pukul 22:05, dengan subjek berita *Pemkot Bandung Resmikan Gerakan Bandung Disiplin*.

Terdapat kerjasama antara Komunitas Edan Sepur dengan Dinas Perhubungan Kota Bandung. Jika Gerakan Bandung Disiplin tadi merupakan gerakan yang sifatnya merupakan *underbow* dari Dishub kota Bandung, maka secara khusus dari pihak Humas Komunitas Edan sepur juga memiliki kerjasama dengan Dishub Kota Bandung. Dalam tata kelola transportasi Kota Bandung, pemkot Bandung cenderung lebih suka menggaet tenaga-tenaga anak muda untuk dijadikan relawan dalam andil untuk memberikan edukasi kepada masyarakat. Mulai dari membantu lalu lintas di beberapa titik yang sedang mengadakan acara sehingga perlu dilakukannya rekayasa arus lalu lintas. Hingga melakukan beberapa sosialisai yang memiliki sasaran langsung masyarakat Kota Bandung.

Bagan 3.1

Pola Kegiatan Sosialisasi Disiplin di Perlintasan



Sumber: Analisis Peneliian Penelitian, 2016-2017

Kegiatan disiplin perlintasan ini dilaksanakan pada jadwal yang cukup rutin, serti yang dijelaskan pada **Tabel 3.2**. Setiap hari jumat, kegiatan ini dilangsungkan.

Sebagian besar kegiatan dilaksanakan di perlintasan kereta yang berdekatan dengan stasiun, misalnya Stasiun Andir, Stasiun Kiaracandong, dan Stasiun Cikudapateuh. Menurut pengamatan peneliti, sebelum dilaksanakannya kegiatan, para peserta diarahkan untuk berkumpul di pos perlintasan, pos perlintasan merupakan tempat untuk melaksanakan tugas dari seorang penjaga perlintasan kereta.

Kegiatan dilangsungkan mulai dari pukul tiga sore hingga pukul enam sore atau juga sekitar menjelang maghrib. Sosialisasi disiplin perlintasan biasanya diawali dengan adanya *breafing* atau persiapan sebelum melakukan kegiatan. Selama agitasi peserta, Aga yang merupakan koordinator kegiatan berusaha untuk memberikan arahan kepada setiap peserta untuk dapat memberikan peran yang tepat selama berlangsungnya kegiatan. Pada saat agitasi peserta, beberapa panitia yang lain sibuk untuk membagikan rompi keselamatan yang harus digunakan untuk memberikan identitas kepada peserta selama kegiatan berlangsung.

“dari kegiatan ini, saya juga pengen gitu Kang, kalau setiap peserta yang masuk ke dalam kegiatan ini tuh dapat mengambil pelajaran tentang pentingnya keselamatan selain ketika kita memberikan penyuluhan ke orang lain, juga memberikan pelajaran untuk kita bahwa pentingnya menjaga keselamatan diri sendiri. Makannya kami dari komunitas juga menyediakan alat-alat penunjang seperti rompi keselamatan dan juga speaker untuk memberikan aba-aba ke peserta atau sebagai peringatan bagi pengendara”⁹⁰

Setelah sekiranya semua peserta sudah mengenakan rompi keselamatan dan memakai atribut lengkap sesuai dengan Standar Operasional keselamatan yang berlaku di perlintasan kereta. Kemudian kegiatan pun dimulai pada pukul tiga sore. Setiap

⁹⁰ Wawancara dengan Abdullah pada tanggal 30 September 2016 pada pukul 19:32.

anggota yang hadir dibagi menjadi dua kelompok, masing-masing berada di sisi terpisah diantara dua sisi jalan. Masing-masing dari mereka membawa atribut berupa spanduk banner yang berisikan tentang pesan-pesan mengenai keselamatan berkendara di perlintasan kereta api.

Gambar 3.2

Pelaksanaan *Breafing* persiapan sebelum melaksanakan Kegiatan Sosialisasi Tertib Perlintasan



Sumber: Dokumentasi Penelitian, tahun 2016

Selama kegiatan berlangsung, segmentasi kegiatan mereka terbagi menjadi dua waktu, yang pertama adalah ketika mereka berada di posisi perlintasan yang sedang tidak dilintasi oleh kereta api, dan kemudian pada saat perlintasan yang sedang dilalui oleh kereta api. Jika memasuki saat mereka bertugas menjadi relawan sosialisasi dan pada saat keadaan tidak dilalui kereta api, formasi mereka membentuk sebuah garis pembatas yang dilakukan oleh sebagian dari masing-masing kelompok. Tujuan dari mereka membentuk garis pembatas yang berada di tengah jalan adalah agar

meminimalisir terjadinya tindak pelanggaran yang terjadi dengan cara melawan arah di tengah perlintasan kereta api.

“selama gak ada kereta sih kita bikin kayak perboden gitu mas, sambil bentangin spanduk yang biasa kami bawa setiap adanya kegiatan ini. Sambil megang spanduk kami juga sekalian memperingatkan kepada orang-orang yang naik motor buat lebih perhatian lagi sama sekitarnya, abis kadang suka ada yang masih bandel padahal udah dibilangin dari depan mukanya langsung. Hehe..”⁹¹

Kemudian saat kondisi sedang akan dilintasi oleh kereta api, petugas dari pihak PT. KAI yang berjaga kemudian menjalankan tugasnya dengan mengoperasikan palang pintu kereta api. Di saat itu pula para relawan melakukan perpindahan tempat ke sisi muka jalan yang menjadi tempat pemberhentian dari para pengendara kendaraan bermotor. Tetap dengan membawa atribut *banner* yang berisi pesan-pesan dalam berkendara di perlintasan. Sebagian yang lainnya juga ada yang menggunakan alat pengeras suara untuk memberikan arahan kepada pengguna jalan untuk selalu mematuhi peraturan lalu lintas. Kerap kali di setiap kegiatan yang mereka lakukan, ada saja pengendara yang melakukan tindakan yang sangat berbahaya, mereka kerap menemui pengendara yang melawan arus demi mempersingkat waktu perjalanan. Menurut pengamatan penulis, mereka kemudian mengambil langkah tegas untuk memperingatkan dari jauh hingga memberhentikan pengendara ketika sudah mendekati perlintasan.

⁹¹ Wawancara dengan Abdullah pada tanggal 30 September 2016 pada pukul 19:35

Gambar 3.3

Posisi yang Peserta Lakukan dalam Situasi Perlintasan yang akan Dilewati Kereta Api



Sumber: Dokumentasi Penelitian, tahun 2016

Diakui oleh Abdullah dan para peserta, untuk jadwal perjalanan kereta api saat ini cenderung mengalami peningkatan frekuensinya pada sore hari. Hal tersebut dikarenakan adanya penerapan jadwal baru dan jadwal tambahan, yang mana PT. KAI melakukannya pada setiap bulan april dan berulang di setiap tahunnya. Jadi kegiatan yang dilakukan Komunitas Edan Sepur di perlintasan daerah wilayah Bandung ini juga cukup dirasa positifnya bagi pegawai PT. KAI, baik pada petugas perlintasan secara langsung maupun kepada petugas stasiun di tempat yang berdekatan dengan lokasi kegiatan mereka.

“Sangat senang dan merasa terbantu banget. Kalo ga ada mereka kadang-kadang saya susah untuk netralisir tempat ini. Karena kan kadang-kadang kalo saya sendiri doang kan saya kalah biarpun udah saya priwitin. Ya mau ga mau saya turun tangan buat ngerapihin arus kendaraan supaya cepet

steril. Tapi kalo ada yang ngebantuin itu saya ngerasanya seneng banget, ya artinya mereka juga punya kepedulian yang sama kaya kita.”⁹²

Beberapa kesempatan, kegiatan sosialisasi disiplin perlintasan bahkan diminta dilakukan diluar jadwal rutin mereka. Hal tersebut disebabkan beberapa kali pada saat yang sama sedang berlangsung acara yang cukup besar di wilayah kota Bandung. Maka, peran dari mereka dapat dikatakan cukup diperlukan dalam terciptanya suatu keamanan dan ketertiban bersama. Waktu selesai dari kegiatan ini sebagian besar adalah sebelum waktu Maghrib atau sekitar pukul 6 sore. Dengan satu aba-aba, koordinator kegiatan berusaha untuk mengajak para peserta untuk dapat bergabung berkumpul dalam rangka menutup serangkaian acara yang berlangsung.

Sesi penutupan biasanya ditutup dengan kegiatan sesi foto bersama antar peserta, terkadang diselingi dengan makan malam bersama di sebuah warung makan yang tidak jauh dari pos perlintasan kereta. Namun, sebelum itu terdapat juga acara yang menurut Abdullah cukup wajib, yakni pembacaan laporan temuan lapangan selama acara berlangsung. Pada sesi ini, koordinator membacakan hal-hal apa saja yang selama kegiatan menjadi temuan. Mulai dari pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara roda dua hingga roda empat. Mereka dalam hal ini tugasnya hanya mencatat dan sesekali memperingatkan para pelanggar untuk tidak melakukan pelanggaran yang sama lagi.

⁹² Kutipan wawancara dengan Pak Edy, Pegawai Petugas Perlintasan pada 30 September 2016 pukul 18:22

Gambar 3.4
Sesi Foto Bersama dari Seluruh Peserta Sosialisasi Tertib Perlintasan pada Akhir
Kegiatan



Sumber: Dokumentasi Penelitian, tahun 2016

Cukup banyak dorongan yang timbul dari terbentuknya kegiatan ini, salah satunya adalah adanya beberapa alasan yang mendukung untuk setiap anggota mengikuti kegiatan ini, salah satunya adalah seperti yang dijabarkan oleh Gilang sebagai berikut:

“saya melihat bahwa semakin hari tingkat kecelakaan kendaraan di perlintasan kereta cenderung meningkat setiap tahunnya di wilayah Bandung sini, Kang. Bahkan ada teman saya yang sampai meninggal gara-gara menerobos palang kereta api. Jadi, sepenting-pentingnya urusan kita, ketika berkendara dan lewat perlintasan kereta api, sebisa mungkin untuk berhenti hingga kereta lewat. Karena bagaimanapun nyawa kita lebih berharga.”⁹³

⁹³ Wawancara dengan Gilang pada tanggal 30 September 2016 pada pukul 16:20

Gilang menuturkan bahwa ia cenderung termotivasi untuk ikut di dalam kegiatan ini karena melihat banyaknya pelanggaran yang dilakukan di lingkungan perlintasan kereta api. Bahkan Ia memiliki pengalaman empiris mengenai kejadian yang menimpa temannya, sekitar tahun 2013 ada seorang temannya yang mengalami kecelakaan akibat menerobos perlintasan kereta api di wilayah Andir, Kota Bandung. Dari kejadian itu nyawa dari temannya tidak tertolong. Dari kejadian tersebut ia mengambil kesimpulan bahwa masih ada sebagian orang yang cenderung belum melihat nilai dari nyawa yang Ia punya ketika berada di perlintasan kereta api.

Beberapa dari relawan juga mengakui kehadiran mereka disana merupakan dorongan yang timbul dari keprihatinan mereka terhadap kelancaran lalulintas dari kereta api itu sendiri. Adapula yang mengaku mengikuti kegiatan karena adanya dorongan untuk bisa berkesempatan bertemu dengan teman baru hingga membangun jaringan dengan orang-orang yang mereka temui di lapangan. Pada akhirnya dari setiap peserta yang ikut ke dalam lingkup kegiatan ini memiliki faktor yang mendorong dari alasan mereka mengikuti kegiatan ini. Walau pada akhirnya tujuan dari kegiatan ini secara general adalah berusaha melakukan pembiasaan kepada masyarakat untuk dapat disiplin ketika berkendara dan terutama di perlintasan kereta api. Sehingga dapat memberikan kelancaran bagi pengendara sendiri dan juga perjalanan kereta api yang melintas.

D. Kontribusi Komunitas Edan Sepur di dalam Kegiatan Edu Train

Anggota yang masuk dan bergabung di dalam komunitas Edan Sepur cenderung memiliki dorongan untuk menyalurkan hobi yang mereka miliki (dengan berbagai macam jenis). Berkaitan dengan hal tersebut, adanya kepemilikan mereka dengan kesamaan hobi, cita-cita, adanya perasaan sepenanggungan dalam kewajiban mengedukasi masyarakat membuat semua anggota di dalam *in group* menjadi bersatu membentuk ikatan sosial yang dibutuhkan bagi *railfans*. Solidaritas yang terbentuk bukan tidak mungkin kemudian akan menghadirkan sebuah ikatan kekeluargaan yang jika ditanamkan kepada setiap anggota akan menimbulkan sifat kebersamaan. Kebersamaan yang tertuang dalam bentuk kerja sama ketika dalam rangka mengisi kegiatan baik yang diselenggarakan oleh internal komunitas ataupun dari PT. KAI sendiri yang dalam hal ini adalah pihak eksternal penyelenggara acara.

Kegiatan yang diselenggarakan oleh PT. KAI untuk bertujuan mengedukasi masyarakat mengenai kereta api dengan konsep tamasya menggunakan kereta api. Kegiatan tersebut dinamai dengan “Edu Train” (merupakan kepanjangan dari Education on the Train). Kegiatan Edu Train yang merupakan bagian dari Agenda rutin dengan kerja sama yang dilaksanakan oleh teman-teman dari Edan Sepur Indonesia. Bagi sebagian *railfans* yang sebelumnya independen dengan tidak mengikuti komunitas dari mana pun, akhirnya menjadi tertarik untuk ikut andil dalam istilahnya “membantu” program PT KAI sekaligus menggunakan sarana kegiatan ini sebagai apresiasi diri mereka. Konsep dari kegiatan ini adalah agar masyarakat dapat lebih

memahami dunia perkeretaapian dengan sudut pandang yang berbeda. Ruang lingkup yang menjangkau masyarakat tersebut yang membuat *railfans* yang tergabung memiliki kepuasan tersendiri.

Kesempatan pembahasan sebelumnya, sempat disinggung perihal keterlibatan beberapa stakeholder yang berkaitan dengan konsep dari Komunitas Edan Sepur ini yang kemudian terjalin kerja sama. Beberapa institusi itu adalah Gerakan Bandung Disiplin, Dinas Perhubungan Kota Bandung, dan PT KAI Daops 2 Bandung. Dengan adanya kerja sama tersebut Komunitas Edan Sepur di wilayah Bandung Raya telah melakukan progresitas yang tidak hanya pada wilayah Bandung Raya saja, namun juga hingga seluruh wilayah yang berada di bawah naungan PT. KAI Daops 2 Bandung. Selain dalam rangka promosi dari layanan PT. KAI, juga sekaligus menjadi promosi dari internal komunitas sendiri. Walau ketika pelaksanaan kegiatan Edu Train mereka menggunakan label nama Relawan Edu Train, namun selepas dari acara tersebut, mereka juga biasa membawa atribut dari komunitas yang ada (biasanya berupa jaket ataupun kemeja).

Komunitas Edan Sepur melihat keikutsertaan dari komunitas dalam kegiatan PT. KAI ini adalah untuk membantu perwujudan citra baik perusahaan ini di mata masyarakat sekaligus pengenalan kepada anak-anak yang notabene peserta yang mengikuti kegiatan ini adalah dari kalangan pendidikan TK hingga SMP. Namun setiap anggota melihat kegiatan ini juga memiliki penilaian yang bermacam-macam. Ada yang menganggap sebagai sarana untuk melatih percaya diri di muka umum, dan juga ada

yang menilai bahwa kegiatan ini adalah kesempatan bagi mereka untuk membagikan pengetahuan mereka tentang perkeretaapian kepada khalayak umum dan anak-anak dari peserta Edu Train. Seperti pernyataan yang dituturkan oleh Yuki berikut:

“motivasi saya ikut Edu Train ini karena saya ingin sharing pengalaman yang saya tahu ke mereka yang jadi peserta kegiatan ini. Kaya kemarin saya ikut Edu Train dari PT. KAI dan dipercayain ngebimbing anak TK yang mau *studi tour*, saya ngerasa perjalanan mereka akan lebih bermanfaat dan senang kalo ada edukasi-edukasi kaya gini.”⁹⁴

Saat tahun 2013, Komunitas Edan Sepur sudah cukup konsisten dalam hal menggelar kegiatan-kegiatan lapangan reguler dan juga kegiatan yang bersifat eventual. Walau secara umum komunitas ini belum terlalu begitu terkenal dibandingkan dengan komunitas transportasi lainnya seperti Komunitas Bis Mania atau Komunitas *Bike To Work* yang sudah cukup menjamu di beberapa kota-kota besar. Namun, untuk taraf manajemen dan kekompakan dari Komunitas Edan Sepur khususnya di Wilayah Daops 2 ini dapat dikatakan cukup memberikan gambaran untuk bisa disaluti. Karena sejatinya loyalitas dan juga semangat rela berkorban yang ditampilkan pada komunitas ini dari para *railfans*. Seperti misalnya pada saat kegiatan edutrain yang dilaksanakan oleh PT. KAI Daops 2 Bandung, yang juga turun mengundang Komunitas Edan Sepur sebagai salah satu pioneer relawan untuk memberikan panduan perjalanan kepada peserta yang mengikuti jalannya EduTrain. Ketika menuju hari kegiatan, sempat beberapa saat terdapat anggota komunitas yang berhalangan karena sakit, namun dengan sigap pemimpin rombongan dapat mengondisikan dan kegiatan tetap berjalan.

