

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Jakarta merupakan kota yang memiliki tingkat aktivitasnya tinggi dan terpadat di Indonesia, terdapat pusat pemerintahan, pusat perekonomian dan pusat pendidikan dengan memiliki jumlah penduduk mencapai 10,18 juta jiwa dan kepadatan penduduk sebesar 16.704 jiwa per km², pada tahun 2019¹. Menjadi Kota tujuan utama bagi para penglaju dengan dikelilingi daerah atau kota penyanggah kawasan permukiman Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek).

Berdasarkan hasil survei *Commuter* Jabodetabek Tahun 2014 yang merujuk pada pusat data statistik oleh Badan Pusat Statistik (BPS), hasil survei dapat menunjukkan bahwa jumlah *Commuter* Jabodetabek yang melakukan kegiatannya di Kota Jakarta sebanyak 3.566.178 Jiwa, diantaranya terdiri dari 2.429.751 Jiwa berkegiatan bekerja / sekolah dan 1.067.762 Jiwa yang berlalu-lalang dan beraktivitas di Bodetabek, sementara 1.382.296 Jiwa *commuter* Bodetabek yang beraktivitas di Kota Jakarta, serta adapun 68.665 Jiwa yang melakukan aktivitasnya diluar dari Jabodetabek.

¹ Data dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil DKI Jakarta Tahun 2019, diakses melalui <http://statistik.jakarta.go.id/berapa-kepadatan-penduduk-dki-jakarta-saat-ini/>, pada tanggal 13 Agustus 2020, pukul 12.33.

Meningkatnya pertumbuhan dan perkembangan kota di DKI Jakarta menjadikan kota Jakarta sebagai pusat pembangunan dan perdagangan. Dampaknya Kota Jakarta menjadi daya tarik bagi penduduk pinggiran atau luar kota karena terdapat berbagai aspek komponen yang ada di dalamnya seperti pendidikan, kebudayaan dan perekonomian. Sehingga penduduk pinggiran atau luar kota tertarik berbondong-bondong melakukan mobilitas penduduk ke kota yang memiliki pertumbuhan dan perkembangan yang lebih menguntungkan dalam arti ekonomi, dengan tujuan utama memperoleh pekerjaan dan pendapatan yang lebih tinggi (Nikmah, 2011).

Mobilitas penduduk pada hakikatnya merupakan kondisi pemenuhan kebutuhan yang dilakukan penduduk suatu daerah dengan melakukan peralihan tempat tinggal dan tempat tujuan dengan maksud memperoleh kebutuhan yang beragam, baik kebutuhan pokok maupun kebutuhan ekonominya. Perbedaan karakteristik wilayah dan sumber daya cenderung mendorong penduduk untuk melakukan mobilitas penduduknya. Adapun macam-macam mobilitas penduduk berdasarkan jenisnya yaitu baik bersifat permanen dan non permanen.²

Jenis non permanen atau sementara dan juga biasa di sebut sirkuler merupakan jenis mobilitas penduduk yang didasari dengan ciri peralihan penduduk dari suatu tempat ke tempat tujuannya dibatasi dengan antar daerah dengan tujuan hanya sementara atau biasanya hanya maksud sekedar mencari mata pencaharian

² Dr. H. Romi Saputra, S.Sos, M.Si, Lina Marlina Effendi, S.Pd, M.Si. "Pembentukan Kampung Keluarga Berencana dalam Pengendalian Angka Kelahiran di Kabupaten Karawang". Jurnal Registratie Vol. 1 No. 1, Februari 2019, hal: 47.

penduduk tersebut. Dalam Zelinsky (1971) mengutarakan mobilitas sirkuler atau mobilitas sementara memiliki ciri tersendiri yang sering sekali kita jumpai, yaitu dengan memiliki karakteristik peralihan penduduk yang dilakukan dengan cara berulang atau secara teratur, rutinitas ulang alik dalam jangka waktu pendek. Tanpa adanya keinginan untuk pindah tempat tinggal secara permanen.

Kegiatan mobilitas sirkuler kerap sekali disapa dengan sebutan penglaju, penglaju atau komuter merupakan seseorang yang melakukan perjalanan harian dari rumah ke tempat kerja dengan tujuan daerah/kota berbeda. Sehingga tentunya membutuhkan banyak waktu dan biaya. Waktu yang dibutuhkan tidak singkat karena dari satu daerah ke satu kota lain memiliki jarak dan waktu tertentu yang dibutuhkan, ditambah lagi dengan keadaan kota pada tingkat mobilitasnya tinggi dan padat, mengakibatkan permasalahan transportasi hingga kemacetan lalu lintas seperti halnya di Kota Jakarta.

Selain pada kemacetan, permasalahan transportasi di Kota Jakarta juga sangatlah kompleks dimana terdapat tiga permasalahan umum yang terjadi pada saat ini, yakni jumlah pertumbuhan pengguna kendaraan pribadi melebihi kapasitas jalan tak terkendalkan terus meningkat sangat pesat, serta angkutan umum yang masih buruk dengan fasilitas yang kurang memadai, dan tingginya tingkat perilaku pengguna jalan yang masih banyak tidak disiplin.

Dengan adanya permasalahan yang kompleks Pemerintah DKI Jakarta melakukan berbagai upaya untuk menghadapi dan menangani permasalahan tersebut, yakni dengan menerapkan transportasi massal berorientasi sistem transit

cepat, aman dan nyaman berskala massal / *Mass Rapid Transit (MRT)*, menjadi salah satu strategi kebijakan pemerintah DKI Jakarta yang diharapkan mampu menjadi solusi terbaik guna menyerap pengguna kendaraan pribadi masyarakat Jakarta maupun masyarakat penglaju untuk beralih menggunakan moda transportasi massal.

Sebagaimana tercantum dalam Perda Pemrov DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pemenuhan Pemerintah DKI Jakarta dalam Pembentukan Badan Usaha Daerah (BUMD) PT MRT Jakarta. Yang diperkuat pada Pergub Pemprov DKI Jakarta Nomor 113 Tahun 2011 mengenai Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Sistem MRT di Daerah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta .

Stasiun *Mass Rapid Transit (MRT)* Lebak Bulus merupakan stasiun MRT pertama di koridor selatan-utara yang diharapkan dapat menjadi magnet bagi masyarakat penglaju dari daerah penyangga seperti Tangerang Selatan dan Depok yang banyak beraktivitas di Jakarta. Para penglaju ini menggunakan kendaraan pribadi dan transportasi publik setiap harinya dari area permukiman padat sehingga dengan adanya kepadatan permukiman akan berkontribusi pada kemacetan.³

Dalam pembangunan MRT Jakarta fase 1 koridor selatan-utara, PT MRT Jakarta juga mengembangkan rencana induk kawasan transit terpadu berorientasi TOD di lima stasiun, yaitu diantaranya Stasiun Lebak Bulus, Stasiun Fatmawati, kawasan Cipete (yang mencakup Stasiun Cipete, Stasiun Haji Nawiri, Stasiun Blok

³ <https://www.jakartamrt.co.id/konektivitas/transit-oriented-development-tod/>. Diakses tanggal 5 November 2019, pada pukul 19.15 WIB.

A), kawasan Blok M (termasuk Stasiun Sisingamangaraja), dan Stasiun Dukuh Atas.

Antusias peresmian *Mass Rapid Transit (MRT)* Jakarta di sambut baik oleh berbagai kalangan masyarakat DKI Jakarta khususnya masyarakat penglaju pengguna layanan moda transportasi massal, terutama di stasiun MRT Lebak Bulus sehingga terdapat respon positif masyarakat penglaju yang berminat untuk beralih menggunakan moda transportasi massal tersebut.⁴

Kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus merupakan kawasan stasiun strategis bagi daerah penyangga seperti Tangerang Selatan dan Depok dengan ditunjang konsep transit berorientasi TOD dan terintegrasi. Maka dari itu banyak masyarakat penglaju memanfaatkan layanan ini sebagai alat mobilitas utamanya. Dan tindakan tersebut dilakukan berdasarkan pertimbangan yang matang dan menguntungkan bagi pengguna layanan transportasi massal tersebut.

Berdasarkan pemaparan singkat tersebut mengenai adanya persepsi positif dan antusias masyarakat khususnya masyarakat penglaju yang menyambut baik pada peresmian pertama MRT Jakarta, hingga pada saat ini banyak masyarakat yang beralih ke MRT dan tetap bertahan, setia memilih atau menggunakan layanan transportasi massal tersebut sebagai alat mobilitas utamanya sehari-hari. Selanjutnya saya sebagai penulis atau peneliti terbenak untuk melihat lebih dalam lagi mengenai fenomena masyarakat penglaju khususnya pengguna layanan MRT

⁴ Ferdian Ananda Majni, "MRT Resmi Beroperasi, Masyarakat Antusias Menikmati MRT" (<https://mediaindonesia.com/read/detail/225042-mrt-resmi-beroperasi-masyarakat-antusias-menikmati-mrt>). Diakses tanggal 7 November, pada pukul 20.00 WIB.

di Stasiun Lebak Bulus. Dengan mengangkat judul penelitian “Pemilihan Moda Transportasi Massal MRT Bagi Masyarakat Penglaju (Studi kasus: Stasiun MRT Lebak Bulus).