⁹⁴ Wawancara dengan Yuki pada tanggal 14 April 2017 pukul 15:39.

Gambar 3.5

Pelaksanaan Kegiatan Edu Train yang Bertepatan Dengan Hari Dongeng Sedunia



Sumber: Dokumentasi Panitia Edutrain tahun 2017

Beberapa rincian kegiatan yang dilakukan di dalam rangkaian acara EduTrain adalah adanya edukasi kepada para peserta untuk dapat mengetahui sejarah atau seluk-beluk dari bangunan-bangunan yang dilewati oleh kereta yang mereka naiki. Dimulai sejak tahun 2014, serta pengalaman jam terbang yang sudah cukup sering melalui daerah yang masuk kepada area PT. KAI Daops 2 Bandung (mulai dari Cikampek hingga sekitaran wilayah Ciamis). Hal itu membuat sebagian besar dari anggota sudah banyak mengetahui mengenai perkembangan dan cerita sejarah dari tempat yang dilalui dalam acara EduTrain tersebut.

Para relawan yang kebanyakan adalah berstatus sebagai mahasiswa, cenderung mempunyai motivasi untuk mengikuti kegiatan ini salah satunya karena waktu mereka yang cukup fleksibel jika dikaitkan dengan kegiatan Edu Train. Selain itu, karena mereka melihat bahwa kegiatan ini bisa menjadi sarana penyalur pengetahuan kepada

masyarakat umum mengenai kereta api. Jika dilihat dari agenda yang dilaksanakan memang cukup efisien menurut pandangan peneliti.

“program ini memang sebenarnya bukan hanya ada di Daops 2 saja kang, tapi juga saya pernah jdiajak untuk berkunjung ke wilayah daops 8 yang notabene juga menyelenggarakan kegiatan semacam ini. Tapi memang sepertinya kalau di sini (daops 2) lumayan bagus karena ditopang sama keanekaragaman sumberdaya alamnya. Ditambah kalau disana itu paling hanya sekitaran Kota Surabaya hingga Sidoarjo saja, jadi kesannya kurang beragam gitu, Kang...”⁹⁵

Jika melihat informasi dari wawancara dengan Rizky, selain karena latar belakang motivasi dari para relawan akan jam mereka yang bisa menyesuaikan dengan kegiatan pribadi, ada hal lain yang membuat mereka tertarik dengan mengikuti kegiatan ini. Hal tersebut adalah karena menurut mereka kondisi alam di wilayah Daops 2 khususnya wilayah Jawa Barat bagian selatan memiliki panorama alam yang bagus dan bisa dinikmati hanya dengan naik kereta api.

Kegiatan ini biasanya diawali dengan menginformasikan kepada para anggota komunitas Edan Sepur yang ada untuk mempersiapkan beberapa anggota untuk meluangkan waktu pada esok atau lusa setelah mendapatkan kabar. Kabar tersebut mereka dapatkan dari pihak PT. KAI melalui perwakilan komunitas yang ditunjuk. Jika dari pihak komunitas sudah mempersiapkan anggotanya, maka pemberitahuan teknis keberangkatan akan diberitahukan.

Sebagian dari mereka berasal dari wilayah Kota Bandung, namun untuk memulai trip dari kegiatan dari Edu Train tidak bisa ditentukan harus dari pusat kota, bahkan pernah suatu ketika anggota dari Komunitas Edan Sepur harus rela menginap dari hari

⁹⁵ Wawancara dengan Rizky pada 14 April 2017 pada pukul 16:40.

sebelum pelaksanaan di Stasiun Cibatu, yang masuk ke dalam daerah Garut, untuk bisa membantu terlaksananya kegiatan Edu Train yang kebetulan asal rombongan dari wilayah tersebut.

Jika mengamati agenda mereka, biasanya mereka melakukan kegiatan Edu Train cenderung lebih sering dilakukan pagi hari. Ada dua hal yang menyebabkan mereka mendapatkan jadwal untuk melakukan kegiatan di pagi atau siang hari. Pertama, jadwal yang tersedia terkait keberangkatan kereta yang biasa dilakukan oleh panitia dari pihak PT. KAI adalah pagi atau siang hari. Pada pagi hari itu terdapat jadwal kereta yang bertujuan ke wilayah Purwakarta, dan setibanya di tujuan sudah waktu siang menjelang sore. Kedua, ketika mengambil jadwal perjalanan pagi hari, mereka berpendapat bahwa nantinya rombongan akan kembali lagi ke pemberangkatan asal dan tiba pada sore hari. Jadwal tersebut dapat terlihat pada tabel berikut ini:

Gambar 3.6

Jadwal Perjalanan KA yang Biasa Digunakan Untuk Program Edu Train

PURWAKARTA - CIBATU				CIBATU - PURWAKARTA			
STASIUN	360	396	350	STASIUN	379	395	359
Purwakarta	04:20	15:45	-	Cibatu	05:10	10:00	-
Ciganea	04:35	16:00	-	Leuwigoong	Berhenti	Berhenti	-
Sukatani	04:50	16:14	-	Karangsari	05:27	10:17	-
Plered	04:59	16:24	-	Leles	05:38	10:28	-
Cikadongdong	05:19	16:44	-	Nagreg	06:11	10:55	-
Rendeh	05:27	16:58	-	Cicalengka	06:30	Langsung	19:30
Maswati	05:45	17:08	-	Haurpugur	06:38	Langsung	19:55
Sasaksaat	05:56	17:19	-	Rancaekek	06:49	Langsung	20:06
Cilame	06:09	17:32	-	Cimekar	06:57	Langsung	20:16
Padalarang	06:23	17:46	19:25	Kiaracondong	07:12	11:38	20:31
Gadobangkong	Berhenti	Langsung	Berhenti	Cikudapateuh	07:19	11:44	20:37
Cimahi	06:36	17:56	19:38	Bandung	07:27	12:20	21:20
Cimindi	06:43	18:03	19:45	Ciroyom	07:40	Langsung	21:40
Ciroyom	06:53	Langsung	19:55	Cimindi	07:50	12:30	21:50
Bandung	07:01	18:22	20:05	Cimahi	07:57	12:37	21:57
Cikudapateuh	07:09	18:30	20:13	Gadobangkong	Berhenti	Langsung	Langsung
Kiaracondong	07:15	18:40	20:29	Padalarang	08:08	12:50	22:07
Cimekar	07:37	Langsung	20:42	Cilame	-	13:14	22:21
Rancaekek	08:09	19:34	20:50	Sasaksaat	-	13:27	22:40
Haurpugur	08:18	20:11	21:01	Maswati	-	13:38	22:51
Cicalengka	08:24	20:30	21:36	Rendeh	-	13:48	23:01
Nagreg	-	Langsung	21:54	Cikadongdong	-	13:56	23:10
Leles	-	20:57	22:31	Plered	-	14:16	23:31
Karangsari	-	21:07	22:41	Sukatani	-	14:26	23:41
Leuwigoong	-	Berhenti	Berhenti	Ciganea	-	14:40	23:55
Cibatu	-	21:21	22:55	Purwakarta	-	14:53	00:08

Sumber: Humas PT. KAI Daops 2 Bandung, 2017

Jika dilihat dari jadwal perjalanan di atas maka hal yang dilakukan oleh anggota dari Komunitas Edan Sepur yang bertindak sebagai relawan adalah melaksanakan kesepakatan untuk berkumpul di stasiun tertentu, yang biasa mereka mulai dari kegiatannya adalah di Stasiun Bandung. Jika sudah berkumpul, mereka akan bertemu dengan perwakilan dari panitia pelaksana kegiatan yang dikomandoi dari pihak PT. KAI. Singkatnya setelah berkumpul, mereka semua melaksanakan apel persiapan sebelum melaksanakan tugas dan pembagian dari wewenang apa saja yang mereka laksanakan selama di atas kereta api.

“di atas kereta, tugas kami menjadi terfokus kepada rombongan yang ada di dalam satu kereta. Untuk plottingan di tiap kereta, kami diminta untuk setiap kereta diisi oleh satu orang yang bertanggung jawab dari awal mulai acara hingga kembalinya rombongan ke daerah asal

mereka. Kami bertanggung jawab mulai dari sterilisasi kereta yang akan menjadi tempat para rombongan memulai kegiatan hingga saatnya nanti membawa mereka kembali menuju tempat pemberangkatan kereta awal”⁹⁶

Pada perjalanan awal kereta, anggota dari Komunitas Edan Sepur yang menjadi penanggung jawab pada satu kereta kemudian memulai kegiatan dengan didampingi oleh seorang pegawai dari pihak PT. KAI sebagai pengontrol untuk memastikan kondisi kereta selama perjalanan berjalan dengan lancar tanpa halangan. Dimulai dengan memanggil perwakilan dari pihak sekolah atau intitusi yang menjadi peserta kegiatan, untuk mendata peserta yang hadir, serta memastikan jumlah peserta agar tidak tercampur dengan penumpang lain yang berada di luar rombongan.

Setelah dirasa satu rombongan sudah lengkap, barulah dari anggota komunitas memainkan perannya sebagai pembimbing selama perjalanan. Perjalanan yang mereka lakukan diawali dengan kegiatan doa bersama. Kemudian dilanjutkan dengan pembacaan runtutan rangkaian kegiatan yang isi di dalamnya adalah sebagian besar kegiatan ketika berada di dalam kereta api. Walaupun mereka terhitung dalam satu rombongan, namun untuk durasi perjalanan tetap sama dengan penumpang umum lainnya.

⁹⁶ Wawancara dengan Rizky pada 14 April 2017 pada pukul 16:46.

Gambar 3.7**Memasuki Sesi Pemeriksaan Tiket Oleh Kondektur Perjalanan kepada Peserta Edu Train****Sumber: Dokumentasi Penelitian, 2017**

Pada sesi pemeriksaan tiket oleh kondektur perjalanan, relawan Anggota Edan Sepur juga memberikan arahan kepada para peserta yang merupakan siswa sekolah dasar yang juga didampingi oleh guru dan orang tua mereka untuk bisa tertib ketika memberikan tiket mereka kepada kondektur. Sebelumnya, mereka juga diajarkan cara membaca tempat duduk yang tertera dalam tiket dan juga bagaimana tatacara penggunaan toilet di dalam kereta juga dijelaskan pada kesempatan Edu Train ini.

Ketika kereta memasuki sebuah stasiun dan dimana kereta yang mereka naiki memang memiliki konsep kereta api lokal, maka setiap kali disana mereka terhenti setiap relawan sudah dapat memberikan penjelasan terhadap apa yang ada di stasiun tersebut, baik ketinggian stasiun, secara teritorial stasiun tersebut masuk kepada

wilayah administratif pada suatu kecamatan, hingga potensi yang ada di dalamnya. Sehingga secara tidak langsung setiap relawan yang bergabung di dalam kegiatan ini diminta untuk sudah memiliki dasar pengetahuan yang mereka miliki tentang tempat-tempat yang akan mereka sambangi di dalam suatu trip tadi.

Penyuluhan yang mereka bawaan bukan hanya sebatas penjelasan terhadap apa saja daerah atau wilayah yang mereka lewati selama di perjalanan. Namun juga, sedikit himbauan untuk bisa lebih ramah dengan kereta api, seperti yang dituturkan Yuki sebagai berikut:

“pas kami di atas kereta, selain ngasih pengarahan ke mereka tentang benda-benda di sekeliling yang mereka lewati, kadang kami juga memberikan pesan-pesan mengenai pentingnya menjaga keberadaan kereta api. Soalnya, di Bandung sendiri masih banyak kasus yang terjadi mengenai pelemparan batu dari warga yang tinggal di sekitaran rel ke kereta yang lewat, dari kasus yang ditemui sih kebanyakan itu anak-anak yang melakukannya. Karena kita merasa prihatin, yaudah akhirnya sekalian aja kami yang turun tangan langsung memberi penyuluhan ke mereka, Kang”⁹⁷

Penuturan dari Yuki tersebut menjelaskan bahwa kegiatan ini bukan hanya tentang bagaimana proses penyosialisasian dari tim Edu Train kepada peserta sebatas apa yang mereka lalui, namun juga tentang hal-hal yang berkaitan dengan kereta api. Seperti yang dijabarkan, mereka juga membuat penyuluhan tentang bahaya merusak fasilitas kereta api, mereka berdasar kepada banyaknya kasus yang terjadi di wilayah bandung yang cenderung berulang tentang pengerusakan fasilitas kereta api oleh oknum masyarakat yang kebetulan tinggal di tempat yang berdekatan dengan kereta api. Mereka merasa lebih efektif untuk menyosialisasikan hal ini karena tujuan mereka

⁹⁷ Wawancara dengan Yuki pada 14 April 2017 pada pukul 16:55

dalam kesempatan kali ini adalah anak-anak yang memang tepat untuk disosialisasikan. Hingga kemudian ketika kegiatan Edu Train ini tiba di stasiun tujuan, mereka bisa lanjut untuk ke kegiatan berikutnya yang berada di sekitaran stasiun tujuan akhir.

Gambar 3.8

Kondisi di dalam Kereta Ketika Melakukan Penyuluhan kepada Peserta



Sumber: Dokumentasi Panitia Edu Train, 2017

Walau kegiatan Edu Train sudah cukup lama dilakukan, namun lingkup untuk kegiatan ini masih masuk kedalam wilayah dari sekitaran Daops 2 Bandung saja. Sempat terbesit untuk memberi usul dari mereka kepada pihak perusahaan, namun pengakuan perusahaan membuat harapan mempeluas cakupan kegiatan ini harus pupus. Walaupun kenyataannya seperti itu, para *railfans* tetap semangat dalam memberikan edukasi di wilayah Daops 2. Kebersamaan yang terjalin selama ini dalam komunitas seakan tidak terpikirkan perihal eksistensi mereka yang saat ini masih dijalin untuk dibangun. Jika dilihat dari aaspek sosiologis, semangat kolektivitas yang sudah terjalin merupakan konsep yang memang sejatinya wajar terbentuk dalam suatu

perkumpulan. Karena setiap individu memiliki keinginan untuk memenuhi kebutuhan akan semangat tersebut.

Namun, disaat-saat kebutuhan akan semangat kebersamaannya itu semakin meningkat, sempat terjadi perubahan di dalam tata kelola struktur di dalam komunitas Edan Sepur. Jika sebelumnya untuk setiap kegiatan di komandoi oleh setiap pengurus yang kebetulan senggang, namun setelah adanya perombakan susunan struktur organisasi yang ada, akhirnya kebutuhan akan manajemen yang jelas dari komunitas semakin terasa. Hingga pada tahun 2014, ketika pada saat itu masih sering melakukan acara yang eventual, namun seiring berjalannya perombakan sedikit dari manajemen kemudian sedikit menjadi tertata. Seperti yang diutarakan Aga pada wawancara berikut.