1.2 Permasalahan Penelitian

Sistem Moda Raya Terpadu Baru MRT yang tersusun di dalam Peraturan Daerah dan Peraturan Gubernur Pemrov DKI Jakarta memiliki maksud dan tujuan diantaranya, untuk mengurai permasalahan kemacetan dan permasalahan pemenuhan kebutuhan transportasi massal cepat dan aman, yaitu dengan memperbaiki kualitas transportasi massalnya melalui peningkatan pelayanan, rute akses mobilitas dan penyediaan jasa transportasi massal cepat bagi masyarakat penglaju maupun masyarakat setempat wilayah DKI Jakarta. Sistem moda transportasi ini dibangun di atas jalur pribadi dan disusun secara terpadu, tertib, lancar, dan cepat guna mendukung dan memudahkan masyarakat dalam menjalankan aktifitas sehari-harinya.

Hal ini terlihat pada Moda Transportasi Terpadu (MRT) pada rangkaian jalur fase 1 (Lebak Bulus – Bundaran HI) yang sudah hadir dan mampu menarik perhatian minat masyarakat pengguna KRL dan Busway Transjakarta untuk beralih menggunakan moda transportasi massal baru MRT.⁵ Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

⁵ Imam Hamdi, “Hari Pertama MRT Berbayar, Penumpang Tinggalkan Busway dan KRL” (<https://metro.tempo.co/read/1191172/hari-pertama-mrt-berbayar-penumpang-tinggalkan-busway-dan-krl/full&view=ok>). Diakses tanggal 3 November 2019, pukul 20.00 WIB.

1. Bagaimana persepsi masyarakat penglaju di kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus dengan adanya moda transportasi massal MRT?
2. Bagaimana pilihan rasionalitas masyarakat penglaju di kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus?
3. Faktor apakah yang mempengaruhi minat masyarakat penglaju dalam memilih moda transportasi Massal MRT?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, dalam melakukan penelitian tersebut peneliti memiliki capaian tujuan yang ingin tercapai, yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat penglaju di kawasan koridor MRT Lebak Bulus dengan adanya moda transportasi massal MRT.
2. Untuk mengetahui bagaimana bentuk pilihan rasionalitas masyarakat penglaju di kawasan koridor Stasiun MRT Lebak Bulus.
3. Untuk Mengetahui faktor pendorong minat masyarakat penglaju dalam menggunakan layanan moda transportasi massal MRT.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun penelitian ini selain memiliki tujuan dan capaian juga diharapkan mampu memberikan manfaat positif yang diharapkan berguna baik bagi akademisi maupun praktisi pengemban kebijakan, sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Akademis

Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap ilmu pengetahuan di bidang ilmu Sosiologi yang berfokus pada kajian mengenai *Spatial Transfer Ability* melalui perspektif Rasional Choice James Coleman tentang “*principles of individual rational choice with a sociological*”.

Landasan dasar pemikiran teori pilihan rasional sebagai metodologi ilmu sosial berasumsi bahwa perilaku pada setiap individu dalam masyarakat mencerminkan bentuk pilihan. Setiap individu, pada gilirannya menentukan atau membuat pilihan mereka berdasarkan preferensi mereka sendiri dan kendala yang mereka pernah hadapi pada setiap pengalamannya, menjadi bahan pertimbangan atau referensi untuk melakukan analisis dalam penelitian akan datang pada bidang yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

1.4.2 Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis penelitian ini, diharapkan bisa menjadi bahan informasi pada khalayak masyarakat dalam memahami pembahasan sosiologi perkotaan tentang pola pemilihan masyarakat penglaju dalam menentukan moda transportasi massalnya dengan memakai konsep pilihan rasionalitas menurut perspektif James Coleman.

1.5 Tinjauan Penelitian Sejenis

Peneliti menggunakan beberapa penelitian sejenis yang berisikan hasil penelitian yang dianggap dapat membantu proses penelitian, khususnya yang

berkaitan dengan objek penelitian yaitu tentang fenomena masyarakat penglaju terhadap pemilihan moda transportasi massal MRT di kawasan stasiun koridor MRT Lebak Bulus Jakarta. Di bawah ini ada beberapa penelitian terdahulu yang dijadikan peneliti sebagai tinjauan penelitian sejenis, yaitu.

Pertama, penelitian Teguh Budi Prasetya, M Si. DR-Ing. Ir. WINARNA, MA. Dengan jurnal yang berjudul “Pengembangan Model Transportasi Kota dalam Menghadapi Tantangan Aglomerasi Kota”. Penelitian ini memakai teknik penelitian dengan metode penelitian kualitatif, dan teknik analisis data yang digunakan menggunakan teknik interaktif secara pendekatan kualitatif. Fokus penulisan pada penelitian tersebut (1) Pemerintah Kabupaten/Kota menghadapi tuntutan kelembagaan yang mampu menghadirkan Sistem Transportasi Kota yang mampu menjawab tantangan aglomerasi kota; (2) yaitu kelembagaan yang mampu melayani pelanggan secara lintas daerah (dalam wilayah kota), dengan melibatkan antar moda transportasi secara terpadu.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan Teguh Budi Prasetya, dkk menunjukkan bahwa pengembangan model transportasi kota sebagai salah satu solusi dalam menghadapi tantangan aglomerasi. Hampir semua Pemerintah Kabupaten/Kota di Indonesia umumnya sudah menaruh perhatian serius atas transportasi kota. Selain pembentukan kelembagaan, mereka juga mengalokasikan anggaran besar pada sektor yang makin lama makin membutuhkan penanganan serius ini. Namun sayangnya semua itu terasa belum memadai, manakala institusi itu dihadapkan dengan realitas pertumbuhan kota (aglomerasi) yang amat pesat. Ketika aglomerasi terjadi, kota berkembang melintasi batas-batas wilayah

administratif, dan merambah wilayah-wilayah administratif di sekitarnya. Pada saat seperti itulah institusi transportasi kota konvensional akan terbentur dengan keterbatasan kewenangan dan administratif transportasi kota.

Di sisi lain, regulasi transportasi kota yang masih terpisah secara sektoral berdampak pada lambatnya sinergi antar berbagai moda transportasi yang memiliki regulator berbeda dan terpisah. Akibatnya adalah buruknya kordinasi antar sektor transportasi kota. Dalam situasi seperti itu, model kelembagaan transportasi kota konvensional berpotensi gagal memenuhi tuntutan. Hal itu dikarenakan adanya batas-batas administratif dan kewenangan yang tak mampu diatasi. Pengelolaan yang bersifat sektoral juga berpotensi tidak terintegrasinya pelayanan transportasi antar moda yang efisien. Oleh karena itu dituntut kelembagaan yang mampu menghadirkan Sistem Transportasi Kota yang mampu menjawab tantangan aglomerasi kota; yaitu kelembagaan yang mampu melayani pelanggan secara lintas daerah (dalam wilayah kota), dengan melibatkan antar moda transportasi secara terpadu.

Hal ini dapat disimpulkan bahwa proses pengembangan model transportasi kota dalam menghadapi aglomerasi, pada implementasinya membangun sistem dan kelembagaan transportasi kota harus dimulai dengan komitmen Pemerintah Daerah yang kuat; sebab kelembagaan transportasi kota yang modern dan berhasil memiliki struktur, fungsi dan tata kerja yang berbeda dengan kelembagaan tradisional. Jika selama ini infrastruktur, regulasi, pelayanan dan kontrol dilaksanakan sebagian besar oleh Pemerintah, maka kelembagaan modern biasanya memisahkan fungsi-fungsi utama itu.

Demikian juga dengan struktur kelembagaannya yang secara konvensional tercerai berai kedalam banyak SKPD/Dinas Sektorial seperti Dinas Perhubungan, Dinas PU, Keamanan dan Ketertiban/Pol PP, kemudian harus gantikan oleh SKPD khusus yang menangani transportasi kota. Persoalan lain yang menjadi prasarat adalah paradigma kelembagaan transportasi kota. Jika selama ini pemerintah mengurus hampir segala hal, maka kelembagaan modern mengharuskan masuknya partisipasi swasta atau setidaknya institusi yang terpisah dengan pemerintah untuk menjadi Operator. Pemerintah dalam kelembagaan modern berfokus pada persoalan regulasi, dan monitoring/evaluasi.

Kedua, penelitian Ayu Simah Bengi, dan Abd Jamal dengan Jurnal yang berjudul “Faktor-Faktor yang Mendorong Tenaga Kerja Melaju dari Kabupaten Aceh Besar ke Kota Banda Aceh”. Penelitian tersebut, penulis menggunakan pendekatan melalui data primer dengan metode penelitian kualitatif dari 50 responden yang ditentukan melalui snowball sampling.

Fokus penelitian ini Ayu Simah Bengi, dkk mencoba menganalisis faktor pendorong masyarakat Kabupaten Aceh Besar dalam melakukan perjalanan ulang alik ke Kota Banda Aceh. Konsep yang digunakan dalam artikel ini mengacu pada pengertian pertumbuhan ekonomi wilayah dan imigrasi. Konsep Pertumbuhan Ekonomi Wilayah dilihat berdasarkan pendapatan perkapita, penyediaan kesempatan kerja, distribusi pendapatan merata, tercapainya kemakmuran antar daerah merupakan tujuan-tujuan dari pembangunan.

Kenyataan yang ada, masih besarnya distribusi pendapatan dan pembangunan yang tidak merata. Akibatnya terjadilah kesenjangan ekonomi yang

semakin parah antar daerah. Kenyataan tersebut memicu adanya mobilitas tenaga kerja yang disebabkan berdasarkan tenaga kerja di daerah yang kurang memiliki pertumbuhan ekonomi baik ke daerah tujuan yang meemiliki komponen ekonomi yang memadai dan jauh lebih baik, yaitu antar wilayah pedesaan dan wilayah perkotaan.