“Memang awalnya kan kita masih gak beraturan tuh kalau buat acara di Daops 2, terus dari temen-temen yang aktif kita coba buat bikin gebrakan baru yang emang tujuannya biar ada koordinasi yang jelas. Waktu itu Kang JT yang mulai buat perombakan di struktur Daops 2 ini. Alhasil kan saya nyoba buat ikut ngerumusin, saat itu ditunjuklah saya jadi humasnya Edan Sepur Daops 2 yang sedikit-sedikit merangkap jadi koordinator. Dari modal itu akhirnya saya coba buat nyusun kegiatan lagi mas, coba buat anggendain kegiatan rutin, dan hasilnya terbentuklah jadwal rutin untuk sosialisasi di perlintasan. Seneng sih akhirnya bisa terwujud juga impian saya selama ini...”⁹⁸

Pada perombakan struktur organisasi tersebut akhirnya membuahkan hasil. Dari pengamatan yang peneliti lakukan di lapangan selama mengikuti sosialisasi di perlintasan, mereka terkesan lebih semangat dengan adanya penjadwalan baru untuk setiap kegiatan yang mereka laksanakan. Antusiasme yang ada yang akhirnya

⁹⁸Wawancara dengan Aga pada tanggal 14 April 2017 pukul 18:20.

membuat banyak pihak terutama komunitas lain yang ada di kota Bandung tertarik untuk ikut andil dalam menyukseskan kegiatannya.

E. Kesimpulan

Perubahan yang dialami pada masyarakat di wilayah Kota Bandung menimbulkan hubungan untuk memberikan kesan yang positif atas kehadiran Komunitas Edan Sepur. Hal tersebut ditandai dengan adanya mulai dikenalnya Komunitas Edan Sepur melalui media televisi ataupun media daring, hingga ketika masyarakat kerap kali melewati perlintasan kereta api mereka secara tidak langsung mulai terbiasa dengan penanaman nilai yang diberikan selama masa kegiatan. Sikap masyarakat yang mulai patuh terhadap peraturan rambu-rambu lalu lintas (walau belum seluruhnya mengalami perubahan). Selain wujud dari bentuk terwujudnya kebutuhan akan eksistensi, kegiatan—baik rutin ataupun yang temporer—juga merupakan jembatan kedua dari aktor tersebut.

Tindakan sosial yang dilakukan ditandai oleh adanya kegiatan yang dilakukan oleh Komunitas secara langsung kepada masyarakat. Keputusan mereka untuk bergabung dalam kegiatan juga dapat didasari rasa kepedulian yang tinggi terhadap masyarakat, adanya niatan untuk menambah pertemanan, dan lain-lain. Selain faktor yang dimiliki oleh para *railfans*, didapati bahwa adanya sarana kegiatan seperti sosialisasi tertib di perlintasan kemudian membuat dampak dari kehadiran mereka menjadi terasa, baik di pihak PT. KAI sendiri sebagai *stakeholder* dan juga masyarakat sebagai sasaran dari tujuan tindakan komunitas ini.

BAB IV

BENTUK INTEGRASI AGEN STRUKTUR PADA KOMUNITAS EDAN SEPUR INDONESIA

A. Pengantar

Kegiatan yang dilakukan oleh Komunitas Edan Sepur akan berdampak langsung terhadap perubahan yang dirasakan dari sudut pandang objek yang dijadikan sasaran dalam kegiatan. Hasil dari kegiatan yang dilakukan biasanya akan terasa di saat masyarakat yang menjadi sasaran dari kegiatan mereka cenderung menjadi terbiasa dengan situasi yang menggambarkan saat kegiatan berlangsung. Hal ini terlihat dari perilaku masyarakat di perlintasan kereta pasca berlangsungnya kegiatan. Selain itu, hasil dari kegiatan Edu Train akan cenderung memberikan memori yang berkesan baik terhadap peserta yang ikut ke dalam kegiatan yang mendapatkan informasi baru mengenai dunia perkeretaapian. Kegiatan komunitas yang terdiri dari Sosialisasi Tertib Perlintasan merupakan salah satu bagian yang penting bagi para penggemar kereta api di komunitas Edan Sepur. Hal ini sebagai alternatif dalam melakukan aktualisasi diri bagi tiap individunya.

Pola interaksi yang digunakan oleh Komunitas Edan Sepur pada awalnya akan menyesuaikan dengan bentuk sosio-kultural di wilayah Kota Bandung. Setelah itu, hasil dari kegiatan komunitas nantinya secara tidak langsung akan memberikan dampak kepada setiap anggota yang berada di dalam kegiatan tersebut. Keikutserataan

anggota di dalam kegiatan di Komunitas Edan Sepur nantinya akan menjadi suatu pertimbangan dalam menentukan bentuk tindakan sosial. Dalam dua kegiatan yang menjadi fokus yakni kegiatan sosialisasi di perlintasan dengan kegiatan Edu Train, Komunitas Edan Sepur akan menjalin sebuah pola dalam kaitannya fungsi dari Agen dan struktur, baik dalam lingkup di dalam komunitas maupun dengan pihak manajemen PT. KAI.

Pada bab ini, peneliti akan membahas mengenai pola interaksi yang merupakan gambaran awal dari alur terjadinya hubungan antara masyarakat dengan komunitas yang dilandasi media kegiatan yang mereka lakukan. Mereka menggunakan kegiatan ini untuk menunjukkan bahwa mereka tidak hanya sekedar tergabung dalam sebuah komunitas hanya sebatas penyaluran hobi. Melalui kegiatan ini, mereka banyak melakukan pendekatan-pendekatan kepada masyarakat dalam rangka menunjukkan rasa peduli mereka selain kepada kereta api, namun juga hal-hal yang berkaitan di dalamnya. Peran dari Komunitas Edan Sepur yang menjadi Agen yang sekaligus menjadi aktor dalam kaitannya dengan konsep strukturasi membuat kegiatan sosialisasi perlintasan menjadi sebuah bentuk dari praktik sosial. Edu Train juga menjadi kegiatan yang kemudian dimanfaatkan oleh Komunitas Edan Sepur dalam kegiatan yang membuat pihak manajemen PT. KAI menjadi sebuah sosok Agen. Melalui kegiatan yang ada, pihak manajemen PT. KAI kemudian berperan sebagai Agen dengan cara membuat kegiatan berbasis penyuluhan dan juga melalui tindakan sosialisasi di perlintasan kereta api.

B. Pola Interaksi Komunitas Edan Sepur Indonesia di Masyarakat Bandung

Pada dasarnya proses sosialisasi dapat dikatakan suatu proses pembentukan standar individu tentang keterampilan, dorongan sikap dan perilaku agar dapat berjalan sesuai dengan tuntutan dan harapan masyarakat. Sehingga proses sosialisasi tidak akan berjalan dengan baik jika tidak ada bantuan-bantuan dari Individu baik yang secara sadar ataupun tidak menjadi wakil dari masyarakat dalam melaksanakan aktivitas sosialisasi. Individu atau agen yang dimaksudkan tersebut dapat dibedakan menjadi dua, yakni; Individu yang memiliki wibawa dan kekuasaan atas individu lain yang menjadi tujuan sosialisasi, dan individu yang juga memiliki tingkatan sederajat dengan individu lain yang menjadi tujuan sosialisasi.⁹⁹

Komunitas Edan Sepur walaupun dapat dikatakan tingkatan entitasnya sama dengan masyarakat lain, namun memiliki peran yang cukup berdampak bila secara langsung dapat memberikan kontribusi dalam membantu terciptanya tatanan masyarakat yang lebih baik. Membentuk tatanan masyarakat menjadi lebih baik tentunya perlu disokong dari aspek budaya yang menjadi pegangan masyarakat tersebut. Budaya yang timbul dan menjadi fokus dari Komunitas Edan Sepur adalah budaya tertib dalam berlalu lintas (untuk kegiatan sosialisasi di perlintasan kereta) dan juga dalam menciptakan budaya tertib dalam mengantre (yang dilakukan pada saat kegiatan Posko Mudik/Hari Raya). Dari adanya dua kegiatan tersebut, secara tidak

⁹⁹ Narwoko dan Bagong, *Sosiologi: Teks Pengantar dan Terapan*, (Jakarta: Kencana, 2007), hlm. 77

langsung dua budaya tadi juga yang kemudian menjadi hal yang dibiasakan didalam internal komunitas. Saling mengingatkan antara satu dengan yang lain pada saat bertemu walau bukan dalam suatu agenda tertentu. Hingga akhirnya dalam badan Komunitas Edan Sepur sendiri yang kemudian menginternalisasi dan bisa menularkan budaya tersebut kembali kepada masyarakat.

“selain sebagai landasan kami berkegiatan, sikap masyarakat yang menjadi lebih tertib dalam berkendara di perlintasan Kereta Api juga menjadi salah satu tujuan kami dalam melakukan kegiatan. Kami ingin dengan hadirnya kami *seenggaknya* bisa ngasih dampak walau gak banyak dalam hal yang berkaitan sama budaya perubahan-perubahan yang baik di lingkungan kami berkomunitas, dalam kata lainnya perkeretaapian.”¹⁰⁰

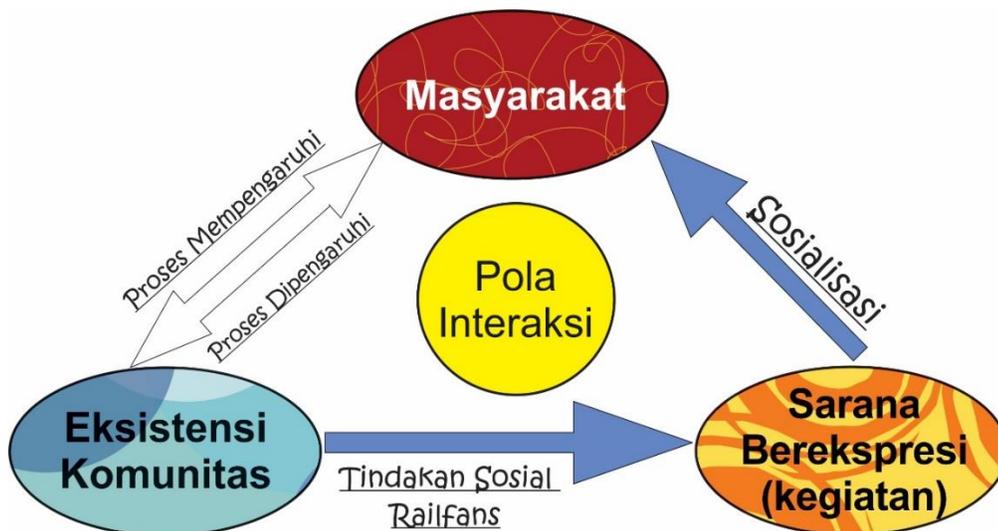
Budaya yang tercipta antara budaya disiplin di perlintasan atau juga pada saat mengantre di stasiun tercipta dari kesadaran para anggota melihat situasi yang sudah menjadi identitas di setiap dua kondisi tadi. Kondisi di perlintasan rel kereta api cenderung identik dengan terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat, baik yang menggunakan kendaraan tanpa motor, kendaraan bermotor roda dua, roda empat, hingga truk atau bus besar. Untuk kegiatan posko pelayanan hari raya di stasiun digunakan untuk data membantu PT. KAI dalam mengatur penumpang yang cenderung semrawut pada saat situasi mudik. Melalui kegiatan sosialisasi disiplin di perlintasan dan posko pelayanan di stasiun tersebut, para *railfans* atau para relawan yang bergabung pada umumnya dan para anggota komunitas pada khususnya dalam agenda yang dilaksanakan oleh Komunitas Edan Sepur.

¹⁰⁰ Wawancara dengan Yuki pada 30 September 2017 pukul 15:59

Komunitas Edan Sepur mencoba untuk menjadi salah satu struktur yang berperan sebagai agen di tengah masyarakat. Komunitas ini menciptakan pola-pola dalam pembentukan budaya disiplin ketika di perlintasan yang umumnya digunakan masyarakat saat berkendara, hingga budaya disiplin dalam hal kecil yang biasanya diajarkan sejak kecil dengan istilah mengantri. Sehingga Komunitas Edan Sepur seakan menciptakan pola yang mendasari tindakan mereka dalam membentuk kegiatan untuk menjalankan fungsi dari komunitas tersebut. Dalam kajian Komunitas Edan Sepur ini, pola sosialisasi dapat tercipta dengan tiga unsur ditambah dengan adanya proses saling mempengaruhi dan fungsi dari komunitas itu sendiri. Agar lebih jelas, dapat kita lihat skema yang ada di bawah ini.

Bagan 4.1

Pola Interaksi Komunitas terhadap Masyarakat



Sumber: Diolah dari hasil Penelitian (2017)

Ketiga unsur yang ada dalam pola yakni kegiatan, komunitas dan masyarakat merupakan faktor penting dalam tersampainya peran dari keberadaan Komunitas Edan Sepur dalam membentuk perubahan tatanan sosial yang lebih baik. Para railfans dalam tatanannya melakukan sosialisasi dengan menggunakan cara mengatur dan juga melakukan kegiatan-kegiatan dengan landasan tindakan sosial serta berdampak langsung kepada masyarakat. Kemudian setiap *Railfans* ataupun relawan yang melakukan kegiatan tadi mencoba mengaktualisasikan diri di dalam kegiatan tersebut sebagai bentuk ekspresi dari diri mereka. Di sini Komunitas Edan Sepur memberikan fasilitas-fasilitas yang memadai untuk dapat memberikan optimalisasi tersampainya kegiatan sosialisasi demi tertanamnya nilai-nilai yang ada.

Dalam prosesi penanaman nilai kepada masyarakat melalui Komunitas Edan Sepur, yang menjadi aktor dari basis materialisnya yakni terdiri dari dua aktor, yakni Komunitas Edan Sepur itu sendiri dan langsung kepada masyarakat. Dalam kerangka ini, terjadi pola hubungan yang dialektis antara diri sang aktor (Komunitas Edan Sepur) dengan dengan masyarakat sebagai wadah eksistensi yakni antara aktor yang “memengaruhi” dan juga “dipengaruhi” oleh masyarakat.¹⁰¹ Semua aktor yang memiliki peran dalam menjadi aktor dalam proses sosialisasi di dalam Komunitas Edan Sepur adalah para anggota yang ikut berpartisipasi dalam kegiatan yang diselenggarakan oleh Komunitas Edan Sepur.

¹⁰¹ Umiarso Elbadiansyah, *Interaksionalisme Simbolik dari Era Klasik hingga Modern*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2014), hlm. 235.

Melihat hal tersebut, membuat peneliti melihat aspek yang dapat timbul sesuai alur yang sudah diperlihatkan. Dimulai dari cita-cita awal komunitas yang ingin membentuk nama komunitas agar dapat eksis di tengah masyarakat serta mempersatukan para *railfans* yang kondisinya pada saat awal pembentukan tidak secara utuh bergabung menjadi sebuah kelompok sosial. Terbentuknya komunitas juga serta mereta dilihat dari faktor yang dipengaruhi oleh masyarakat. Kondisi masyarakat yang menggunakan kereta api pada saat itu yang cenderung masih belum dapat sepenuhnya disiplin. Misal dalam pembelian tiket, ataupun dalam hal yang berkaitan dengan pengaturan tempat duduk yang bisa menimbulkan praktek percaloan untuk pembelian tiket jarak jauh.

Hingga pada akhirnya dapat berlangsung proses antara mempengaruhi dan dipengaruhi antara entitas masyarakat di Kota Bandung dengan Komunitas Edan Sepur. Bagi masyarakat yang menerima secara positif kehadiran komunitas di tengah-tengah mereka, akan menjadi bentuk impresif yang positif yang ada di benak mereka. Yang kemudian dari anggota masyarakat yang merasakan hal positif tadi dapat memberikan pengalaman atau pengetahuan dari kehadiran komunitas tadi di tengah masyarakat.

“Dalam struktur kepengurusan di dalam Komunitas Edan Sepur ini, kami memang sudah berbagi peran. Dari sertiap kami juga punya kecenderungan masing-masing. Ada yang hobi fotografi, ada yang memang betul-betul suka sama kereta bagaimanapun modelnya, sampai memang ada yang suka kereta dan juga bisa ikut aktif terlibat di rangkaian acara kami. Pokoknya tiga hal itu yang jadi dasarnya kami juga bergabung di komunitas ini”¹⁰²

¹⁰² Wawancara dengan Danang, pada 30 September 2017 pukul 17:40 WIB.