Pembangunan daerah yang tidak merata antar daerah datu dengan daerah lainnya menyebabkan kesenjangan daerah dan hal tersebut merupakan suatu hal yang umum terjadi, karena setiap daerah terdapat perbedaan dari segi kondisi demografis, hingga pada kekayaan alamnya (Sjafrizal, 2012). Kesenjangan yang kerap sekali terjadi ialah ketimpangan ekonomi distribusi pendapatan antara desa dengan kota akibat dari pemusatan kegiatan ekonomi.

Kota Banda Aceh merupakan salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Aceh. Saat ini pembangunan infrastruktur sedang dilakukan oleh pemerintah Banda Aceh seperti jalan yang semakin membaik sehingga memperlancar arus mobilitas bahan baku, tenaga kerja dan mobilitas lainnya. Perkembangan sektor jasa, pariwisata, non migas, perdagangan hasil pertanian dan tekstil, cenderung berpusat di Banda Aceh, dimana kegiatan tersebut dapat memberikan dampak untuk daerah di sekitar Banda Aceh, seperti Aceh Besar. Tenaga kerja yang berada di Aceh Besar dapat ditransfer ke Banda Aceh.

Hal ini dapat disimpulkan dengan adanya keterbatasan lapangan pekerjaan di desa, sehingga masyarakat melakukan migrasi ke daerah yang memiliki pertumbuhan dan perkembangan ekonomi yang lebih baik untuk mendapatkan pekerjaan, sehingga masyarakat terdorong untuk melakukan mobilitas. Mobilitas

penduduk Kabupaten Aceh Besar dilatar belakangi dengan pemenuhan kebutuhan yang tidak tersedia di daerahnya, dan pemenuhan kebututuhan tersebut dilakukan dengan melakukan perpindahan penduduk dari daerah ke daerah lainnya, kebanyakan penduduk beralasan karena masalah faktor ekonomi.

Ketiga, penelitian Sudibia, Dayuh Rimbawan, dan Adnyana dengan Jurnal yang berjudul “Pola Migrasi dan Karakteristik Migran Berdasarkan Hasil Sensus Penduduk 2010 di Provinsi Bali”. Penelitian tersebut, penulis menggunakan pendekatan metode penelitian kualitatif dengan analisis data dengan teknik dokumen kepustakaan. Fokus utama pada penulisan penelitian ini terletak pada analisis hasil sensus penduduk pada tahun 2010 di Provinsi Bali mengenai karakteristik dan pola migran di Provinsi Bali. Dapat diketahui bahwa selama kurun waktu 31 tahun (1930-1961) pertumbuhan penduduk bertambah sebesar 21.984 orang pertahun. Selain penambahan perubahan penduduk, orientasi yang terjadi juga pada tenaga kerja lokal, khususnya di kalangan generasi muda, tampaknya hal ini juga disebabkan oleh kehadiran para migran dari luar Bali yang juga tertarik pada pekerjaan di bidang kepariwisatawan dan lain-lainnya, semakin bertambahnya kehadiran migran di Provinsi Bali.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan Sudibia, dkk menunjukkan Meningkatnya pembangunan sektor-sektor ekonomi lainnya sebagai dampak dari perkembangan sektor pariwisata, tampaknya tidak hanya menyedot perhatian bagi masyarakat Bali, namun masyarakat di luar Bali pun tertarik untuk meraih peluang kerja di sektor pariwisata. Hal ini sejalan dengan pendapat Todaro dan Smith (2006) yang menyebutkan meningkatnya pembangunan di sektor modern dapat

memberikan pendapatan riil yang lebih tinggi daripada yang diperoleh di sektor tradisional. Kondisi seperti ini akan mendorong terjadinya arus migrasi dari sektor tradisional (di pedesaan) menuju sektor modern (di perkotaan) Demikian pula pendapat Mantra (2003) yang menyebutkan bahwa hubungan antara pembangunan ekonomi dan migrasi adalah mengikuti peribahasa “ada gula ada semut”. Keberhasilan pembangunan ekonomi di suatu daerah akan mendorong terjadinya arus migrasi menuju daerah atau tempat pembangunan tersebut dilaksanakan. Oleh karena pembangunan ekonomi, khususnya sektor pariwisata sangat menonjol di Bali, maka para migran yang berasal dari berbagai provinsi di Indonesia berdatangan ke Bali untuk memperoleh peluang kerja, dan sekaligus untuk meningkatkan pendapatannya.

Keempat, penelitian Aldwin Surya dengan Jurnal yang berjudul “Arus Penglaju dan Moda Angkutan Darat di Kota Metropolitan Indonesia”. Pada penelitian tersebut, penulis menggunakan pendekatan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Adapun teknik pengumpulan data dengan menggunakan Teknik pengumpulan data melalui wawancara secara mendalam.

Berangkat dari permasalahan yang diangkat oleh peneliti mengenai arus penglaju dan moda angkutan darat di kota metropolitan Indonesia menjadikan hasil dari penelitian. Selanjutnya menjelaskan dan mencoba pemaparkan pendekatan wilayah dan perencanaan pembangunan pada pemanfaatan fungsi ruang sebagai wadah interaksi untuk mencapai kehidupan yang saling mempengaruhi satu sama lain.

Pendekatan wilayah pada umumnya mencoba melihat pemanfaatan ruang dan penggunaannya untuk mengetahui sejauh mana penggunaan ruang yang ada seoptimal mungkin. Dan pada analisa penelitian tersebut penulis mencoba memperlihatkan kepada pembaca melalui analisisnya bahwa diketahui masih terdapat ruang yang masih belum di manfaatkan dan digunakan secara optimal. Dengan begitu para pengemban kebijakan bisa melakukan perencanaan pembangunan dengan melalui pendekatan wilayah, agar mampu mengetahui dan memanfaatkan ruang secara optimal demi kemajuan dan kemakmuran masyarakat bersama.

Melalui pendekatan wilayah memungkinkan juga untuk melihat potensi sumber daya yang ada diwilayah tersebut dan letak geografis serta sosial budayanya sebagai gambaran penataan, hingga pada pengelolaan pemanfaatan dalam menunjang kerja sama antar daerah agar saling bersinergi satu sama lainnya dan saling mendukung, demi kemajuan dan keuntungan bersama, sebesar – besarnya. Pada pemaparan tersebut dapat disimpulkan, diantaranya :

- 1) Perencanaan pembangunan yang terjadi disetiap daerah kabupaten atau kota pastinya tidak terlepas dari pendekatan wilayah guna melakukan peningkatan efisiensi potensi kewilayahannya.
- 2) Faktor transparansi, khususnya transparansi kepada publik, kemauan untuk bekerja sama, prinsip ekuitas dan saling menghargai adalah kunci keberhasilan kerja sama antardaerah.
- 3) Dalam menyusun suatu perencanaan pembangunan perlu mengenal potensi daerah sendiri dan potensi daerah lainnya, serta ketajaman melihat peluang untuk melakukan kerja sama.

- 4) Format kerja sama perlu disusun sedemikian rupa sehingga tidak mengalami kendala dalam pelaksanaannya baik yang berkaitan dengan undang-undang maupun sosial budaya.
- 5) Langkah-langkah penyusunan perencanaan yang disampaikan oleh Glasson perlu dikembangkan untuk penyesuaian terhadap pendekatan wilayah (regional).
- 6) Dalam usaha mencapai keberhasilan pembangunan, perencanaan memadukan pendekatan wilayah (regional) dengan pendekatan sektoral.
- 7) Kerja sama antardaerah dalam sistem transportasi perlu diperhatikan dalam perencanaan pembangunan.

Kelima, penelitian Luh Kitty Katherina dengan Jurnal yang berjudul “Tren Urbanisasi Pada Secondary Cities di Indonesia Periode Tahun 1990-2010 (Urbanization Trend In Indonesia’s Secondary City, 1990-2010)”. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan analisis deskriptif melalui perbandingan data hasil Sensus Penduduk tahun 1990, 2000, dan 2010.

Permasalahan berangkat dari urbanisasi yang seringkali identik dengan kota utama di suatu negara sebagai lokasi terjadinya akumulasi kapital menjadi daya tarik tinggi berbagai aktivitas ekonomi. Namun pada kenyataannya, fenomena urbanisasi bahkan mega-urbanisasi telah merambah pada lapis kedua kota-kota di suatu negara.

Tulisan ini mengambil kasus *secondary cities* (kotakota lapis kedua) yang mulai memiliki peran penting dalam menggerakkan ekonomi nasional dan menyeimbangkan pembangunan wilayah, yaitu Surabaya, Bandung, Semarang, Medan,

dan Makassar. Jumlah penduduk pada kota-kota lapis kedua terus meningkat, namun rata-rata laju pertumbuhan per tahunnya tidak sebanding dengan laju pertumbuhan penduduk nasional serta wilayah (kabupaten/kota) sekitarnya. Wilayah pinggiran tumbuh lebih cepat sebagai luapan aktivitas ekonomi dari kota utama membentuk kawasan perkotaan yang luas melewati batas administrasi. Jumlah penduduk perkotaan juga terus meningkat, meskipun laju pertumbuhannya semakin melambat.

Pergeseran ini menunjukkan bahwa saat ini kota lapis kedua memiliki peran penting sebagai katalis dan pusat kedua yang dapat menarik masyarakat untuk datang dan bertempat tinggal. Kota lapis kedua berperan penting dalam memfasilitasi produksi lokal, transportasi, transfer barang, manusia, informasi dan jasa antar sub-nasional, metropolitan, nasional, regional dan sistem global kota-kota. Seperti yang diungkapkan oleh Satterthwaite & Tacoli (2003), kota kecil dan menengah potensial memiliki peran penting dalam menyeimbangkan wilayah dan pembangunan pedesaan jika direncanakan dan dikelola dengan baik dimana kota-kota tersebut dapat memainkan peran sebagai penghubung antara pembangunan kota dan desa. Untuk itu, studi ini penting dilakukan untuk melihat karakteristik urbanisasi pada kota lapis kedua.

Keenam, penelitian Adhi Nuryadi, Aris Subagiyo, Dadang Meru Utomo dengan Jurnal yang berjudul “Kajian Pemilihan Moda Bus dan Kereta pada Pergerakan Penglaju Sidoarjo-Surabaya”. Penelitian ini menggunakan pendekatan teknik analisis metode deskriptif dan evaluatif untuk menjawab setiap rumusan masalah dalam penelitiannya.

Permasalahan berangkat dari Surabaya merupakan pusat pertumbuhan utama yang memiliki fungsi kegiatan heterogen sehingga menjadikan Surabaya sebagai kawasan strategis bagi wilayah penduduk yang bermukim di sekitarnya seperti wilayah Sidoarjo. Dalam studi ini, perkembangan Surabaya yang pesat memberikan dampak terhadap peningkatan interaksi antara Sidoarjo dan Surabaya. Maka dari itu, dapat dilihat pola pergerakan penglaju di wilayah Sidoarjo menuju Surabaya memiliki volume yang tinggi terutama pada jam puncak menyebabkan terjadinya permasalahan kemacetan hal tersebut terlihat dari nilai derajat kejenuhan dan tingkat pelayanan pada rute Sidoarjo-Surabaya.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan Adhi Nuryadi, Aris Subagiyo, Dadang Meru Utomo, kebutuhan sarana penunjang yang disediakan terutama sarana ruang parkir kendaraan pribadi yang luas, nyaman dan aman sangat dibutuhkan agar para pelaku pergerakan penglaju dapat menitipkan kendaraan pribadinya di tempat transit seperti terminal bus maupun stasiun kereta api dan juga dapat mengurangi permasalahan kemacetan dimana dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang cukup tinggi oleh kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Selain itu aksesibilitas di dalam Kota Surabaya sendiri juga perlu ditingkatkan terutama dalam pengadaan angkutan kota/transportasi massal lainnya dalam menunjang pergerakan para penglaju melakukan aktifitasnya di dalam kota Surabaya.

Ketujuh, penelitian Saidal Akbari, P.Eng dengan Jurnal yang berjudul “An Econometric Investigation on The Relationship between Modal Accessibility and The Home-Work Spatial Configuration of Two Commuter Households”. Pada

penelitian tersebut, penulis menggunakan pendekatan analisis dengan metode campuran, kualitatif dan kuantitatif.

Permasalahan berangkat dari aksesibilitas modal tinggi menyiratkan bahwa ada beberapa pilihan transportasi atau pilihan mode untuk perjalanan kerja. Lokasi rumah tanpa akses langsung ke transportasi umum atau di mana satu-satunya pilihan transportasi yang layak adalah mobil, dapat dianggap memiliki tingkat aksesibilitas modal yang lebih rendah daripada lokasi rumah yang jaraknya dekat dengan rute bus atau halte kereta bawah tanah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa jika aksesibilitas modal tinggi, umumnya ada jarak komuter total yang lebih pendek ke dua lokasi kerja. Sebagian besar, akses ke perjalanan mobil sebagian besar merupakan fungsi dari pendapatan rumah tangga atau kemampuan finansial untuk memiliki dan mengoperasikan mobil.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan Saidal Akbari, P.Eng, menunjukkan bahwa total jarak komuter menjadi kurang responsif terhadap perubahan posisi lokasi rumah relatif terhadap dua lokasi kerja karena lokasi rumah bergerak menjauh dari CBD. Temuan ini konsisten dengan geometri segitiga. Misalkan dua titik tetap pada segitiga mewakili lokasi kerja. Memindahkan titik ketiga, mewakili lokasi rumah, menjauh dari garis yang menghubungkan dua titik tetap akan menghasilkan pengurangan korelasi antara sudut dan jarak. Dengan kata lain, berkurangnya korelasi antara sudut dan jarak adalah properti dari jarak titik ketiga. Jika titik ketiga (lokasi rumah) terletak adalah area yang lebih dekat ke dua titik tetap (lokasi kerja), korelasinya akan lebih tinggi. Karena korelasi berlaku untuk penelitian ini, ini merupakan indikasi bahwa rumah tangga yang terletak jauh

dari CBD juga bekerja terutama di CBD atau di pusat-pusat pekerjaan yang terletak jauh dari zona perumahan, dan karenanya memiliki jarak perjalanan yang lebih lama.

Kesimpulan pada akhirnya, kebijakan penggunaan lahan bagi komuter atau penglaju yang mengarahkan pusat kegiatan ke wilayah yang jauh dari CBD yang mungkin didominasi oleh penggunaan lahan perumahan, dapat menciptakan peluang untuk mengoptimalkan lokasi rumah. Kerangka kerja kebijakan penggunaan lahan yang mempromosikan campuran penggunaan (termasuk kantor, komersial, dan ritel) dapat membantu membangun tempat kerja di luar CBD yang memungkinkan dua rumah tangga komuter untuk tinggal dan bekerja di jarak yang lebih dekat.

Kedelapan, penelitian Bun Song Lee, Mark E. Wohar & Daiho Uhn dengan Jurnal yang berjudul “Bus Commuting, Subway Commuting, and Walking to Workplaces in U.S. Cities: Socioeconomic Factors of Transit Commuters”. Dalam penelitian tersebut, penulis menggunakan pendekatan analisis deskriptif kualitatif dan dokumen kepustakaan.

Permasalahan berangkat dari, karakteristik sosial ekonomi komuter atau penglaju di kota besar, bahwa karakteristik sosial ekonomi penumpang yang berjalan ke tempat kerja mereka di 8 kota terbesar sangat mirip dengan karakteristik sosial ekonomi penumpang bus di 8 kota terbesar. Hubungan antara tingkat pendapatan dan berjalan ke tempat kerja jelas-jelas negatif linier.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan Bun Song Lee, Mark E. Wohar & Daiho Uhn, menunjukkan karakteristik penumpang bus di 8 kota memiliki

karakteristik sosial ekonomi yang sama dengan lokasi tujuan berbeda dan dengan layanan bus di daerah perkotaan kecil dan menengah memberikan peningkatan mobilitas bagi individu yang tidak memiliki sarana transportasi lain. Bahkan di kota-kota besar dengan kereta bawah tanah, layanan bus dapat memberikan peningkatan mobilitas bagi mereka yang tidak memiliki mobil dan tinggal jauh dari halte kereta bawah tanah. Komuter dapat menggabungkan layanan bus dengan berjalan kaki ke kantor. Penting untuk mengidentifikasi dan mengukur dampak yang ditimbulkan layanan bus terhadap masyarakat untuk menentukan tingkat subsidi publik yang tepat untuk transit.

Kesembilan, penelitian Endang Dwi Berdikaryati dengan Tesis yang berjudul “Karakteristik Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran”. Pada penelitian tersebut, penulis menggunakan pendekatan penelitian dengan metode campuran, analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif.

Permasalahan berangkat dari adanya pemukiman yang berkembang pesat di daerah pinggiran kota, hal ini dilihat dari awal mulanya pemukiman sepi penduduk dan kini pemukiman tersebut dipadati oleh para pendatang yang menjadi bagian dari penduduk pemukiman tersebut, walaupun perkembangan padat pemukiman tidak sebanding dengan perkembangan luas dan lebar jalan yang di bangun oleh pemerintah daerah setempat. Dengan adanya permasalahan tersebut timbul berbagai permasalahan yang kompleks, salah satunya masalah kemacetan. Masalah kemacetan menjadi perhatian bersama terkait manfaatnya sebuah perencanaan dan penataan lahan untuk menghadapi aglomerasi daerah pinggiran yang terjadi di Kota Semarang. Dan dengan adanya penelitian ini penulis berharap bisa dijadikan

gambaran mengenai pola transportasi persebaran pergerakan penduduk pinggiran kota beserta karakteristik perjalanannya, khususnya di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Gunungpati dan Kecamatan Mijen.

Menurut hasil penelitian menunjukkan, sebagian besar penduduk yang malakukan perpindahan merupakan penduduk golongan menengah kebawah, adapun karakteristik, serta alasan dan faktor yang mempengaruhi mereka diantaranya karakteristik daerah pinggiran tersebut didominasi oleh rumah tangga baru yaitu keluarga baru menikah, yang didasari faktor kebutuhan tempat tinggal yang relatif terjangkau bagi mereka. Dan pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran, menunjukkan bahwasanya pola sebarannya memiliki banyak kemiripan persebaran penduduk di Kecamatan Mijen dengan di Gunungpati, dimana pola karakteristik penduduknya melakukan perjalanan rutinitas sehari-hari yang sama dan sebagian besar kawasan di Kecamatan Mijen merupakan salah satu wilayah maju dan dilengkapi oleh berbagai kebutuhan beraneka ragam.

Kesepuluh, penelitian Raudha Hakim yang berjudul “Model Pemilihan Rantai Moda Perjalanan untuk Komuter Antar Pulau di Maluku Utara”. Metode analisis penelitian ini menggunakan pendekatan statistic deskriptif untuk menilai persepsional komuter. Analisis data untuk mengestimasi nilai-nilai parameter model regresi untuk waktu tempuh dan biaya perjalanan dilakukan dengan program computer STATA.