Mulailah dari peran media massa melirik akan kegiatan-kegiatan Komunitas Edan Sepur yang positif tadi menjadi sebuah bentuk penyosialisasian yang efektif melalui media massa. Jangkauan media masa yang luas baik media daring ataupun cetak dan televisi, membuat banyak dari masyarakat yang belum pernah berinteraksi secara langsung dengan komunitas dapat mengetahui terlebih dulu kehadirannya. Hingga nantinya ketika ada kesempatan dimana masyarakat tersebut bertemu dengan Komunitas Edan Sepur dapat secara otomatis mengenali dan memberikan perasaan bangga tersendiri untuk setiap anggota Komunitas Edan Sepur karena keberadaan dan kegiatan mereka sudah cukup dikenal di masyarakat. Untuk kemudian memahami esensi kehadiran para *railfans* yang ada sehingga kemudian terbentuk Komunitas Edan Sepur, kita dapat melihat diagram di bawah ini.

Bagan 4.2

Element Identitas *Railfans* pada Individu di Komunitas Edan Sepur



Sumber: Diolah dari hasil Penelitian (2017)

Menilik dari bagan di atas, *railfans* memiliki tiga faktor atau elemen dalam pembentukan identitasnya. *Pertama* adalah karakter hobi. Karakter ini menjadi suatu mentalitas seorang individu terhadap kecenderungan dari perilaku yang membuat

dirinya merasa terhibur ketika individu tersebut menjalaninya. Terlebih khusus menjadi cerminan dari jenis *railfans* tersebut, dan itu dia tercermin dari bagaimana individu memaknai sifat kegemaran mereka terhadap kereta api. Melalui agenda sosialisasi mengenai perkeretaapian, kita dapat menangkap maksud dari sikap karakter yang tergambar dari individu tersebut. Sikap karakter yang dimiliki beberapa individu di Komunitas Edan Sepur tergambar memiliki dasar kegemaran yang kuat dalam kaitannya fotografi. Baik dari segi modal peralatan memotret, sampai waktu luang mereka dalam "berburu" kereta api. Hingga kepada sebagian anggota yang hanya berlandaskan ingin menambah teman baru pada saat kumpul-kumpul di suatu stasiun.

Elemen yang kedua adalah perilaku personal. Dalam perilaku personal ini, dapat dikatakan cukup berbeda dari komunitas yang juga menggemari transportasi umum lainnya. Anggota yang berada dalam komunitas ini selain meluangkan waktu mereka untuk bisa memuaskan keinginan mereka tentang suatu hal dari kereta api. Kemudian elemen yang ketiga adalah Kegemaran Terhadap Kereta Api. Memiliki hobi yang berdasar kepada subjek kereta api membuat rata-rata dari setiap anggotanya memutuskan untuk mengeksplorasi segala hal tentang kereta api tanpa batas.

Umumnya ketertarikan yang dimiliki oleh para *railfans* ini tanpa ada paksaan, lahir dari nilai empiris masing-masing kehidupan mereka yang bersinggungan langsung dengan kereta api. Maka dari itu, jika seorang *railfans* menyukai kereta api kecenderungan mereka akan mencoba membangun sebuah entitas yang terdiri dari sekumpulan orang yang memiliki kegemaran yang sama. Selain itu membentuk

kegiatan yang tujuannya untuk kebaikan bersama dan tidak lepas dari adanya unsur perkeretapiannya di dalamnya sebagai identitas mereka.

Bagan 4.3

Konversi Bentuk Tindakan Positif Terhadap Minat



Sumber: Analisis Penulis (2017)

Bentuk dari kegiatan positif yang dihasilkan oleh Komunitas Edan Sepur dikonversikan ke dalam dua kegiatan yang menjadi fokus, yakni Sosialisasi Disiplin Perlintasan dan juga kegiatan Edu Train. Seperti halnya yang dilakukan oleh Abdullah pada kegiatan disiplin perlintasan. Adanya dorongan untuk membangun budaya disiplin kemudian ia tanamkan kepada masyarakat di perlintasan. Selain itu kegiatan Edu Train yang berkesempatan untuk bekerjasama dengan PT. KAI menjadi sarana dalam menyalurkan informasi yang berkaitan dengan perkeretaapian di masyarakat.

C. Sosialisasi Tertib di Perlintasan: Bentuk Praktik Sosial hasil Proses Strukturasi

Kegiatan sosialisasi di perlintasan yang dilakukan oleh relawan Komunitas Edan Sepur Indonesia pada dasarnya didasari atas keprihatinan dari masih banyaknya pelanggaran yang terjadi di sana. Wujud dari respons akan keprihatinan itu kemudian ditunjukkan oleh kegiatan ini. Kegiatan sosialisasi tertib di perlintasan menjadi salah satu sarana yang digunakan untuk dapat—setidaknya—mengurangi angka pelanggaran bahkan kecelakaan yang terjadi di area perlintasan kereta api sebidang. Terlebih lagi, walau beberapa perlintasan di pusat Kota Bandung sudah dijaga oleh palang pintu dari pihak PT. KAI. Upaya yang sudah dilakukan oleh PT KAI sejak lama tersebut ternyata masih cenderung belum cukup efektif dalam mengatur perilaku masyarakat.

1. Komunitas Menjadi Kelengkapan Struktural dalam Melihat Kebutuhan Masyarakat

Salah satu pemanfaatan dari kegiatan sosialisasi di perlintasan ini sebagai upaya peningkatan kesadaran akan nilai keselamatan bagi setiap pengendara yang melintas di perlintasan kereta. Dalam kaitannya tersebut, adanya penuturan dari salah satu informan yang menjelaskan mengenai simbol yang mereka gunakan dalam setiap kali kegiatan dilaksanakan.

“Kami dalam melaksanakan kegiatan biasanya menggunakan kostum yang menjadi standar dalam kegiatan ketika di lapangan. Saya biasanya teh selalu menekankan kepada setiap peserta untuk selalu bisa memperhatikan seragam, ya biasanya cukup minimal dengan rompi keselamatan, dan juga saya juga mewajibkan menggunakan sepatu. Biar ketika dilihat oleh

pengendara yang lewat, kami bisa mudah di terima dan terutama pesan yang kami sampaikan *gitu*, Kang.”¹⁰³

Dari penjelasan yang telah Abdullah jabarkan di atas, konsep komunitas yang digunakan adalah adanya sikap kebersamaan yang ditanamkan. Hal tersebut dapat dikatakan sebagai kelengkapan struktural yang salah satunya adalah identitas dari Komunitas Edan sepur itu sendiri. Hal yang dimaksudkan dengan kelengkapan struktur di sini adalah adanya sumber daya manusia yang menjadi pelaksana dan juga disebut dengan aktor. Sebab dalam kaitannya di kegiatan sosialisasi tertib perlintasan ini, peran dari komunitas adalah struktur yang mencoba untuk mengulang praktik dari program kerja yang sudah diproduksi oleh manajemen PT. KAI.

Program kerja yang dimiliki oleh manajemen PT. KAI dalam hal ini adalah tersedianya petugas penjaga pelintasan kereta api masih dirasa belum cukup efektif. Pada kesempatan yang sama di dalam wawancara, Abdullah memberikan sebuah data hasil pelaporan dalam kegiatan sosialisasi yang mereka laksanakan pada semester 2 tahun 2016. Berikut adalah perincian data yang menjabarkan total pelanggaran yang mereka himpun dari serangkaian kegiatan di wilayah Kota Bandung¹⁰⁴:

¹⁰³ Wawancara dengan Abdullah, pada 14 April 2017 pukul 15:22 WIB.

¹⁰⁴ Data diperoleh selama pantauan di perlintasan pada Tahun 2016 Semester 2 sebanyak 20 Kali di Perlintasan Andir, Cikudapateuh, Laswi, Kiaracandong dan Cimindi.

Tabel 4.1
Data Temuan Pelanggaran Perlintasan KA di Wilayah Bandung

Jenis Pelanggaran	Jumlah Unit					Jumlah Pelanggaran	Rata-rata (dibagi 20)	Persentase
	Sepeda Motor	Mobil	Angkot	Pejalan Kaki	Tidak Bermotor			
Menerobos Palang	125	2	0	2	2	131	7	2%
Melawan Arus	1332	9	0	0	1	1342	67	16%
Memutar Balik	300	0	0	0	0	300	15	4%
Berhenti/Parkir Sembarangan	120	9	323	0	1	453	23	5%
Boncengan >2 orang	1600	0	0	0	0	1600	80	19%
Tidak Memakai Helm	4453	0	0	0	0	4453	223	54%
TOTAL	7930	20	323	2	4	8279	414	100%

Sumber: Hasil Rangkuman Data Temuan dari Abdullah (2017)

Program kerja yang dimiliki oleh manajemen PT. KAI merupakan sebuah bagian dari aturan yang sudah ada dan menjadi rambu ketika berada di perlintasan kereta api. Walau bentuk dari adanya petugas penjaga perlintasan bukan dikatakan sebagai rambu lalu lintas, namun sebagai alat pengaman perjalanan dari kereta api yang ingin melewati lintasan kendaraan bermotor. Hal tersebut dapat dikatakan sebuah bagian dari struktur yang sudah ada dan dimiliki oleh manajemen PT. KAI. Namun Komunitas Edan Sepur melihat bahwa adanya petugas perlintasan masih belum cukup dalam membuat masyarakat disiplin ketika melewati perlintasan.

Maka dari Komunitas mencoba menunjukkan inisiatifnya untuk membentuk sebuah kegiatan yang dapat dikategorikan kedalam praktik sosial. Mereka melakukan survei lapangan terlebih dahulu, sehingga didapat data yang menunjukkan masih cukup tingginya pelanggaran yang dilakukan di perlintasan kereta api. Pada saat pelaksanaan

kegiatan terdapat respons yang didapat dari salah satu pengendara kendaraan bermotor seperti berikut ini:

“Saya rasa bagus ya kegiatan yang modelnya seperti ini, kalau bisa dibikin sering aja, dek. Kalau dilihat dari jauh, saya kira mereka itu petugas dari Kereta (PT. KAI) yang emang ditugasin untuk mengatur lalu lintas di sini. Eh, ternyata bukan. Ya bagus aja, cukup membuat terkejut kami para pengendara yang mau lewat sini. Kalau boleh jujur, saya tadinya udah niat mau motong jalan, tapi gak jadi karena kegiatan in, malu saya, hehe....”¹⁰⁵

Dilihat dari bentuk respons masyarakat yang terdapat di atas, cenderung menandakan bahwa masyarakat masih perlu untuk diadakannya kegiatan yang memberikan edukasi lebih ketika berkendara di perlintasan. Sehingga seperti yang diutarakan oleh Giddens bahwa: kelengkapan struktural dari sistem-sistem sosial adalah sarana dan sekaligus hasil dari praktik-praktik yang terorganisir secara rutin¹⁰⁶. Tentunya praktik sosial yang dilakukan dari komunitas Edan Sepur ini bertujuan untuk meningkatkan rasa kedisiplinan yang dimiliki oleh pengendara yang melintas, dan hal itu mereka rasa tidak serta merta terjadi secara instan. Mereka perlu untuk membentuk pola yang dapat dijadikan acuan para pengendara yang melewati lintasan kereta api.

Rutinitas dari kegiatan ini juga menjadi relevansi akan permintaan masyarakat yang secara tidak langsung untuk perlu dilakukannya kegiatan ini secara rutin. Memahami akan konsepsi dari kelengkapan struktural dan sistem-sistem sosial berkaitan dengan sarana yang digunakan, sejauh mana efektifitas dari kegiatan sosialisasi di perlintasan ini.

¹⁰⁵ Wawancara dengan Dedi (30) salah satu pengendara sepeda motor yang melintas di perlintasan Cikudapateuh, pada 14 April 2017 pukul 16:21.

¹⁰⁶ Anthony Giddens, *Teori Strukturasi: Dasar-dasar Pembentukan...*, *Op.cit*, hlm. 40

2. Manajemen Perusahaan Kereta Api dan Komunitas dalam Sinergi untuk Perubahan Masyarakat lebih Disiplin

Konsep agen dan struktur sudah sangat melekat dalam tubuh teori strukturasi sebab keduanya memiliki keterikatan satu dengan yang lainnya. Dalam pengertiannya, agen merupakan suatu entitas atau individu yang memiliki kuasa. Kuasa yang ada digunakan untuk memproduksi praktik sosial yang tersaji di masyarakat dan kemudian oleh aktor akan diteruskan menjadi sebuah praktik sosial yang baru dengan melihat kenyataan yang ada di lapangan. Manajemen PT. KAI dalam konsep ini dapat dikatakan sebagai agen, sebab adanya petugas di perlintasan kereta api merupakan bagian dari hasil produksi praktik sosial yang cenderung merupakan awal yang kemudian disusul dengan kegiatan inisiasi dari komunitas.

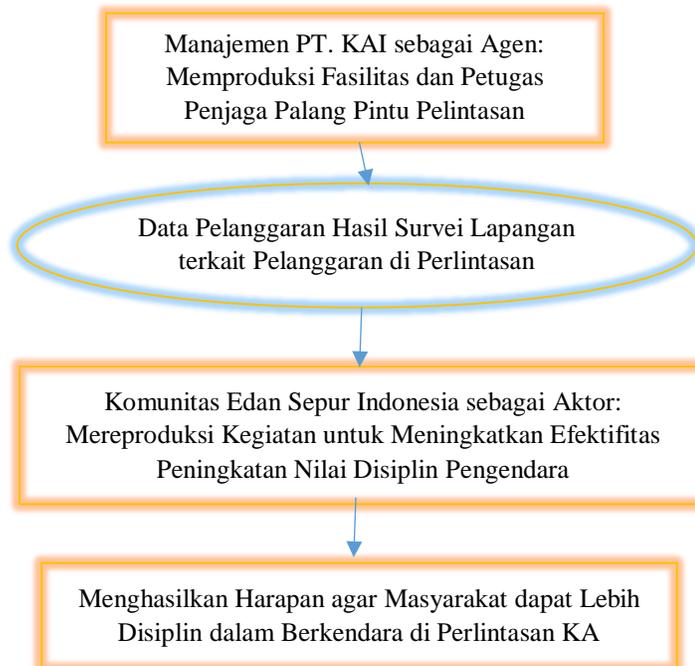
Kondisi masyarakat setelah komunitas hadir sebetulnya memang sudah terbilang cukup tertib. Salah satu anggota komunitas yang menjadi relawan menjelaskan bahwa sebenarnya setelah dilakukan beberapa kali kegiatan, memang dapat disimpulkan untuk pola yang tercipta di masyarakat sekitar perlintasan sudah berangsur baik. Namun jika melihat dari pola pelanggaran yang terjadi, Abdullah melihat bahwa adanya masyarakat dari luar wilayah yang ternyata membuat pelanggaran menjadi cukup banyak, sebab mereka tidak cukup sering melewati perlintasan tersebut. Seperti yang diutarakan dalam wawancara berikut:

“Masyarakat di sekitar perlintasan ini sebetulnya cukup mengerti akan keselamatan, tapi masyarakat yang melintas di sini sebagian besar bukan sepenuhnya adalah orang yang tinggal di dekat perlintasan. Rumahnya cukup jauh dari sini dan mungkin mereka ada yang hanya berniat sebentar untuk datang ke wilayah sini hanya untuk membeli keperluan dengan belanja di pasar tradisional, jadi sebagian mereka ada yang tidak menggunakan helm atau memotong jalan seenaknya demi sampai lebih cepat.”¹⁰⁷

¹⁰⁷ Hasil wawancara dengan Abdullah pada 14 April 2017 pukul 18:15 WIB.

Sikap yang dilakukan oleh pengendara yang seperti Abdullah sebutkan adalah bentuk sikap yang dimiliki oleh sekelompok orang yang memang cenderung belum menyadari betul akan pentingnya nilai ketertiban dalam berkendara. Selain penggunaan atribut seperti helm, perilaku seperti memotong atau menerobos jalan juga merupakan bentuk belum sempurnanya penanaman nilai mengenai keselamatan berkendara. Maka dari itu, PT. KAI sebagai penyedia fasilitas dari pelintasan kereta api cukup terbantu ketika ada inisiasi dari komunitas untuk dapat ikut turun tangan ke dalam penertiban di kawasan perlintasan kereta api. Hal tersebut dapat dikatakan sebagai pola reproduksi dari praktik yang sudah ada dan kemudian lanjutkan kembali menjadi suatu kegiatan yang menunjang tujuan dari tindakan yang dilaksanakan.

Bagan 4.4
Perwujudan Relasi Agen Struktur dalam Kegiatan Sosialisasi Perlintasan



Sumber: Analisis Penelitian (2016-2017)

Bagan di atas menjelaskan bahwa adanya palang pintu perlintasan dengan petugas penjaga masih ditemukan sejumlah pelanggaran yang terjadi. Petugas tersebut merupakan representasi dari pihak yang kemudian menjadikan status dari manajemen PT. KAI yang bertindak sebagai agen. Agen memiliki kelebihan selain dapat mereproduksi, agen juga memiliki tugas sebagai pihak yang memproduksi akan tindakan awal yang nantinya akan direproduksi oleh aktor. Untuk kegiatan sosialisasi perlintasan pihak manajemen PT. KAI terus berusaha untuk bersinergi dalam mengadakan kegiatan Sosialisasi Tertib Perlintasan yang berkerjasama dengan Komunitas Edan Sepur, demi harapan untuk sama-sama menciptakan masyarakat yang lebih tertib dalam berkendara di perlintasan kereta api.

D. Edu Train: Pemanfaatan Komunitas dalam Mengonstruksi Praktik Sosial

Strukturasi yang dikonsepsikan oleh Giddens terhadap Komunitas Edan Sepur juga dapat dilihat dalam kegiatan lainnya selain kegiatan Sosialisasi Tertib Perlintasan. Dalam perjalannya, manajemen PT. KAI ingin mewujudkan masyarakat untuk dapat mengenal lebih jauh dari apa yang dinamakan kereta api. Dalam rangka mencapai hal tersebut, PT. KAI berusaha untuk mencari bantuan dalam hal pelaksanaan untuk mencapai tujuan tersebut. Melalui kegiatan Edu Train, PT. KAI berusaha untuk menciptakan praktik sosial langsung kepada masyarakat dengan bantuan dari Komunitas Edan Sepur. Selain itu, dari Komunitas Edan Sepur sendiri juga berharap dapat tersampainya pemahaman dasar mengenai kereta api sekaligus pengenalan Komunitas Edan Sepur yang disampaikan oleh para relawan Edu Train kepada masyarakat awam.

1. Menciptakan Mutualisme antara Komunitas dengan Manajemen PT. KAI

Agen yang mana dalam hal ini adalah PT. KAI, memiliki kelebihan dalam hal kekuasaan. Kekuasaan tersebut bisa terwujud dalam kaitannya dengan proses produksi dan mereproduksi akan praktik sosial yang ada. Namun, dalam satu sisi pihak manajemen PT. KAI juga memiliki kelebihan lainnya, kelebihan yang dimaksudkan adalah masih kurangnya tenaga yang dibutuhkan untuk dapat mengoperasionalkan kegiatan EduTrain. Selain itu dalam konsep yang di pakai oleh Giddens berkaitan dengan kemampuan agen dalam menjelaskan pengetahuannya. Hal tersebut tertuang dalam pembahasan yang juga dapat disebut sebagai kesadaran deskursif yang berarti kemampuan agen dalam membahasakan sesuatu.¹⁰⁸ Dengan cara itu kemudian Komunitas Edan Sepur menjadi bagian dari Aktor yang menjalankan kegiatan ini. Dengan cara itu pula, Komunitas Edan Sepur memiliki tujuan dari komunitas untuk sekaligus mempromosikan dari keberadaan komunitas ini. Seperti ungkapan salah satu anggota yang menjadi relawan dari kegiatan EduTrain berikut:

“saya mewakili perasaan pengurus sebetulnya merasa bangga sekaligus juga merasa bahwa tanggung jawab kami bertambah. Kami merasa harus bisa mengayomi anggota dan menciptakan iklim internal komunitas yang aktif. Pas juga menjadi rekanan dari PT. KAI harus memberikan kesan positif di semua kegiatan yang mengajak kami untuk bergabung di dalamnya. Pokoknya kami merasa beruntung, bangga sekaligus terharu, Kang.”¹⁰⁹

Dalam kegiatan kegiatan Edu Train, Yuki juga sekaligus memberikan kesan bangga karena Komunitas Edan Sepur yang dia ikuti sudah sejak dari lima tahun belakangan dapat diberikan kepercayaan oleh PT. KAI. Membantu dalam kegiatan Edu

¹⁰⁸ Anthony Giddens, *Op.cit*, hlm. 69

¹⁰⁹ Hasil wawancara dengan Yuki pada 14 April 2017 pukul 17:12 WIB

Train yang mulai dari awal mula mengatur peserta dalam membeli tiket, hingga dapat mendampingi peserta untuk bisa berkunjung ke tempat yang menjadi destinasi kegiatan adalah salah satu dari tujuan komunitas dalam hal bentuk pengabdian mereka kepada masyarakat.

Tujuan yang dimiliki komunitas jika dilihat dalam hasil penelitian menunjukkan bahwa kecenderungan kegiatan yang mereka lakukan pada Edu Train ini dapat mendapatkan keuntungan bagi dua belah pihak. Keuntungan yang dimaksudkan adalah berhasilnya komunitas mewujudkan tujuannya dalam hal bekerja sama dengan PT. KAI. Komunitas dapat kemudian memanfaatkan sarana kegiatan untuk menambah kemampuan yang dimiliki setiap anggota yang ikut andil di dalam kegiatan. Kemampuan dalam berinteraksi kepada masyarakat umum yang menjadi salah satu bentuk misi dari komunitas, agar dapat memberikan dampak positif dalam bergabungnya anggota di dalam komunitas.

“Kegiatan kami ketika masuk di rangkaian Edu Train itu kan kayak hampir seluruh waktunya dipakai buat interaksi ke penumpang kan ya Kang. Sebetulnya itu juga jadi sesuatu yang pas buat tujuan di Komunitas Edan Sepur. Kita gak mau kalau anak-anak anggota yang ikut masuk di komunitas ini tidak ada perkembangan, jadinya kita juga semangat pas ditawarkan sama PT KAI untuk ikut bantu di kegiatan mereka. Lagi pula ini salah satu pintu masuk kami buat bisa lebih banyak kerja sama yang dijalin lagi, karena sebelumnya kan posko lebaran atau tahun baru aja, ya kami sekarang mencoba untuk ikut yang baru dan cukup sering kayak Edu Train ini.”¹¹⁰

Edu Train yang dilaksanakan pada dasarnya secara tidak langsung memberikan gambaran bahwa terjadi hubungan antara agen dengan aktor yang cukup baik. Hal

¹¹⁰ Hasil wawancara dengan Abdullah pada 14 April 2017 pukul 17:12 WIB

tersebut dapat terlihat dari adanya korelasi antara kebutuhan yang dibutuhkan oleh pihak manajemen PT. KAI dengan adanya keinginan yang dimiliki pula oleh Komunitas Edan Sepur. Hingga kemudian saling memiliki rasa membutuhkan tersebut yang dapat membuat relasi antara manajemen PT. KAI menjadi memiliki sinergi dengan keberadaan komunitas yang bergabung bersama dalam hal ini Komunitas Edan Sepur.

Gambar 4.1

Sesi Foto Bersama Relawan Edu Train (PT. KAI dan Komunitas Edan Sepur)



Sumber: Panitia Kegiatan Edutrain (2017)

Selain itu, adanya kegiatan Edu Train tentunya juga menjadi nilai tambah dalam tercapainya misi dari Komunitas Edan Sepur. Tercapainya misi dari komunitas merupakan salah satu tujuan dari komunitas dalam membantu kegiatan Edu Train. Hal tersebut dapat terlihat dari semakin mudahnya Komunitas Edan Sepur dalam melakukan kegiatan untuk kedepannya berkerja sama dengan PT. KAI. Adanya bentuk kesadaran deskurtif membuat Komunitas Edan Sepur melalui kegiatan Edu Train

dalam mencapai tujuan dari komunitas. Salah satu tujuan yang ingin dicapai yakni dapat memberikan hubungan relasi baru dengan PT. KAI dan juga dapat memberikan manfaat atas kehadirannya kepada perusahaan.

2. Nilai Praktik Sosial oleh Komunitas dalam Kegiatan EduTrain

Landasan dari lahirnya kegiatan Edu Train adalah dengan pemanfaatan dari kegiatan ini dalam upaya pengenalan instrumental apa saja yang terdapat dalam kereta api. Dengan dasar asumsi yang mereka miliki bahwa masih banyak masyarakat yang belum begitu mengenal kereta api yang kemudian memberikan sedikit pengenalan terhadap para peserta Edu Train. Pengenalan itu tidak serta merta kemudian secara langsung dilakukan, namun di dalam materi yang disampaikan dalam kegiatan terkadang diselingi dengan tambahan-tambahan mengenai latar belakang Komunitas Edan Sepur ini terbentuk.

“Pada saat di dalam kegiatan memang kami siminta untuk membimbing para peserta untuk bisa menjelaskan apa saja hal-hal yang berkaitan dengan KA, mulai dari stasiun, jembatan, bahkan apa saja yang menjadi identitas daerah yang jadi pemberhentian kami. Juga kemudian kami selipin lah sedikit konten yang mengenalkan identitas dari komunitas kami. Sebagian besar cukup paham akan kehadiran kami, bahkan beberapa cuman gak banyak yang nanya lebih jauh dari komunitas yang menaungi kami. Biasanya yang kayak gitu kemudian kami minta buat dilanjut di lain kesempatan dan di luar waktu kegiatan.”¹¹¹

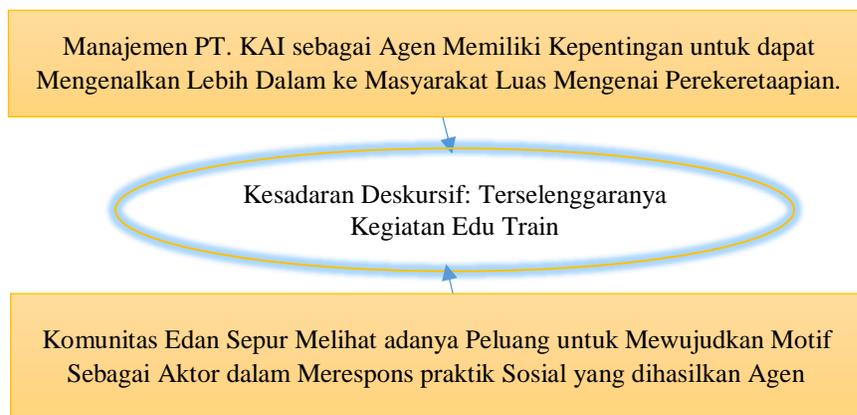
Seperti yang dijabarkan oleh Rizky, merupakan suatu bentuk usaha dalam pemanfaatan kegiatan Edu Train untuk ajang edukasi kepada peserta dan juga sedikit bagian sebagai ajang pengenalan Komunitas yang sudah eksis kepada masyarakat. Pengenalan yang dimaksudkan utamanya adalah demi terwujudnya masyarakat yang

¹¹¹ Hasil wawancara dengan Rizky pada 14 April 2017 pukul 17:23 WIB

semakin akrab dengan kereta api. Hal tersebut pula yang kemudian dapat dikaitkan dengan motivasi dari tindakan aktor ataupun agen. Seperti yang diungkapkan oleh Giddens yakni jika alasan-alasan yang merujuk kepada dasar-dasar tindakan, motif mengacu kepada keinginan-keinginan yang mendorongnya.¹¹² Yang dimaksudkan pada penjabaran di atas yakni munculnya praktik sosial berupa kegiatan EduTrain didasari oleh apa yang menjadi dasar-dasar tindakannya. Pada kegiatan EduTrain sudah tergambar bahwa kegiatan ini muncul atas keinginan oleh manajemen PT. KAI dalam rangka pengenalan apa yang mengacu kepada kereta api dan kemudian menjadi dasar tindakannya. Selain itu, bagi Komunitas Edan Sepur kegiatan EduTrain adalah kegiatan yang selaras dengan apa yang menjadi keinginan untuk dapat dikenal di tengah masyarakat.

Bagan 4.4

Perwujudan Praktik Sosial di dalam Pelaksanaan Kegiatan edu Train



Sumber: Analisis Penelitian (2016-2017)

¹¹² *Loc.cit*, hlm. 9

EduTrain dapat dikategorikan kedalam praktik sosial yang berlandaskan kepada keinginan yang dimiliki oleh agen dan juga aktor yang disini merupakan Komunitas Edan Sepur dan juga manajemen PT. KAI. Kegiatan ini dipengaruhi oleh kepentingan agen dan aktor, PT. KAI ingin untuk mewujudkan kepentingan untuk mengajak masyarakat dapat lebih mengenal dunia perkeretaapian. Selaras dengan itu, Komunitas Edan Sepur juga memiliki motif yang sama dengan manajemen PT. KAI dan juga dengan tambahan motif untuk dapat lebih dikenal lagi kepada masyarakat.

E. Kesimpulan

Kegiatan Komunitas Edan Sepur Indonesia pada dasarnya memiliki konsep interaksi yang bersifat masif dalam berkelompok. Dengan berlatarbelakang kegemaran yang sama dengan ketertarikan mereka terhadap kereta api membuat mereka menjadi cenderung melekat dengan perusahaan kereta api yang ada di Indonesia, dalam hal ini adalah PT. KAI. Dengan dasar itu, hubungan yang terejalan antara komunitas dengan manajemen perusahaan mulai dibangun, bertahap melalui beberapa kegiatan yang bersinggungan langsung. Konsep dari Giddens mengenai strukturasi dapat ditemukan dalam rangka keterkaitan antara Agen dan Aktor.

Dalam kegiatan yang dilakukan pada Sosialisasi Tertib di perlintasan, Agen yang dalam hal ini disematkan kepada manajemen PT. KAI sejak awal sudah melakukan tindakan preventif untuk memasang alat pengaman di perlintasan kereta api. Namun, setelah ditemukan adanya kekurangan oleh Komunitas Edan Sepur perihal masih terdapatnya pelanggaran, komunitas yang bertindak sebagai aktor kemudian

melakukan reproduksi dari praktik sosial yang ada. Dengan harapan lebih efektif, Komunitas Edan Sepur mencoba untuk menghadirkan kegiatan yang langsung bertujuan kepada masyarakat. Selain itu kegiatan EduTrain, dengan yang memiliki kecenderungan sebagai praktik sosial dengan berlandaskan kepentingan dari agen dan aktor akhirnya dapat terealisasikan. Berkonsep penyuluhan kepada masyarakat, kepentingan manajemen dan komunitas yang mana sebagai agen dan aktor dapat berjalan bersama dalam balutan satu kegiatan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Kegiatan Sosialisasi Tertib di Perlintasan dan juga Edu Train menjadi salah satu sumber wadah dari Komunitas Edan Sepur dalam memberikan kontribusi langsung kepada masyarakat dan juga kepada PT. KAI. Hal ini tidak terlepas dari keberadaan sekelompok *railfans* yang membuat inisiasi dalam hal pembentukan komunitas pada masa awal dibentuk. Dari inisiasi kegiatan yang awalnya berkonsep kopi darat itulah yang kemudian mampu mengajak para *railfans* yang tadinya masih independen dalam memiliki hobi menjadi bisa terbuka dan memiliki kebermanfaatan lebih untuk Masyarakat. Respons positif inilah yang nantinya berdampak kepada banyak inisiasi kegiatan-kegiatan baru yang lebih memberikan manfaat sehingga semakin luas.

Sosialisasi Tertib di Perlintasan merupakan salah satu sarana dalam mewujudkan ketertiban di masyarakat yang hendak melewati perlintasan kereta api. Berawal dari permasalahan yang kerap kali timbul di sana, membentuk keinginan untuk bisa memberikan penanaman nilai ke masyarakat bahwa pentingnya menjaga kesadaran dalam menjaga ketertiban bersama. Hal tersebut yang membuat para relawan yang juga merupakan anggota komunitas melakukan dialektika mengenai nilai-nilai yang ada di dalam kegiatan ini. Sehingga jika dilihat dari konsepsi secara sosiologis,

maka tindakan mereka di dalam kegiatan ini dapat dikatakan masuk ke dalam tindakan sosial yang menganut konsep rasional nilai.