Berangkat permasalahan dari pesatnya perkembangan serta pengalihan fungsi lahan menyebabkan tingginya bangkitan pergerakan. Kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting untuk melakukan

pergerakan masyarakat penglaju dalam rutinitas hari-harinya, yang timbul akibat adanya pemisahan lokasi aktivitas. Kecenderungan pergerakan komuter yang sebagian besar masih berdomisili di kota Ternate akan berakhir di Sofifi sebagai tujuan bekerja.

Pola perjalanan antar pulau komuter yaitu berupa pergerakan pulang pergi yaitu penduduk yang pergi ke tempat kerja dan kembali ke rumah atau dari rumah menuju ke kantor melalui jalur jaringan jalan menuju pelabuhan menggunakan moda darat seperti mobil dan motor, kemudian menggunakan moda transportasi massal laut seperti kapal feri, kapal cepat dan angkutan speedboat. Dalam suatu perjalanan, seseorang akan melakukan beberapa persinggahan dengan tujuan dan maksud tertentu sebelum mencapai tujuan akhirnya. Hal tersebut dikenal sebagai rantai perjalanan.

Menurut hasil penelitian menunjukkan Fenomena yang sama berlaku pada model hubungan waktu perjalanan terhadap jarak perjalanan bahwa model-model mempunyai tingkat signifikansi yang cukup baik. Hal ini mengindikasikan bahwa waktu tempuh perjalanan signifikan dipengaruhi oleh jarak perjalanan. Perjalanan kerja bagi pegawai pemerintah daerah provinsi Maluku Utara seolah menjadi suatu keterpaksaan bagi komuter dalam melakukan kewajibannya sebagai aparatur negara hal tersebut dilihat berdasarkan hasil analisis penelitian tersebut dan pemodelan yang sudah dilakukan pada studi tersebut.

Kondisi tersebut mengharuskan mereka melakukan perjalanan antar pulau untuk aktivitas kerja yang membutuhkan waktu tempuh. Beberapa faktor yang harus dihadapi oleh komuter selain hal tersebut antara lain ketersediaan

infrastruktur antar pelabuhan juga masih minim, kenyamanan saat menggunakan moda penyeberangan serta perubahan cuaca yang menghambat para komuter untuk tiba di kantor dan pada saat kembali ke rumah.



Tabel I.1
Perbandingan Tinjauan Penelitian Sejenis

No.	Peneliti	Jenis Tinjauan Pustaka	Judul Penelitian	Jenis Penelitian	Teori/Konsep	Persamaan	Perbedaan
1.	Teguh Budi Prasetya, M Si. DR-Ing. Ir. WINARNA, MA.	Jurnal Nasional (2012).	PENGEMBANGAN MODEL TRANSPORTASI KOTA DALAM MENGHADAPI TANTANGAN AGLOMERASI KOTA.	Metode penelitian kualitatif. Metode Observasi, Survei dan dokumentasi.	Konsep Perkembangan Kota, Konsep Mobilitas dan Konsep Sistem Transportasi kota.	Meneliti perkembangan Kota menciptakan aglomerasi kota yang membutuhkan pengembangan model transportasi kota yang dibutuhkan masyarakat kota.	Dalam penelitian ini fokus strateginya hanya berbasis pada model pengembangan transportasi kota.
2.	Ayu Simah Bengi, Abd Jamal.	Jurnal Nasional (2017).	FAKTOR-FAKTOR YANG MENDORONG TENAGA KERJA MELAJU DARI KABUPATEN ACEH BESAR KE KOTA BANDA ACEH.	Metode analisis yang digunakan adalah analisis	Konsep Mobilitas Sosial dan Konsep Migrasi.	Meneliti pergerakan pola tenaga kerja masyarakat	Mengkaji faktor pendorong tenaga kerja masyarakat

				deskriptif kualitatif.		kabupaten ke kota .	kabupaten untuk ke kota.
3.	Sudibia, Dayuh Rimbawan, Adnyana.	Jurnal Nasional (2012).	POLA MIGRASI DAN KARAKTERISTIK MIGRAN BERDASARKAN HASIL SENSUS PENDUDUK 2010 DI PROVINSI BALI.	Metode penelitian kualitatif. dan dokumentasi kepustakaan.	Konsep Perkembangan Kota , Konsep Migrasi.	Menganalisa pola karakteristik masyarakat migrasi di perkotaan.	Dalam penelitian ini penulis hanya terfokus pada pola migrasi dan karakteristik melalui hasil sensus penduduk.
4.	Aldwin Surya.	Jurnal Nasional (2006).	ARUS PENGLAJU DAN MODA ANGKUTAN DARAT DI KOTA METROPOLITAN INDONESIA.	Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data menggunakan pedoman wawancara dan	Konsep Transportasi, Konsep penglaju dan Konsep Migrasi.	Melihat pilihan transportasi masyarakat penglaju di perkotaan.	Penulis lebih terfokus pada arus penglaju di kota metropolitan.

				penyelidikan mendalam.			
5.	Luh Kitty Katherina.	Jurnal Nasional (2014).	TREN URBANISASI PADA SECONDARY CITIES DI INDONESIA PERIODE TAHUN 1990-2010 (URBANIZATION TREND IN INDONESIA'S SECONDARY CITY, 1990-2010)	Pendekatan analisis deskriptif melalui perbandingan kepustakaan data hasil Sensus Penduduk tahun 1990, 2000, dan 2010.	Konsep Urbanisasi, dan Konsep Mobilitas Sosial.	Melihat perkembangan kota, melebarnya kawasan kota ke pinggiran dan terbentuknya masyarakat penglaju di perkotaan.	Dalam penelitian ini penulis hanya melihat perkembangan kota yang menyebabkan kawasan kota melebar kepinggiran kota.
6.	Adhi Nuryadi, Aris Subagiyo, Dadang Meru Utomo.	Jurnal Nasional (2017).	KAJIAN PEMILIHAN MODA BUS DAN KERETA PADA PERGERAKAN PENGLAJU SIDOARJO – SURABAYA	Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif dan evaluatif untuk menjawab setiap	Konsep Kommuter dan Karakteristik Perjalanan.	Melihat komutter dan pemilihan moda dalam pergerakan penglaju.	Lokus Penelitian

				rumusan masalah dalam penelitian.			
7.	Saidal Akbari, P.Eng.	Jurnal Internasional (2015).	An Econometric Investigation on the Relationship between Modal Accessibility and the Home-Work Spatial Configuration of Two Commuter Households	Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif..	Konsep Komuter dan Pola Dua Rumah Tangga Komuter.	Mengkaji perilaku komuter dalam pergerakan penglaju.	Penulis lebih menganalisis mengenai tentang perilaku pemilihan tempat tinggal
8.	Bun Song Lee, Mark E. Wohar & Daiho Uhn.	Jurnal Internasional (2016).	Bus Commuting, subway commuting, and walking to workplaces in U.S. cities: Socioeconomic factors of transit commuters	Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan dokumen kepustakaan.	Konsep Komuter dan Karakteristik Komuter.	Membahas mengenai penglaju dan karakteristik penglaju dalam pergerakan penglajunya.	Melihat pergerakan dan karakteristik penglaju di moda transportasi bus subway.

9.	Endang Dwi Berdikaryati.	Tesis (2006).	Karakteristik Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah pinggiran	Analisis penelitian melalui Metode penelitian campuran.	Konsep Transportasi Penyeberangan Komuter dan Pemilihan Moda.	Membahas karakteristik masyarakat pinggiran dalam pemilihan moda perjalanan.	Lokus Penelitian
10.	Raudha Hakim.	Disertasi (2017).	Model Pemilihan Rantai Moda Perjalanan Untuk Komuter Antar Pulau di Maluku Utara	Analisis penelitian melalui Metode penelitian campuran.	Konsep Transportasi dan Konsep Komuter dan Mobilitas Sosial.	Membahas model pemilihan moda transportasi penglaju	Lokus Penelitian

(Sumber: diolah oleh penulis, 2020)

Berdasarkan penjelasan di atas, konsep pembahasan yang digunakan sepuluh penelitian tersebut adalah sejenis. Sepuluh penelitian di atas maupun penelitian peneliti membahas mengenai fenomena masyarakat penglaju yang dilakukan di setiap daerah perkotaan, mulai dari perkembangan kota, mobilitas sosial hingga pada terjadinya proses perjalanan penduduk pinggiran ke perkotaan yang dilakukan masyarakat penglaju. Namun konsep atau teori yang digunakan tidak semuanya sama, terdapat sebagian penelitian yang juga menggunakan konsep lain yang tidak digunakan peneliti. Sehingga sepuluh penelitian di atas hanya menjadi acuan peneliti dalam menyelesaikan penelitian peneliti yang lebih fokus pada Pemilihan Moda Transportasi Massal MRT bagi Masyarakat Penglaju.

1.6 Kerangka Konseptual

Dalam menentukan arah suatu kajian penulisan ilmiah sangat diperlukan suatu kerangka konseptual agar lebih terfokus dalam menentukan objek penelitian. Kerangka konseptual merupakan suatu bentuk kerangka berpikir yang dapat digunakan sebagai pendekatan dalam memecahkan masalah. Kerangka konseptual dapat pula dijadikan suatu acuan penulisan dalam melihat fenomena yang terjadi di wilayah penelitian. Hal tersebut kemudian dapat menggambarkan objek penelitian yang lebih terfokus dan tidak keluar dari konteks batas kajian penelitian yang berlangsung.