Sama halnya dengan kegiatan Edu Train, pola yang mereka gunakan hampir sama dengan kegiatan Sosialisasi di perlintasan. Namun yang membuat kegiatan ini berbeda adalah, adanya kecenderungan dari masing-masing anggota untuk membuat tujuan dari kegiatan ini lebih mengarah kepada hal-hal memerlukan media penyampaian. Setelah dilihat dari diadakannya tujuan ini, maka dapat dilihat bahwa kegiatan ini cenderung kepada tindakan sosial rasional instrumental. Hal tersebut dapat terjadi karena Edu Train cenderung dijadikan alat atau instrumen demi tercapainya tujuan yang diharapkan oleh Komunitas Edan Sepur Indonesia, yakni dapat mengenalkan identitas Komunitas kepada masyarakat.

B. Saran

Komunitas sejatinya memang berfungsi sebagai pen jembatan antara suatu subjek dari yang dijadikan tema dari sebuah komunitas dengan masyarakat luas. Namun dalam menjalankan perannya sebagai penghubung tersebut setiap komunitas memiliki caranya masing-masing dalam bersosialisasi dengan masyarakat. Hal tersebut juga tentunya berlaku bagi anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia dan struktur Komunitasnya.

Bagi Komunitas Edan Sepur, agar dapat lebih ditingkatkan kembali semangat dalam berbuat sesuatu kebaikan. Hal tersebut nantinya akan berpengaruh terhadap jangkauan eksistensi dari lingkup komunitas itu sendiri. Selain itu, untuk kerjasama dengan PT. KAI yang terutama merupakan *stakeholder* utama dapat semakin dipererat

sehingga semakin memupuk kepercayaan bagi manajemen kereta api terhadap kehadiran akan komunitas-komunitas seperti Komunitas Edan Sepur. Setelah PT. KAI, juga tidak lupa untuk senantiasa berbagi pengalaman dan cerita kepada sesama komunitas yang bergerak dalam wadah gerakan masyarakat agar tercipta sinergi dalam melaksanakan kegiatan antar komunitas yang ada.

Bagi masyarakat, tentunya hal ini dapat dijadikan sebagai bentuk pengenalan akan nilai-nilai budaya disiplin melalui kegiatan-kegiatan yang dilakukan komunitas seperti Komunitas Edan Sepur Indonesia. Dapat diambil nilai disiplin dalam mengantre pada saat momentum kegiatan posko mudik yang terdapat di stasiun-stasiun dan juga saat-saat ketika kegiatan di perlintasan kereta api, hal tersebut juga secara implisit memberikan nilai kepada masyarakat untuk dapat lebih meningkatkan disiplin demi keselamatan bersama di jalan raya. Selain mengambil pelajaran dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan, kemudian dapat diambil saran untuk selalu mendukung setiap kegiatan positif yang dilakukan oleh komunitas-komunitas, karena hal tersebut akan dirasa menjadi upaya keberlanjutan dari eksistensi komunitas itu di tengah-tengah masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Agusyanto, Ruddy. 2007. *Jaringan Sosial dalam Organisasi*. Jakarta: Rajawali Press.
- Bagong, dan Narwoko. 2007. *Sosiologi: Teks Pengantar dan Terapan*. Jakarta: Kencana.
- Bogdan, R, dan Taylor. S. 1993. *Kualitatif Dasar-Dasar Penelitian (Penerjemah: A. Khozin Afandi)*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Bungin, Burhan. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Elbadiansyah, Umiarso. 2014. *Interaksionalisme Simbolik dari Era Klasik hingga Modern*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Haryanto, Sindung. 2012. *Spektrum Teori Sosial dari Klasik Hingga Postmodern*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Indonesia, PT Kereta Api. 2009. *Annual Repport*
- Johnson, Doyle Paul. 1994. *Teori Sosiologi Klasik Modern*. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- Kuswarno, Engkus. 2009. *Metode Penelitian Komunikasi: Fenomenologi, Konsepsi, Pedoman dan Contoh Penelitiannya*. Yogyakarta: Widya Padjajaran - Perpustakaan Pusat UII.
- Lawang, Robert M. Z. 2004. *Kapital Sosial dalam Perspektif Sosiologi*. Depok: FISIP UI Press.
- Meleong, Lexy L. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Miller, Katrine. 2002. *Communication Theories: Perpective, Processes, and Contexts*, Amerika Serikat: Sage Publications.
- Nasrullah, Rulli. 2012. *Komunikasi Antarbudaya di Era Budaya Siber*. Jakarta: Kencana.
- Neuman, Lawrence W. 2000. *Social Research Methods: Qualitative & Quantitative Approaches 4th Edition*. Boston: Allyn & Bacon.
- Nusantara, Tim Telaga Bakti. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: Penerbit Angkasa.
- Perhubungan, Kementerian. 2015. *Buku Informasi Transportasi*.

- Ritzer, George. 2011. *Sosiologi Ilmu Berparadigma Ganda*. Jakarta: CV Rajawali.
- Schmidt-Relenberg, Norbert. 1968. *On the Sociology of Car Traffic in Towns: dalam E. De Boer "Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*. Oxford: Pergamon Press.
- Steiner, Bernard Berelson dan Gery. 1964. *Human Behavior An Inventory of Scientific Findings*. New York: Harcourt Brace and World
- Soenarno. 2012. *Kekuatan Komunitas Sebagai Pilar Pembangunan Nasional*. Bandung: Alfabeta.
- Upe, Ambo. 2010. *Tradisi Aliran Dalam Sosiologi Dari Filosofi Poositivistik ke Post Positifistik*, Jakarta: Rajagrafindo Persada.

Jurnal, Skripsi, Tesis, Disertasi:

- Castells, Manuel. 2008. *The New Public Sphere: Global Civil Society, Communication Networks, and Global Governance*. The ANNALS of The American Academy of Political and Social Science: Volume 616
- Hillery, George Jr. 1955. "Definitions of Community: Areas of Agreement" in *Rural Sociology, Volume 20*.
- Rachmad, Teguh Hidayatul. 2014. "Gaya Hidup Komunitas Penggemar Vespa Gembel Sebagai Subkultur (Studi Kasus di Bangkalan, Madura)". Yogyakarta: Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
- Sari, Dian Permata. 2011. "Proses Pengorganisasian Komunitas Balapan Mobil Liar Melalui Organisasi Formal: Studi Terhadap Kegiatan Balapan Mobil Liar di Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta". Depok: Perpustakaan Pusat UI.
- Sitompul, Donny Mason. 2012. "Model Relasi Komunitas Suara Transjakarta Dengan Unit Pengelola Transjakarta Busway Dalam Melakukan Evaluasi Transjakarta Busway". Depok: Perpustakaan Pusat Universitas Indonesia.
- Syahra, Rusydi. 2003. *Modal Sosial: Konsep dan Aplikasi - Jurnal Masyarakat dan Budaya Volume 5 No. 1*. Jakarta: LIPI.

Internet:

<http://m.kompasiana.com/>

<http://www.bps.go.id/>

<http://www.republika.com/>

LAMPIRAN

INSTRUMEN PENELITIAN

Bab	Komponen Data	Teknik Primer				Teknik Sekunder		
		P	WM	WSL	Bio	PT. KAI	Berita Online	Buku/ Majalah
I	Pendahuluan							
	A. Latar Belakang Masalah	√				√		√
	B. Permasalahan Penelitian	√						√
	C. Tujuan Penelitian	√						
	D. Manfaat Penelitian	√						
	E. Tinjauan Pustaka	√						√
	F. Kerangka Konseptual							√
	1. Komunitas							√
	2. Teori Strukturasi							√
	G. Metodologi Penelitian							√
	1. Pendekatan Penelitian	√						√
	2. Peran Peneliti	√						
	3. Teknik Pengumpulan Data	√						
	a. Data Primer	√						√
	b. Data Sekunder	√						√
	4. Subjek Penelitian	√						√
	5. Lokasi dan Waktu Penelitian	√						
	6. Strategi Triangulasi Data	√						√
	H. Sistematika Penulisan							√
II	Setting Sosial Komunitas Edan Sepur Indonesia							
	A. Pengantar	√						
	B. Historikal Keberadaan Komunitas Edan Sepur Indonesia	√	√	√			√	
	C. Gambaran Latar Belakang Para Penggemar	√	√	√		√		
	1. Egief D.	√	√	√	√			
	2. Abdullah P. G.	√	√	√	√			
	3. Yuki A. R.	√	√	√	√			
	4. Rizky A.	√	√	√	√			
	5. Danang S.	√	√	√	√			
	6. M. Gilang G.	√	√	√	√			
	D. Kereta Api: Motivasi dalam Berkumpul di Komunitas Edan Sepur	√	√	√			√	
	E. Kesimpulan	√						
III	Kegiatan Komunitas Edan Sepur Sebagai Dasar Perwujudan Eksistensi Di Masyarakat							
	A. Pengantar	√						

	B. Berawal dari Kesamaan Hobi yang Menciptakan Kegiatan Bermanfaat	√	√	√			√	√
	C. Upaya Menciptakan Disiplin dengan Kegiatan Tertib Sosialisasi Perlintasan	√	√	√			√	√
	D. Sarana Berbagi Pengetahuan Tentang Kereta Api Melalui Kegiatan Edu Train	√	√	√		√	√	
	E. Kesimpulan	√						
IV	Bentuk Integrasi Agen Struktur Pada Komunitas Edan Sepur Indonesia							
	A. Pengantar	√						
	B. Pola Interaksi Komunitas Edan Sepur Indonesia di Masyarakat Bandung	√	√	√				√
	C. Sosialisasi Tertib di Perlintasan: Bentuk Praktik Sosial hasil Proses Strukturasi	√	√	√				√
	1. Komunitas Menjadi Kelengkapan Struktural dalam Melihat Kebutuhan Masyarakat	√	√	√				
	2. Manajemen Perusahaan Kereta Api dan Komunitas dalam Sinergi untuk Perubahan Masyarakat Lebih Disiplin	√	√	√				√
	D. Edu Train: Pemanfaatan Kegiatan dalam Mengonstruksi Praktik Sosial	√	√	√				√
	1. Menciptakan Mutualisme antara Komunitas dengan Manajemen PT. KAI	√	√	√				
	2. Nilai Praktik Sosial oleh Komunitas dalam Kegiatan EduTrain	√	√	√				
	E. Kesimpulan	√	√	√				
V	Penutup							

Keterangan:

P : Pengamatan

WM : Wawancara Mendalam

WSL : Wawancara Sambil Lalu

Bio : Biografi

PT. KAI : Humas PT. Kereta Api Indonesia

TRANSKRIP HASIL WAWANCARA

Pengurus sekaligus Salah Satu Pendiri Komunitas Edan Sepur

Nama: Egief Del Haris

T: Bagaimana awalnya Komunitas Edan Sepur Indonesia ini terbentuk, siapa saja yang berperan?

J: Kalau dibilang siapa aja yang berperan sih menurut saya semua yang ikut andil saat pembentukan 9 Juli dulu sudah bisa disebut sebagai aktornya. Waktu itu emang betul-betul berawal dari keisengan, coba bagi serita aja di blog sendiri karena kan waktu itu bikin website gak semudah sekarang ya. Ternyata, dari tulisan iseng-iseng itu mulai banyak tuh yang ikutin perkembangan tulisan saya di blog, sampai akhirnya mulai banyak yang nanya-nanya lebih lanjut sampai akhirnya bertemu dengan temen-temen sesama railfans juga yang kebetulan punya inisiatif yang sama membentuk komunitas.

T: Mengapa harus komunitas virtual (maya)?

J: Kenapa awalnya saya milih dunia Maya sebagai tempat *sharing* ya karena itu satu-satunya tempat yang saya rasa cukup membuat efektif dari segi informasi yang dibagikan ke khalayak umum.

T: Apakah terbentuk atas inisiatif masyarakat (pengguna Kereta api) atau dari pemerintah PT KAI?

J: Kayak yang udah saya kasih tahu tadi, komunitas ini terbentuk dengan dasar tujuan untuk membuat perubahan yang ada di badan PT. KAI waktu itu, tanpa ada intervensi dan paksaan dari pihak manapun.

T: Siapa saja anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia sewaktu awal dibantuk?

J: Wah kalau diingat lagi saat-saat itu agak sedih ya, hehe. Waktu itu sih yang ikut baru 5 orang dan menjadi pendiri dari Komunitas Edan Sepur ini. Berkeliling Pulau Jawa dengan berkereta Api yang memakan waktu lumayan lama ya, hampir ada kali sekitar enam sampai satu minggu. Semua dilakuin pake kereta ekonomi. Pokoknya habis itu setelah saya share kegiatan-kegiatan yang sudah saya lalui barulah kumpul lagi inti berlima. Sehabis itu kan kita di setiap kota seslalu update tuh posisinya, ternyata respons dari para netizen saat itu. Rata-rata responsnya pada positif sih. Akhirnya saya mutusin buat release hasil perjalanan dengan cerita dan juga beberapa ada yang kita buat di youtube.

T: Bagaimana sistem komunitas itu sendiri saat pertama kali terbentuk?

J: Saat pertama perundingan pertama-tama pas kumpul-kumpul di Stasiun Jatinegara, ya berlima gitu. Coba buat bangun omongan serius untuk membuah suatu wadah yang emang bakal menampung semua orang yang punya hobi sama seperti saya. Tapi seblum itu semua terjadi, saya sebelumnya mencoba untuk membuat sebuah ekspedisi emnelusuri jalur kereta. Nama ekspedisinya Mblusukan Tiada Tara part 1, pokoke waktu itu kita belum kebayang bagaimana nantinya komunitas ini bakal terbentuk, susunan pengurusnya sampai cara rekrut anggotanya juga, deh. Mengalir aja kayak air intinya. Hehee.

T: Sejak kapan terbentuk struktur kepengurusan dan adanya perubahan signifikan dalam pengelolaan Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Untuk pada saat pembentukan awal dulu, bener-bener ya untuk urusan dapur di komunitas gak ada *jobdesk* pastinya, hingga sampai tanggal 5 Juni kami kumpul lagi untuk membuat komunitas, dan pas tanggal 5 Julinya di Stasiun Jatinegara dengan nama awal dulu itu Tim Penelusuran Rel Mati, tapi karena banyak yang usul dari hasil berunding, jadilah namanya sampai sekarang menjadi Komunitas Edan Sepur Indonesia. Ya dari saat itu kemudian kita bentuk tim kecil, ada yang bagian humas, bendahara, sekretaris dan saya kebagian sisanya yaitu jadi ketua. Hehee.

T: Bagaimana awal mula kalian bisa mencetuskan ide untuk membentuk Komunitas?

J: Awalnya sih kita memang ngumpul ya, ngumpul di stasiun. Saya kira mungkin yang gila (dengan kereta api) itu saya doang. Ternyata setelah ketemu dengan berbagai orang gitu, terutama setelah ada Facebook/Twitter, karena banyak. Nah, dari situlah kita mulai membentuk 'gimana kalau kita bikin komunitasnya'? atau bikin semacam perkumpulannya. Akhirnya kemarin 2009 itu 5 Juli kita dirikan Komunitas Edan Sepur Indonesia.

Pengurus Komunitas Edan Sepur

Nama: Abdullah Putra Ghantara

T: Berasal dari mana sumber dana pengelolaan Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Kalau kita teh biasanya emang terkait dana ya dari setiap anggota, dan itupun biasanya dikumpulkan jika ada suatu hal gitu. Contoh kalau pas mau ada acara gathering misalnya, atau biki jaket/kemeja. Jadi untuk uang kas kita teh ada, cuman ya sebagian besarnya didapat dari swadaya donatur yang kebetulan mau memberikan dana ke kita gitu.

T: Apa tujuan yang hendak dicapai oleh Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Kalau berbicara soal tujuan, kita bisa fokus ke visi dan misi kan, ya? Jadi, visi dan misi serta fungsi dari komunitas ini *teh* yang menjadikan pedoman kami dalam melakukan kegiatan. Walau bentuknya mungkin hampir mirip dengan susunan komposisi dari organisasi informal pada umumnya, tidak membuat Komunitas Edan Sepur Indonesia membedakan Komunitas ini dengan perkumpulan lainnya. AD/ART bagi kami berfungsi sebagai “pagar” dalam komunitas untuk lebih memperhatikan kaidah-kaidah keanggotaan yang telah disepakati bersama agar setiap kegiatan yang biasa kami lakukan lebih terarah dan berjalan dengan lancar.