1.6.1 Konsep Masyarakat Penglaju

Penduduk Indonesia merupakan penduduk dengan populasi terbesar ke-4 di dunia. Oleh sebab itu, Indonesia padat penduduk dan kaya akan sumber daya manusia berupa tenaga kerja yang banyak tersebar baik di daerah pedesaan maupun perkotaan. Dengan demikian penduduk Indonesia mampu mendukung kemajuan dan bersaing sumber daya manusianya di ajang Internasional.

Namun dengan tidak meratanya pembangunan perekonomian dan pendidikan di setiap daerahnya menyebabkan pembangunan perekonomian jauh lebih terpusat di daerah perkotaan. Selain itu upah yang lebih tinggi serta terbatasnya lapangan pekerjaan di pedesaan maupun kota pinggiran menjadikan kota memiliki daya tarik bagi tenaga kerja penduduk Indonesia untuk memilih bekerja di daerah perkotaan (Todaro 1998:215).

Sebagian dari mereka ada yang memilih untuk tinggal menetap di daerah pusat kota dekat dengan tempat mereka bekerja atau disebut migrasi permanen. Dan terdapat pula memilih untuk tidak tinggal menetap di daerah pusat kota karena masalah mahalnya biaya pemukiman yang strategis terdapat di area sekitar pusat perkotaan, sehingga tidak memiliki biaya untuk memilih pemukiman tersebut dan jauh lebih memilih untuk tinggal di daerah yang biayanya cukup relatif ekonomis atau biayanya dapat terjangkau oleh mereka, walaupun harus di daerah yang sangat jauh dari daerah mereka tempat bekerja.

Oleh karena itulah terkadang kebanyakan mereka memilih untuk melakukan aktifitas ngelaju / *commuter*⁶ didasari atas faktor tersebut.

Commuter berasal dari kata *commutation* adalah perjalanan yang dilakukan secara tetap antara daerah-daerah pemukiman di pinggir kota dengan pusat kota untuk kepentingan pekerjaan. Sedangkan menurut kamus bahasa inggris Webster *Commuter is someone who travels regularly from home in a suburb to work in a city*. Pengertian commuter diartikan sebagai orang yang melakukan aktifitas pulang pergi setiap hari dari daerah pemukimannya di pinggir kota menuju pusat kota untuk bekerja.⁷

Saat ini, fenomena masyarakat penglaju atau *commuter societys* semakin jelas terlihat terutama di kota-kota besar seperti Kota Jakarta. Selain sebagai pusat pemerintahan, Jakarta juga menjadi pusat perekonomian dan pendidikan dimana gedung-gedung perkantoran baik negeri maupun swasta banyak terpusat disini. Kondisi ini menjadikan kota Jakarta sebagai sentral bisnis dan niaga yang sangat maju di Indonesia. Hal ini sangat menarik perhatian para tenaga kerja khususnya yang berada di daerah pinggiran untuk melakukan aktivitas penglaju”commuter” guna mencari kehidupan dan pendapatan yang lebih baik.

⁶ Ismatulloh Rosida, Dyah Wulan Sari, Amelia Dertta Irjayanti. “*THE MODE CHOICES AND COMMUTING STRESS: EMPIRICAL EVIDENCE FROM JAKARTA AND DENPASAR*”. Jurnal Pengembangan Kota. DOI: 10.14710/jpk.7.1. Departemen Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Airlangga. Vol 7 No. 1 (2019) hal: 68-69.

⁷ Irnamia Sugianti & Rina Artining Anggorodi. “*Stres dan Strategi Coping pada Tenaga Kerja Komuter (Penglaju) Pengguna Transportasi Bus TransJakarta*”. FKM UI, 2013. hal: 2.

Secara analogis masyarakat penglaju dapat kita lihat pada teori zona konsentris yang dikemukakan oleh E.W. Burgess, dimana beliau memaparkan pola pergerakan struktur kota terbagi atas zona konsentris berbentuk lingkaran datar. Melalui model gambaran tersebut, berbagai tahapan perkembangan kota akan terlihat jelas dalam pergeseran melebarnya zona pada setiap lingkaran datar yang mengalami perkembangan, hal itu dibarengi dengan perkembangan jumlah penduduk disuatu wilayah kota tersebut.⁸

Namun, seiringnya perkembangan tersebut tidak dapat dipungkiri dari adanya proses segregasi dan diferensiasi kota. Hal itu akan menyebabkan terbentuknya masyarakat pinggiran kota. Kota akan menjadi tempat bagi mereka yang kuat bertahan untuk menetapi pemukiman di lahan terbaik di kota dengan menyingkirkan mereka yang lemah. Mereka yang lemah akan terdepak keluar dan melebar ke zona pinggiran.

Sehingga mereka yang kuat akan mampu menguasai berbagai lokasi strategis perkotaan dan merajai sektor pemukiman ataupun sektor perekonomian "*centrifugal*" and "*business*", sedangkan mereka sektor perekonomian yang lemah akan terdepak keluar kearah akses ekonominya jauh lebih rendah dan kurang ternilai. Oleh karena itu, jika landscapenya di gambarkan secara datar dan berbentuk lingkaran maka tampak menunjukkan

⁸ Prof.Dr.Soerjono Soekanto,S.H,M.A, *Beberapa Teori Sosiologi tentang Struktur Masyarakat*, Jakarta : CV Rajawali. 1983. Hlm. 83.

bahwa pemanfaatan lahan suatu kota berkembang cenderung terbentuk kosentris, serta mengelilingi pusat strategis titik perkotaan.

Gambar I.1
Struktur kota menurut teori kosentris



(Sumber: Buku Struktur Masyarakat Prof. Dr. Soerjono Soekanto, hal:82).

1.6.2 Pilihan Rasionalitas Perspektif James Coleman

Pilihan rasionalitas dipopulerkan oleh James S. Coleman pada tahun 1989 melalui jurnal *Rationality & Society*.⁹ Mendirikan jurnal tersebut Coleman memiliki maksud dan tujuan diantaranya memperkenalkan pemikirannya yang berasal dari pemikiran perspektif rasional. Dan tidak hanya pada mendirikan jurnal, beliau juga menerbitkan sebuah karya tulis yang sangat berpengaruh pada saat itu dengan berjudul *foundations of social theory*.¹⁰ Kegiatan itu beliau lakukan ketika pada saat beliau sedang menjabat sebagai Presiden *The American Sociological Association* pada tahun 1992 dan

⁹ George Ritzer & Jeffrey Stepnisky, *Modern Sociological Theory Eight Edition*, Los Angeles: Sage Publication. 2018. Hlm. 278.

¹⁰ Ibid, Hlm. 279.

memanfaatkan forum tersebut dalam mendorong kemajuan teori pilihan rasionalnya.

Adapun terdapat prinsip dasar pada teori Coleman tersebut berasal dari ekonomi neoklasik. Pemikiran tersebut memiliki pusat perhatian kepada aktor, dimana aktor sebagai individu yang bisa mengkehendaki berbagai tindakan berdasarkan tujuannya dan pilihan rasionalitas pada teori ini lebih diarahkan kepada tindakan rasionalitas individu tersebut. Sehingga tindakan yang ada memiliki tujuan yang ditentukan berdasarkan *cost dan benefitnya*. Atau dalam artian segala bentuk tujuan atas pertimbangan tersebut seringkali tidak terlepas dari adanya keuntungan atau menguntungkan didalam setiap pilihan atau tindakan rasionalitas individu.

Selanjutnya, Coleman juga menyatakan mengenai pendapatnya secara lebih teoritis untuk memahami konsep pilihan rasionalitasnya, beliau memberikan rujukan pada konsep yang tepat untuk melihat aktor rasionalitas dalam ilmu ekonomi. Dimana pada konsep tersebut aktor dapat dilihat secara jelas mengenai upaya memaksimalkan tindakannya untuk mendapatkan keuntungan yang lebih sehingga mampu memberikan kepuasan pada suatu kebutuhan dari kegiatan masing-masing setiap individu.

Dari berbagai pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwasanya pilihan rasionalitas yang diutarakan James Coleman mengarah pada suatu tindakan individu yang dilatar belakangi dengan tujuan capaian yang ingin individu tersebut peroleh. Namun capain tersebut dipertimbangkan oleh berbagai faktor

pilihan, dan seringkali faktor tersebut ditentukan berdasarkan *cost and benefit*. Benefit disini lebih tertuju pada sejauh mana keuntungan yang diperoleh dari pilihan atau tindakan tersebut. (George Ritzer, 2007: 391). Ketika ditarik kedalam fenomena masyarakat penglaju di Stasiun MRT Lebak Bulus, tentunya pilihan atau tindakan individu pada masyarakat penglaju dalam memilih moda transportasi massal MRT di Stasiun MRT Lebak Bulus didasari pada tindakan dan pilihan yang mengarah kepada tujuan rasionalitasnya.

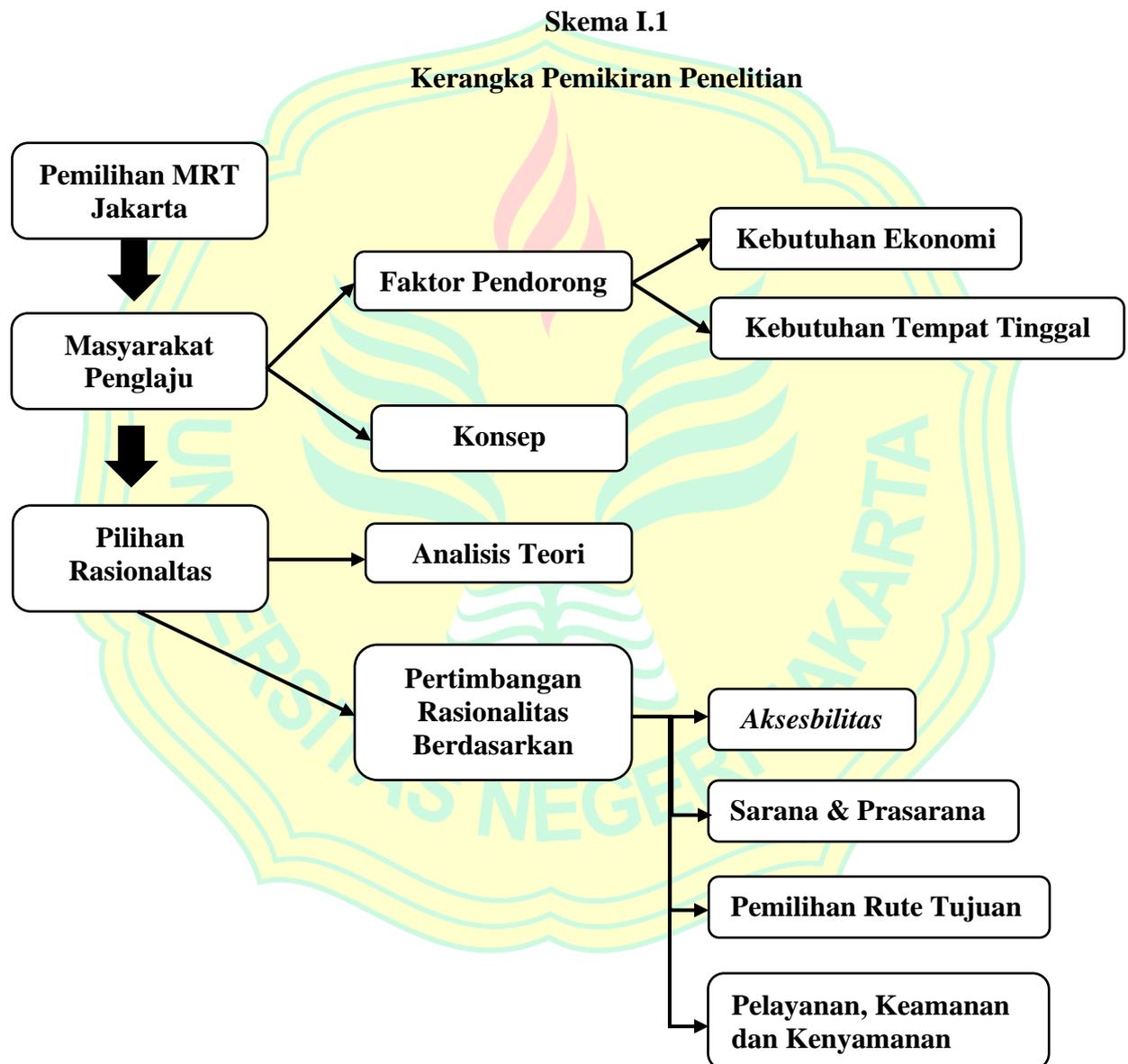
1.6.3 Hubungan Antar Konsep

Kota Jakarta menjadi daya tarik bagi penduduk pinggiran atau luar kota, banyak dari mereka datang untuk melakukan upaya melakukan memenuhi kebutuhan baik dalam bidang perekonomian taupun pendidikan. Dan tidak meratanya pembangunan daerah menyebabkan pembangunan perekonomian dan pusat pendidikan jauh lebih terpusat di daerah perkotaan.

Selain itu upah yang lebih tinggi serta terbatasnya lapangan pekerjaan di pedesaan menjadikan kota memiliki daya tarik. Sehingga masyarakat tertarik berbondong-bondong melakukan migrasi ke kota yang lebih menguntungkan, dengan tujuan utama memperoleh pekerjaan. Oleh karena itulah, mereka memilih untuk melakukan aktivitas penglaju “commuter”.

Kebutuhan moda transportasi massal transit cepat merupakan suatu fenomena masyarakat penglaju saat ini dalam menetapkan transportasi utama berdasarkan pertimbangan rasionalitasnya, hal ini dilihat dari

pemilihan moda transportasi massal MRT bagi masyarakat penglaju di stasiun MRT Lebak Bulus Jakarta. Untuk lebih memperjelas mengenai pemahaman permasalahan pada penelitian ini maka penulis coba menggambarkan kerangka berpikirnya, yaitu sebagai berikut:



(Sumber : Olahan penulis tahun 2020).

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Pendekatan Penelitian

Setiap penelitian pastinya membutuhkan metode penelitian. Metode penelitian merupakan proses konstruksi yang penting pada sebuah penelitian karena dengan menggunakan metode penelitian yang jelas dan tepat, maka obyek penelitian akan lebih mudah dipahami. Mudah dipahami di sini dalam artian obyek yang digambarkan akurat dan mampu menjelaskan keadaan tersebut dengan sesungguhnya.

Dengan adanya metode tersebut penulis dalam penelitian ini lebih menggunakan metode penelitian melalui pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif yaitu proses konstruksi penelitian yang banyak memanfaatkan informasi dengan memperdalam susan atau ikatan fenomena atau obyek yang penulis lakukan penelitian. Adapun *output* dari metode penelitian pendekatan penelitian kualitatif tersebut berupa data deskriptif baik lisan maupun tertulis dari para perilaku narasumber yang dapat diamati. Dan tujuan penggunaannya yaitu untuk memudahkan penulis atau peneliti untuk menemukan teori yang relevan dengan penelitian tersebut. Penelitian kualitatif bersifat subyektif dan instrumen sebagai alat pengumpul data ialah peneliti sendiri, peneliti kualitatif dituntut untuk memiliki wawasan yang

luas¹¹. Selain itu pendekatan kualitatif secara eksplisit dan fundamental memiliki ketergantungan dengan obyek yang diamati.

1.7.2 Tipe atau Jenis Penelitian

Berdasarkan tujuannya maka tipe penelitian ini adalah studi kasus yang memiliki tujuan dalam penulisannya, yaitu untuk melihat fenomena secara detail dan menggambarkan kembali secara akurat dan jelas. Detail yang dimaksudkan berupa karakteristik, sifat dan ciri khas dari obyek kasus fenomena itu sendiri, baik lembaga maupun individu. Secara harfiah studi kasus merupakan pemaparan yang bersifat komprehensif mengenai berbagai obyek fenomena yang peneliti tersebut tujuan: Individu, suatu kelompok, suatu organisasi, program, atau situasi sosial. Mereka sering menggunakan berbagai metode: wawancara (riwayat hidup), pengamatan, penelaahan dokumen, hasil survey, dan data apapun untuk menguraikan kasus secara rinci.¹²

Penelitian sejenis ini penulis mencoba membuat gambaran teknik penelitian yang akan digunakan agar lebih terstruktur dan terorganisir dengan baik. mulai dari rancangan penelitian kualitatif dalam mendeskripsikan metode serta obyek yang akan diteliti, ruang lingkup penelitian, teknik pemilihan informan, tempat dan waktu penelitian, serta peran peneliti dalam berinteraksi dan bersosialisasi dalam mencari historis

¹¹ Dr Dedy Mulyana MA, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : Simbiosis Rekatama Media. 2001. Hlm. 198.

¹² Ibid. Hlm.201

sosial dan budaya yang terjadi di lokasi penelitian. Supaya hasil yang dicapai sesuai dengan obyek yang akan dikaji.

1.7.3 Rancangan Penelitian Kualitatif

Rancangan pada penelitian ini diusahakan untuk melakukan penelitian secara terbatas atau dibatasi dengan tujuan agar data yang diperoleh tidak melebar luas kemana-mana dan tetap terfokus pada kajian objek penelitian yang akan diteliti oleh penulis. Sedangkan untuk rancangan model penelitian, penulis memilih pengolahan menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui pendekatan wawancara, studi dokumen kepustakaan, sehingga dapat menggambarkan, meringkas berbagai situasi dan kondisi di lapangan termasuk dalam subjek penelitian secara nyata dan tanpa adanya rekayasa dilapangan tersebut.

Penelitian ini merupakan perpaduan antara penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan karena diawali dengan telaah bahan kepustakaan. Hasil telaah kepustakaan dijadikan sebagai kerangka pemikiran atau landasan teori dalam operasionalisasi penelitian ini. Lokasi penelitian akan di fokuskan di Kawasan Stasiun MRT Koridor Lebak Bulus agar dapat mendeskripsikan/ menggambarkan objek penelitian secara jelas fenomena masyarakat penglaju dalam menentukan pilihan transportasi massal MRT, dengan melihat langsung aktifitas para masyarakat penglaju di sekitaran stasiun MRT Lebak Bulus. Peneliti akan mencoba untuk membaaur dengan

para masyarakat penglaju, pedagang kios UMKM sekitar koridor Stasiun Lebak Bulus dan para petugas Stasiun MRT Lebak Bulus yang terlibat.

Ruang lingkup dalam penelitian ini mencakup wilayah sekitar Stasiun MRT koridor Lebak Bulus, yang merupakan tempat para penglaju berlalu lalang melintasi di sekitaran wilayah stasiun MRT tersebut dan sebagai lahan interaksi mobilisasi sosial ekonomi masyarakat penglaju dalam menjalankan kegiatan rutinititasnya mencari nafkah dalam memenuhi kebutuhan hidup mandiri maupun berkeluarga.