T: Adakah pertemuan rutin antar pengurus atau dengan anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Kalau kita itu *teh*, biasa suka kalau pada kumpul misalnya di pos PJJ (Perlindungan Jalan Rel), suka wae nimbrung bikin selogan-selogan unik dan kadang juga emang menunjukkan kenyataan yang ada gitu. Misalnya kayak kayak selogan yang umum Edan Sepur pake ‘Jadilah Railfans yang baik, sopan santun, saling menghormati dan menghargai yang lain baik sehari-hari ataupun saat acara perkumpulan. Jadikan hobimu bermanfaat dan bisa dibanggakan oleh semua orang’. Kayak gitulah kurang lebih isinya. Terus *teh* ada lagi yang dibikin simpel tapi cukup penuh makna, kaya ‘Jangan korbankan harga diri dan kegantengan Anda dengan naik kereta api tanpa membeli tiket’. Kalau yang terakhir itu *teh* pas jamannya dulu masih musim-musimnya banyak orang ‘ngambang’ kalau naik kereta.

T: Bagaimana cara untuk mengadakan Pertemuan dengan anggota Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Kalau itu *teh* gampang aja kang, biasanya kita dulu itu suka bikin pengumuman di media sosial kayak *Facebook*, walau sekarang juga suka masih sih, hehe. Abis itu ya kita rata-rata pada bisa hadir di acara, sesuai dengan jawaban yang ada di grup *Facebook* atau kalau sekarang sih ada grup obrolan di aplikasi *Line*.

T: Berapa kali kopi darat diadakan?

J: Sejauh ini sih cukup sering ya, Kang. Karena kalau kita liat dari kegiatan rutin macam sosialisasi di perlintasan gini aja udah cukup buat kopi darat, walau emang jumlahnya gak sebanyak dari acara yang cukup gede kayak Gathering sih.

T: Apa saja agenda kopi darat Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Beraneka ragam kok, mulai dari bersih-bersih rel kereta, diskusi tentang perkeretaapian di stasiun, sampai ada juga yang yang cuci lokomotif atau gerbong dan semuanya kita adakan kejasama dengan PT. KAI.

T: Bagaimana awal mula bisa menjadi tertarik dengan kereta api?

J: kalau saya waktu kecil emang sudah biasa bergaul dengan orang-orang yang ada di kereta api, kayak misalnya (stasiun) Ciroyom sama (stasiun) Andir itu rute saya pulang pergi kalau main dengan teman. Walau cukup jauh sih emang hitungannya kalau diukur dari jarak rumah saya.

T: Bagaimana awal mula kenal sama Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Waktu itu teh ikut-ikutan kegiatan yang dibikin sama Komunitas Edan Sepur. Masih sekolah saat itu dan Alhamdulillah dapat izin orang tua buat ikut kegiatan diluar kota Bandung, disupport juga selain dari doa...Ya alhamdulillah dikenalkan sama Kang Egief waktu main ke Bekasi, dan hingga sekarang bisa diamanahkan jadi koordinator wilayah Edan Sepur Wilayah 2 di kota Bandung dan sekitarnya. Banyak pelajaran setelah masuk komunitas ini, insyaAllah banyak positifnya hehe...

T: Apa harapannya untuk teman-teman yang bergabung di Komunitas Edan Sepur?

J: Dari kegiatan ini, saya juga pengen gitu Kang, kalau setiap peserta yang masuk ke dalam kegiatan ini tuh dapat mengambil pelajaran tentang pentingnya keselamatan selain ketika kita memberikan penyuluhan ke orang lain, juga memberikan pelajaran untuk kita bahwa pentingnya menjaga keselamatan diri sendiri. Makannya kami dari komunitas juga menyediakan alat-alat penunjang seperti rompi keselamatan dan juga speaker untuk memberikan aba-aba ke peserta atau sebagai peringatan bagi pengendara

T: Bagaimana bentuk aksi selama kegiatan sosialisasi di Perlintasan?

J: Selama gak ada kereta sih kita bikin kayak perboden gitu mas, sambil bentangin spanduk yang biasa kami bawa setiap adanya kegiatan ini. Sambil megang spanduk kami juga sekalian memperingatkan kepada orang-orang yang naik motor buat lebih perhatian lagi sama sekitarnya, abis kadang suka ada yang masih bandel padahal udah dibilangin dari depan mukanya langsung. Hehe..

T: Bagaimana dinamika Komunitas pada masa awal kepengurusan?

J: Memang awalnya kan kita masih gak beraturan tuh kalau buat acara di Daops 2, terus dari temen-temen yang aktif kita coba buat bikin gebrakan baru yang emang tujuannya biar ada koordinasi yang jelas. Waktu itu Kang JT yang mulai buat perombakan di struktur Daops 2 ini. Alhasil kan saya nyoba buat ikut ngerumusin, saat itu ditunjuklah saya jadi humasnya Edan Sepur Daops 2 yang sedikit-sedikit merangkap jadi koordinator. Dari modal itu akhirnya saya coba buat nyusun kegiatan lagi mas, coba buat anggendain kegiatan rutin, dan hasilnya terbentuklah jadwal rutin untuk sosialisasi di perlintasan. Seneng sih akhirnya bisa terwujud juga impian saya selama ini.

T: Bagaimana standar yang digunakan sebagai identitas saat berkegiatan di lapangan?

J: Kami dalam melaksanakan kegiatan biasanya menggunakan kostum yang menjadi standar dalam kegiatan ketika di lapangan. Saya biasanya teh selalu menekankan

kepada setiap peserta untuk selalu bisa memperhatikan seragam, ya biasanya cukup minimal dengan rompi keselamatan, dan juga saya juga mewajibkan menggunakan sepatu. Biar ketika dilihat oleh pengendara yang lewat, kami bisa mudah di terima dan terutama pesan yang kami sampaikan *gitu*, Kang.

T: Bagaimana sih pandangan kalian mengenai warga masyarakat di sekitar perlintasan?

J: Masyarakat di sekitar perlintasan ini sebetulnya cukup mengerti akan keselamatan, tapi masyarakat yang melintas di sini sebagian besar bukan sepenuhnya adalah orang yang tinggal di dekat perlintasan. Rumahnya cukup jauh dari sini dan mungkin mereka ada yang hanya berniat sebentar untuk datang ke wilayah sini hanya untuk membeli keperluan dengan belanja di pasar tradisional, jadi sebagian mereka ada yang tidak menggunakan helm atau memotong jalan seenaknya demi sampai lebih cepat.

T: Bagaimana Bentuk Interaksi yang dilakukan ketika kegiatan Edu Train Antara Komunitas Dengan Masyarakat?

J: Kegiatan kami ketika masuk di rangkaian Edu Train itu kan kayak hampir seluruh waktunya dipakai buat interaksi ke penumpang kan ya Kang. Sebetulnya itu juga jadi sesuatu yang pas buat tujuan di Komunitas Edan Sepur. Kita gak mau kalau anak-anak anggota yang ikut masuk di komunitas ini tidak ada perkembangan, jadinya kita juga semangat pas ditawarkan sama PT KAI untuk ikut bantu di kegiatan mereka. Lagi pula ini salah satu pintu masuk kami buat bisa lebih banyak kerja sama yang dijalin lagi, karena sebelumnya kan posko lebaran atau tahun baru aja, ya kami sekarang mencoba untuk ikut yang baru dan cukup sering kayak Edu Train ini .

Pengurus Komunitas Edan Sepur (Relawan EduTrain)

Nama: Rizky Aditya

T: Apa saja kegiatan rutin Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Dari kami sih untuk kegiatan rutin ada dua, yang pertama sosialisasi perlintasan dan EduTrain. Tapi kayaknya untuk EduTrain juga bisa dibilang semi rutin, karena emang acara itu terselenggara karena panggilan dari PT KAI jadi juga eventual walau frekuensinya cukup sering./

T: Apakah kegiatannya direncanakan secara tahunan atau bersifat spontan?

J: Kebanyakan agenda dari kegiatan itu berlangsung dengan rencana, walau paling telat kami membuat perencanaan program dari H-7 hari sebelum terselenggaranya Program.

T: Siapa saja yang menjadi segmentasi agenda sosialisasi yang dilakukan terhadap materi Kereta api?

J: Nah, kalau ini pas banget sama kegiatan saya di EduTrain, jadi kalau untuk siapa yang jadi segmentasi dari sosialisasi yang dilakukan saat terselenggaranya EduTrain

ke masyarakat adalah ya mayoritas adalah para anak sekolah. Biasanya peserta dari EduTrain itu terdiri dari siswa sekolah dasar sampai SMP. Bahkan beberapa waktu terakhir bahkan saya membantu PT. KAI untuk membawa rombongan Mahasiswa dari Universitas Padjajaran sebanyak 300 orang. Cukup Fantastik emang, saya aja sampe grogi mas. Hehee.

T: Apa yang dapat dilakukan masyarakat sebagai pengguna Kereta api?

J: Saya selaku dari relawan EduTrain sendiri berharap kepada masyarakat untuk bisa lebih bijak lagi dalam menggunakan transportasi Umum. Lebih bisa mengetahui apa saja yang perlu dipersiapkan sebelum bepergian dengan kereta api. Karena, pengalaman saya mas, kemarin aja pas bawa rombongan mahasiswa masih banyak yang nanya-nanya tentang kereta api. Bahkan ada yang baru pertama kali naik kereta, padahal dia hidup dan besar di Kota Bandung, saya jadi bingung nangepinnya. Hehee.

T: Bagaimana bentuk sosialisasi info untuk pengguna kereta api?

J: Untuk sosialisasi sendiri, dari Komunitas Edan Sepur sendiri sudah ada *fan page*-nya sendiri di Facebook. Informasi yang kami berikan berupa informasi terbaru yang bersumber dari halaman PT. KAI Sendiri, kemudian kita juga mengolah data terkait pengetahuan mengenai dunia perkeretaapian yang dikemas kayak info-info yang mudah dicerna gitu, mas. Dimana yang menggerakkan sosialisasi melalui media sosial dilakukan sama Penanggungjawab yang memegang jabatan humas di struktur organisasi Komunitas Edan Sepur.

T: Apa kelebihan dari Program Edu Train Daops 2 ini?

J: program ini memang sebenarnya bukan hanya ada di Daops 2 saja kang, tapi juga saya pernah diajak untuk berkunjung ke wilayah daops 8 yang notabene juga menyelenggarakan kegiatan semacam ini. Tapi emang sepertinya kalau di sini (daops 2) lumayan bagus karena ditopang sama keanekaragaman sumberdaya alamnya. Ditambah kalau disana itu paling hanya sekitaran Kota Surabaya hingga Sidoarjo saja, jadi kesannya kurang beragam gitu, Kang...

T: Bagaimana teknis ketika berada di kegiatan Edu Train bagi Anggota Komunitas Edan Sepur?

J: Di atas kereta, tugas kami menjadi terfokus kepada rombongan yang ada di dalam satu kereta. Untuk plotingan di tiap kereta, kami diminta untuk setiap kereta diisi oleh satu orang yang bertanggung jawab dari awal mulai acara hingga kembalinya rombongan ke daerah asal mereka. Kami bertanggung jawab mulai dari sterilisasi kereta yang akan menjadi tempat para rombongan memulai kegiatan hingga saatnya nanti membawa mereka kembali menuju tempat pemberangkatan kereta awal

T: Apa yang dilakukan Anggota Komunitas Ketika Berinteraksi dengan para peserta?

J: Pada saat di dalam kegiatan memang kami siminta untuk membimbing para peserta untuk bisa menjelaskan apa saja hal-hal yang berkaitan dengan KA, mulai dari stasiun, jembatan, bahkan apa saja yang menjadi identitas daerah yang jadi pemberhentian kami. Juga kemudian kami selipin lah sedikit konten yang mengenalkan identitas dari komunitas kami. Sebagian besar cukup paham akan kehadiran kami, bahkan beberapa cuman gak banyak yang nanya lebih jauh dari komunitas yang menaungi kami. Biasanya yang kayak gitu kemudian kami minta buat dilanjut di lain kesempatan dan di luar waktu kegiatan.

Anggota Aktif Komunitas Edan Sepur

Nama: Yuki Aditya Rahman

T: Sudah berapa lama menggunakan Kereta api?

J: Waduh, saya kalau ditanya gitu teh saya malah bingung jawabnya Kang. Saya udah dari SMP sih kalau kenal kereta, tapi baru masuk ke Komunitas Edan Sepur ini baru banget, sekitar tahun 2010-an, akhirnya ya sampe sekarang, Kang saya kalau suka naik keretanya mah.

T: Rute mana saja yang sering digunakan, untuk kegiatan apa?

J: Saya kalau ngomongin rute mah favorit saya rute lokalan aja, dari Bandung ke Cicalengka atau sebaliknya. Kadang juga ke Padalarang. Atau kadang kalau keluar Kota saya juga suka naik kereta Lodaya atau Mutiara Selatan, suka main ke Jogja atau Surabaya. Pokoknya pergi-pergi naik keeta itu sendirian aja saya mah, Kang.

T: Bagaimana selama ini pelayanan Kereta api?

J: Alhamdulillah, saya selama menggunakan kereta api, mau jarak deket atau jarak jauh sekalipun sudah cukup terlayani dengan baik. Emang beda sih dari yang saya rasain waktu dulu mah. Sekarang Teh sudah banyak perubahan, mulai dari asongan yang sudah tidak ada, sampai semua jenis kereta sudah ada AC-nya.

T: Bagaimana dukungan masyarakat keberadaan Kereta api?

J: Saya ngeliatnya makin kesini, masyarakat sudah mulai menggunakan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Umum. Banyak program-program menarik yang ditawarkan sama PT. KAI, dan program itu sudah disambut antusias sama masyarakat.

T: Apakah mengetahui Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Kalau ini ya jelas tahu banget dong, saya kenal Komunitas Edan Sepur inget banget dulu dari saat awal-awal Kang Egief ada di Internet ceritain pengalamannya dalam hal berkera api. Saya jadi makin tertarik sama kereta api sehabis membaca dan menonton apa yang Kang Egief Share waktu itu. pokoknya setelah saya melihat jurnal perjalanan yang dibagikan sama Kang Egief, saya tuh langsung untuk berinisiatif mencari tau

informasi tentang komunitas yang diikuti Kang Egief. Karena waktu dulu teh, kami penggemar kereta masih suka sendiri-sendiri buat menyalurkan hobi gitu, Mas. Pas saat awal mula gabung saya lebih banyak ikut kegiatan yang di sekitaran Bandung. Selain itu juga kalau waktu luang ikut sama temen-temen buat joy ride ke kota-kota di yang ada di pulau jawa yang bisa kami akses dengan kereta. Selain karena emang udah dari kecil, setelah bergabung dikomunitas langsung banyak dapet bennefitnya sayang, Kang...banyak temen, juga banyak kenalan baru, relasinya mah pokoknya bertambah gitu

T: Bila mengetahui sejauh apa pemahaman mengenai Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Saya mengenal Komunitas Edan Sepur ini sudah sejauh saya mengikuti setiap kegiatan-kegiatan yang dilangsungkan oleh Komunitas. Mulai dari yang sifatnya rutin sampai yang terjadwal. Tapi saya lebih suka ke kegiatan yang terjadwal, misalnya *family gathering* atau bisa juga dibilang ajang kumpul-kumpulnya kami sebagai *railfans* di dalam komunitas itu.

T: Apakah mengetahui peran Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Sejauh ini saya ngerasain banget ya perannya buat masyarakat, yang paling berasa banget sih ya itu, Kegiatan Sosialisasi Tertib Berlalu Lintas di perlintasan sebidang kereta api. Bisa membantu masyarakat untuk tertib yang juga bisa membantu memperlancar kelancaran berlalu lintas di sekitar perlintasan, karean kadang itu mas, perlintasan yang kami jaga sesringnya gak teratur, yang juga banya banget pelanggarannya.

T: Apa yang biasanya menjadi pembicaraan rutin dari komunitas dengan pembahasan terkait perkeretaapian?

J: Hal yang mendasari kami berkumpul pada awalnya adalah mengenai banyaknya pada waktu masih awal pembentukan Komunitas, keluhan atau aduan yang kami dapatkan dari teman-teman anggota ataupun masyarakat umum mengenai pembelian tiket. Yang mana dulu itu ketika orang-orang ingin membeli tiket, mereka harus berupaya semaksimal mungkin untuk mendapatkan antrian paling depan, bahkan rela menginap demi mendapatkan apa yang mereka usahakan...

T: Bagaimana awal mula ketertarikan kamu dengan kereta api?

J: Kalau saya teh dulu lebih tertarik dengan kereta karena awalnya sering di bawa orang tua naik kereta. Saya besar di Bandung tapi kampung saya teh di Solo. Jadi ya gitu dari kecil udah biasa di bawa naik kereta bolak-balik, kereta favorit keluarga biasanya naik kereta api Lodaya. Mungkin emang gitu kali ya mas, udah bawaan, terus makin besar dan udah bisa kemana-mana sendiri mulai deh eksplora lebih jauhnya.

T: Bagaimana awal mula kerja sama yang terjalin dengan PT. KAI?

J: Ketika kami diamanahkan untuk menjadi bagian dari program KAI ya mas, khususnya di Daops 2 ini. Kami terus terang mencoba untuk mengajak kepada setiap anggota untuk bisa turut andil membantu program yang diselenggarakan sama Kantor KAI Daops 2 ini. Misalnya dalam kegiatan Edutrain yang sudah tiga tahun ini kami dan pihak manajemen Daops 2 bentuk, antusiasme dari kawan-kawan anggota *teh* cukup tinggi, dan hal itu yang menurut saya pribadi dibutuhkan untuk selain membuat nama kita baik, juga membuat komunitas kita tuh jadi solid...

T: Apa dorongan dari pribadi kamu tentang acara kegiatan Edu Train?

J: Motivasi saya ikut Edu Train ini karena saya ingin sharing pengalaman yang saya tahu ke mereka yang jadi peserta kegiatan ini. Kaya kemarin saya ikut Edu Train dari PT. KAI dan dipercayain ngebimbing anak TK yang mau *studi tour*, saya ngerasa perjalanan mereka akan lebih bermanfaat dan senang kalo ada edukasi-edukasi kaya gini.

T: Bagaimana teknis kegiatan ketika berada di atas kereta dalam kegiatan Edu Train?

J: Pas kami di atas kereta, selain ngasih pengarahan ke mereka tentang benda-benda di sekeliling yang mereka lewati, kadang kami juga memberikan pesan-pesan mengenai pentingnya menjaga keberadaan kereta api. Soalnya, di Bandung sendiri masih banyak kasus yang terjadi mengenai pelemparan batu dari warga yang tinggal di sekitaran rel ke kereta yang lewat, dari kasus yang ditemui sih kebanyakan itu anak-anak yang melakukannya. Karena kita merasa prihatin, yaudah akhirnya sekalian aja kami yang turun tangan langsung memberi penyuluhan ke mereka, Kang.

T: Apa tujuan yang ingin dicapai komunitas dalam kegiatan di perlintasan kereta api?

J: selain sebagai landasan kami berkegiatan, sikap masyarakat yang menjadi lebih tertib dalam berkendara di perlintasan Kereta Api juga menjadi salah satu tujuan kami dalam melakukan kegiatan. Kami ingin dengan hadirnya kami *seenggaknya* bisa ngasih dampak walau gak banyak dalam hal yang berkaitan sama budaya perubahan-perubahan yang baik di lingkungan kami berkomunitas, dalam kata lainnya perkeretaapian.

T: Apa yang temen-temen relawan rasakan saat tau bahwa PT. KAI bersedia mengajak kerja sama dengan Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: saya mewakili perasaan pengurus sebetulnya merasa bangga sekaligus juga merasa bahwa tanggung jawab kami bertambah. Kami merasa harus bisa mengayomi anggota dan menciptakan iklim internal komunitas yang aktif. Pas juga menjadi rekanan dari PT. KAI harus memberikan kesan positif di semua kegiatan yang mengajak kami untuk bergabung di dalamnya. Pokoknya kami merasa beruntung, bangga sekaligus terharu, Kang.

Anggota Aktif Komunitas Edan Sepur

Nama: Danang Satrio

T: Sudah berapa lama menggunakan Kereta api?

J: Saya sudah lama banget mas kalau urusan naik kereta, sudah dari kecil. Apalagi kebetulan saya punya saudara atau yang bisa juga dipanggil *Oom* sama saya yang kerja di PT. KAI. Jadilah saya sering diajak main ke dipo lokomotif yang ada di stasiun Bandung. Pokoknya saat itu masih boleh dipo lokomotif dimasuki sama masyarakat umum, saya udah diajak ngendarain kereta hehe.

T: Rute mana saja yang sering digunakan, untuk kegiatan apa?

J: Kalau dibilang rutenya, saya punya saudara yang tinggal di Kota Surakarta, dan setiap kali ingin ke sana entah silaturahmi atau bertemu kakek nenek saya, selalu menggunakan kereta api untuk kesana. Kereta yang biasa di pakai ya kalau gak kereta Malabar, kadang juga kereta yang murah kayak misalnya Pasundan.

T: Bagaimana selama ini pelayanan Kereta api?

J: Sejauh ini saya merasakan pelayanan yang semakin baik dari PT. KAI. Service yang baik dan segala macamnya, mulai dari pemesanan tiket yang udah gak pakai ngantri, bahkan kalau kita mau nih, Mas, beli tiket bisa dari Handphone atau minimarket coba? Itu mau beli tiket atau mau belanja kebutuhan hidup. Hehe.

T: Bagaimana dukungan masyarakat keberadaan Kereta api?

J: Dukungan dari masyarakat terhadap kereta api sih saya kurang begitu melihat banget ya. Tapi kalau untuk di wilayah Bandung sini yang semuanya menggunakan alat transportasi kereta api untuk berpergian sudah cukup dapet tanggapan positif sih dari masyarakat. Sekarang kalau dilihat-lihat sudah banyak masyarakat di daerah Garut, hmmm. Lebih tepatnya daerah Cibatu tuh pada kesini, ada yang jualan, dagang atau emang kerja di Bandung. Intinya, semakin ke sini respons masyarakat semakin baik.

T: Apakah mengetahui Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Hehe. Tau banget dong. Nah, justru dari hobi saya dengan kereta api ini yang suka diajak sama *Oom* saya ke dipo akhirnya saya bisa ketemu dengan mereka. Nah dari sana saya mulai kenal-kenal dan akhirnya bisa ikut gabung dengan mereka.

T: Bila mengetahui sejauh apa pemahaman mengenai Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Saya mengetahui tentang kondisi komunitas ini pun yang sampai sekarang dirasakan ya kegiatan-kegiatannya yang cukup membangun. Banyak, membangun ketertiban,

membangun solidaritas antara kami para *railfans* dan pokoknya bisa memberikan dampak positif yang lebih dengan ikut bergabung di dalam komunitas.

T: Apakah mengetahui peran Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Saya lihat perannya sudah cukup bagus ya, saya sering ikut aksi-aksi ketika memberikan kontribusi di kegiatan sosialisasi di perlintasan. Atau ketika mengikuti posko mudik lebaran sama tahun baru. Pokoknya itu deh yang jadi favorit saya. Bisa ikut dari bagian Komunitas Edan Sepur dalam membantu masyarakat bikin kepuasan buat saya tersendiri Kang.

T: Apa salah satu hal yang membuat kamu betah di Komunitas Edan Sepur?

J: Kalau kereta api itu salah satu yang berkesan dari kita anggota komunitas mah dari cara berkomunikasi, ya. Misal dari cara komunikasi lewat media sosial kalau ada yang baru kenal gitu, kita suka saling sapa dengan nulis S35 sebagai tanda perkenalan dari tiap-tiap anggota yang juga sama-sama menggemari kereta api.

T: Bagaimana awal mula bisa tertarik bergabung dengan komunitas?

J: Mungkin kita pas awal-awal gabung emang hanya berdasar karena hobi aja ya...dari saya, semakin bertambahnya umur, semakin coba buat berpikir gimana caranya agar komunitas ini tuh punya dampak langsung ke orang banyak. Naah, akhirnya dibentuklah acara-acara semacam sosialisasi di perlintasan dan sejenisnya...kalau dilihat dari akhir-akhir ini sih berasa banget hasilnya.

T: Apa saja yang melandasi peran dari masing-masing Pengurus Komunitas Edan Sepur?

J: Dalam struktur kepengurusan di dalam Komunitas Edan Sepur ini, kami memang sudah berbagi peran. Dari sertiap kami juga punya kecenderungan masing-masing. Ada yang hobi fotografi, ada yang emang betul-betul suka sama kereta bagaimanapun modelnya, sampai emang ada yang suka kereta dan juga bisa ikut aktif terlibat di rangkaian acara kami. Pokoknya tiga hal itu yang jadi dasarnya kami juga bergabung di komunitas ini

T: Apa yang membuat kamu berkesan ketika mengikuti kegiatan di perlintasan?

J: kadang juga di sela-sela kami bertugas di perlintasan, suka ada kejadian dimana *pas* angkot mau maju sehabis *ngetem* di pinggir perlintasan. Pada saat yang sama, lalu lintas di depannya macet. Saat yang bersamaan juga sirine perlintasan bunyi dan posisi angkot itu ada di tengah-tengah rel, Mas. *Aduh*, di situ itu yang kadang bikin kami merasa panik, kesal, sama *deg-degan* pokoknya jadi satu deh

Anggota Aktif Komunitas Edan Sepur

Nama: Muhammad Gilang Ganesha

T: Sudah berapa lama menggunakan Kereta api?

J: Saya jujur baru-baru aja kang jadi *railfans*, karena sebelumnya saya memiliki kegemaran sebagai Bus Mania. Bus Mania itu teh sekumpulan orang-orang kayak kami para *railfans* dan emang mereka lebih seneng sama Bis-bis. Jadi, dari itu aja saya udah keliatan baru-baru ini aja saya seneng makai kereta api. Saya juga biasanya kemana-mana naik sepeda motor. Cuman klo naik kereta lima tahun belakangan saya udah sering naiknya.

T: Rute mana saja yang sering digunakan, untuk kegiatan apa?

J: Kalau untuk rute teh saya emang sukanya yang jauh-jauh, sekalian kadang ke rumah saudara, sering ke Semarang naik kereta Harina, atau kadang jalan-jalan dulu ke Jogja untuk sebelumnya lanjut ke Semarang. Kadang emang suka juga naik kereta keliling jawa cuman buat *hunting* foto, pokoknya kayak *railfans* yang lain deh. Hehe..

T: Bagaimana selama ini pelayanan Kereta api?

J: Saya merasa kalau pelayanan kereta api semakin baik. Sekarang jumlah penumpang aja udah disesuaikan dengan jumlah kursi yang ada, kalau kursinya udah full ya sudah gak bisa dipesen lagi rutenya. Stasiun sudah mulai di tata, bahkan saya labih sneneng ketika datang ke stasiun-stasiun kecil yang ada di daerah-daerah, walau tidak dipakai buat naik-turun penumpang tapi tetep dijaga kerapihannya.

T: Apa yang menjadi keunggulan Kereta api sebagai transportasi massal?

J: Kereta api itu cukup bisa diandalkan mas, misal saya kalau naik kendaraan ke daerah tasikmalaya bisa sampai 3 atau 4 jam, Tapi kalau dibandingin dengan kereta lumayan lah mas, bisa jadi cuman dua jam setengah. Apalagi selama perjalanan saya bisa ngeliat pemandangan yang menakjubkan dari dalam kereta. Pokoknya asik deh hehe.

T: Apakah Mengetahui Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Saya sudah tujuh tahun di komunitas ini, lumayan membawa suka – duka yang cukup banyak. Saya bisa berbagi pengalaman dan sharing kepada temen-temen *railfans* yang baru bergabung, bertukar informasi. Saya kan mengalami dimana posisi masih baru-baru masuk ke komunitas dari yang sebelumnya merupakan komunitas bis mania, itu juga sangat dibantu sekali dengan para *railfans* yang hitungannya sudah lebih dulu dari saya.

T: Bila mengetahui sejauh apa pemahaman mengenai Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Saya sudah cukup kenal dengan beberapa pengurus yang ada di wilayah Bandung. Kadang saya juga sering main ke Jakarta untuk bertemu dengan Anggota Edan Sepur lain yang ada. Juga kegiatan yang jadi kesukaan saya adalah bebersih petak dan kegiatan EduTrain. Kalau bebersih petak sih karena memang suka aja gitu sama kegiatan-kegiatan yang menawarkan kebersihan lingkungan. Selain itu juga kalau di EduTrain saya bisa merasakan bagaimana pengalaman berbagi pengetahuan dengan banyak orang tentang komunitas dan juga PT. KAI.

T: Apakah mengetahui peran Komunitas Edan Sepur Indonesia?

J: Peran yang sangat menonjol adalah bagaimana membentuk karakter masyarakat untuk bisa lebih tertib ketika berada di perlintasan, karena kami sebagai penggemar kereta yang terutama saya itu kadang suka prihatin sama keadaan sekarang, keadaan yang suka bikin sedih karena banyak yang sudah menjadi korban akibat kelalaian pengendara itu sendiri saat lewat di perlintasan kereta, apalagi yang enggak di jaga. Selain itu, saya juga melihat semangat dari anggota Komunitas Edan Sepur yang sangat total untuk memberikan edukasi ke masyarakat umum tentang pengetahuan perkeretaapian.

T: Apa alasan kamu mengikuti kegiatan Sosialisasi Tertib Lalulintas di Perlintasan Kereta Api?

J: saya melihat bahwa semakin hari tingkat kecelakaan kendaraan di perlintasan kereta cenderung meningkat setiap tahunnya di wilayah Bandung sini, Kang. Bahkan ada teman saya yang sampai meninggal gara-gara menerobos palang kereta api. Jadi, sepenting-pentingnya urusan kita, ketika berkendara dan lewat perlintasan kereta api, sebisa mungkin untuk berhenti hingga kereta lewat. Karena bagaimanapun nyawa kita lebih berharga.

T: Bagaimana Respons ketika melihat pelanggaran di depan mata pada saat melakukan kegiatan tertib perlintasan?

J: Kalau ada pengendara yang gak pakai helm nih, *Kang*, pastinya kami langsung *nyorakin* (meneriaki) orang yang bawa motor itu. Kan kalau udah gitu mereka biasanya malu, dan biasanya mereka cuman nunduk malu-malu gitu sambil nyelonong pergi karena gak enak hati ya mungkin. Terus juga kalau ada yang biasa bonceng tiga, duh itu lagi yang bikin kami suka kesel ya. Biasanya perempuan yang lewat sini dengan bonceng tiga begitu, kalau ada yang lewat ya kami coba kasih peringatan pakai Pengeras Suara ke arahnya, niatnya sih bikin jera dan minimal bikin mereka malu di muka umum.

RIWAYAT HIDUP



DJANATUL YOGA, lahir di Jakarta, 27 Maret 1995. Semenjak usia 5 tahun sudah memulai pendidikannya di SDN Slipi 07 Pagi, Jakarta selama enam tahun (2000 – 2006). Setelah itu, melanjutkan pendidikannya di SMP N 111 Jakarta (2006 – 2008) yang kemudian pindah dan melanjutkan pendidikan di SMP N 1 Blora, Jawa tengah (2008 – 2009). Hingga kemudian Penulis melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi di SMK N 17 Jakarta dan mengambil konsentrasi Akuntansi (2009 – 2012).

Tahun 2012 melanjutkan kuliah Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta. Penulis selama kegiatan perkuliahan pernah melakukan Kuliah Kerja Lapangan (KKL) di Desa Kunjir, Kecamatan Rajabasa, Lampung Selatan pada Bulan Juni 2015 dengan judul penelitian “*Strategi Bertahan Hidup Perempuan Sebagai Kepala Keluarga*”. Selain itu, penulis juga melakukan beberapa penelitian seperti “*Peran Pendidikan dan Kebudayaan dalam Kesejahteraan Desa: Peran Pendidikan dalam Masyarakat Tradisional Masyarakat Pulau Panggang*” pada tahun 2014 di wilayah kepulauan Seribu.

Penulis pernah menjadi staff Pengajar Sosiologi di Lembaga bimbingan Belajar LCC (2013-2014). Selain itu, pernah melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Parigi Mulya Kecamatan Cipunagara Kabupaten Subang (30 Juli – 29 Agustus 2015). Penulis melakukan magang di Kementerian Perdagangan RI, Direktorat Jenderal Pemberdayaan Konsumen (7 September – 6 November 2015) dengan hasil laporannya yang berjudul “*Mengoptimalkan Peran Good Governance Dalam Pelayanan Terhadap Keluhan Masyarakat*”. Penulis bisa dihubungi melalui email: djyoga.27@gmail.com.