Informan atau narasumber yang dibutuhkan disini merupakan seseorang yang menjadi aktor utama dalam objek penelitian, sehingga mampu memberikan informasi secara terperinci dan akurat secara langsung mengenai keadaan objek pada penulisan penelitian tersebut, terutama yang diharapkan sesuai karakteristik penelitian termasuk kedalam kaum penglaju yang menjadi latar penelitian setempat.

1.7.4 Subjek Penelitian

Penulis dalam penelitian ini, membatasi subjek penelitiannya. Peneliti membatasi hanya pada jumlah 30 orang informan untuk mendapatkan data lengkap penelitian. Subjek penelitian dalam penelitian ini merupakan pelaku yang sesuai dengan karakteristik masyarakat penglaju pengguna moda transportasi massal. Subjek penelitian dalam penelitian ini terdiri dari empat elemen, yaitu seseorang yang sesuai dengan karakteristik penelitian ini. Informan utama subjek penelitian merupakan pengguna *Mass Rapid Transit*

(MRT), dan informan tambahan merupakan diantaranya petugas kebersihan, petugas keamanan dan pedagang UMKM di Stasiun MRT Lebak Bulus yang menjadi triangulasi data terhadap fenomena masyarakat penglaju ini.

Tabel I.2

Informan Penelitian

No.	Kriteria Informan	Jumlah	Keterangan	Jenis Informan
1	Masyarakat Penglaju Pengguna MRT	25	Sebagai informan utama dan sebagai fokus kajian pada penelitian fenomena masyarakat penglaju dalam pemilihan moda transportasi massal MRT	Informan utama
2	Pedagang UMKM	2	Untuk mengetahui dan memastikan kondisi kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus oleh Pedagang UMKM sekitar	Informan Tambahan
3	Petugas Kebersihan	1	Untuk mengetahui dan memastikan kondisi kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus oleh Petugas Kebersihan Stasiun.	Informan Tambahan
4	Petugas Keamanan	2	Untuk mengetahui dan memastikan kondisi kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus oleh Petugas Kebersihan Stasiun.	Informan Tambahan
Jumlah		30		

(Sumber: hasil olah data penulis, 2020).

Tabel I.3
Data Informan Utama

No.	Nama Informan	Kecamatan/ Kelurahan domisil	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Penghasilan	Umur	Stasiun Asal	Stasiun Tujuan
1.	Bapak Budi	Pondok Cabe	S1	Konsultan Hukum	Rp.7.000.000 / per bulan.	26 Tahun	Lebak Bulus	Blok M
2.	Bapak Thomi	Depok	S2	Property	Rp.12.000.000 / per bulan.	42 Tahun	Lebak Bulus	Bendungan Hilir
3.	Bapak Josen	Cinere	S1	Administrasi	Rp.6.200.000 / per bulan.	29 Tahun	Lebak Bulus	Bundaran HI
4.	Bapak Wahidin	Rempoa	S1	Staff Fungsional	Rp.14.000.000 / per bulan.	38 Tahun	Lebak Bulus	Bundaran HI
5.	Bapak Dimas	Cipayung	S1	Staff Ahli	Rp.7.400.000 / per bulan.	25 Tahun	Lebak Bulus	Bundaran HI
6.	Bapak Rizky	Ciputat	S1	Researcher	Rp.8.500.000 / per bulan.	27 Tahun	Lebak Bulus	Senayan
7.	Bapak Joko	Pamulang Timur	S2	Konsultan Pajak	Rp.15.500.000 / per bulan.	44 Tahun	Lebak Bulus	Bendungan Hilir

8.	Bapak Erick	Serua Indah	S1	Teknik Sipil	Rp.9.200.000 / per bulan.	37 Tahun	Lebak Bulus	Dukuh Atas BNI
9.	Bapak Lutfi	Cinere	S1	IT Development Program	Rp.11.500.000 / per bulan.	39 Tahun	Lebak Bulus	Setiabudi
10.	Bapak Cahyo	Cipayung	S2	Dokter	Rp.13.000.000 / per bulan.	41 Tahun	Lebak Bulus	Blok M
11.	Ibu Aisyah	Sawah Baru	S1	Administrasi perpustakaan	Rp.4.700.000 / per bulan.	24 Tahun	Lebak Bulus	Bundaran HI
12.	Ibu Ida	Kampung Bulak Pamulang	S2	Kepala Satuan Pelayanan Puskesmas	Rp.12.000.000 / per bulan.	45 Tahun	Lebak Bulus	Dukuh Atas BNI
13.	Ibu Eti	Ciputat	S2	Guru	Rp.9.500.000 / per bulan.	35 Tahun	Lebak Bulus	Bunderan HI
14.	Ibu Nenti	Sawangan Depok	S1	Teller Bank	Rp.7.500.000 / per bulan.	27 Tahun	Lebak Bulus	Senayan
15.	Ibu Thata	Pamulang Barat	S1	Staff Fungsional	Rp.6.400.000 / per bulan.	24 Tahun	Lebak Bulus	Bunderan HI
16.	Bapak Purwanto	Bambu Apus	S2	System Analyst	Rp.15.200.000 / per bulan.	43 Tahun	Lebak Bulus	ASEAN
17.	Bapak Basri	Rempoa	S1	Arsitek	Rp.8.600.000 / per bulan.	32 Tahun	Lebak Bulus	Bendungan Hilir

18.	Bapak Ratyanto	Sawah Lama	S1	Building Manager	Rp.8.200.000 / per bulan.	28 Tahun	Lebak Bulus	Istora Mandiri
19.	Bapak Galih	Cempaka Hijau	S1	Database Administrator	Rp.7.200.000 / per bulan.	26 Tahun	Lebak Bulus	Dukuh Atas BNI
20.	Bapak Niko	Depok	S2	Analyst Data	Rp.11.600.000 / per bulan.	45 Tahun	Lebak Bulus	Bunderan HI
21.	Ibu Syarifah	Sawah Lama	S1	Sekrestaris	Rp.8.000.000 / per bulan.	31 Tahun	Lebak Bulus	Senayan
22.	Ibu Ria	Rempoa	S2	Staff Accounting	Rp.9.500.000 / per bulan.	36 Tahun	Lebak Bulus	Bendungan Hilir
23.	Ibu Tyas	Cirendeui	S2	Manager Finance	Rp.11.500.000 / per bulan.	39 Tahun	Lebak Bulus	Bunderan HI
24.	Bapak Kinen	Bambu Apus	S1	Staff Administrasi Arsip	Rp.4.500.000 / per bulan.	25 Tahun	Lebak Bulus	Bunderan HI
25.	Bapak Okta	Pondok Ranji	S1	GM Operations	RP.8.500.000 / per bulan.	27 Tahun	Lebak Bulus	Istora Mandiri

(Sumber: hasil olah data penulis, 2020).

Tabel I.4
Data Informan Tambahan

No.	Nama Informan	Kecamatan/Kelurahan Domisili	Umur	Status Informan
1.	Bapak Rico	Fatmawati	28 Tahun	Pedagang UMKM
2.	Bapak Ikhsan	Cilandak	34 Tahun	Pedagang UMKM
3.	Bapak Agung	Lebak Bulus	23 Tahun	Petugas Kebersihan
4.	Bapak Irfan	Pondok Labu	27 Tahun	Petugas Keamanan
5.	Bapak Fachry	Kebayoran Baru	30 Tahun	Petugas Keamanan

(Sumber: hasil olah data penulis, 2020).

1.7.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan di kawasan Stasiun MRT koridor Lebak Bulus, yang berlokasi di JL. Lebak Bulus Raya No. 38, Cilandak, Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Indonesia 12310. Penelitian dilakukan pada bulan Desember 2019 sampai dengan bulan February 2020. Penulis memilih kawasan Stasiun MRT koridor Lebak Bulus tersebut, karena di lokasi tersebut merupakan tempat strategis dan menjadi magnet bagi masyarakat penglaju dari berbagai kota penyangga seperti Tangerang Selatan dan Depok yang banyak beraktivitas di Kota Jakarta.

1.7.6 Peran Peneliti

Langkah pertama penulis dengan melakukan langkah yang tepat sasaran yaitu melintasi lokasi penelitian ini sekitar seminggu sekali atau dua kali, mengingat jarak rumah penulis ke lokasi tempat penelitian cukup jauh dan membutuhkan waktu yang tepat juga agar tidak bentrok dengan jadwal lain. Ketika sudah sampai di tempat penelitian, penulis memperhatikan selama menjadi pengguna fasilitas publik ini tidak lupa untuk melihat perkembangan keadaan di sela-sela waktu penulis selama melakukan penelitian.

Peran penulis dalam melaksanakan penelitian menjadi penting karena sedikit banyaknya data yang dikumpulkan akan mempengaruhi kelancaran dalam mengakses data atau informasi yang diperoleh. Terlebih jika topik penelitian relatif dikategorikan hal yang peka menyangkut kehidupan pribadi informan atau adat-istiadat yang dianggap sakral oleh masyarakat penglaju setempat, oleh karenanya etika penelitian menjadi penting dalam suatu kajian penelitian lapangan. Peran penulis sebagai instrument utama dalam pengumpulan data yang mengharuskan peneliti untuk mengidentifikasi nilai, asumsi, dan prasangka pribadi di awal penelitian. Selain itu peneliti juga harus berusaha untuk mampu meleburkan diri di lingkungan tempat peneliti meneliti, sehingga informan/narasumber bisa merasa nyaman pada saat menjawab pertanyaan-pertanyaan yang dilontarkan oleh penulis, serta dapat dibangun hubungan yang positif dan

harmonis di antara keduanya. Jadi dalam hal ini peneliti bisa langsung berbaur/berbincang langsung dengan informan yang penulis kaji.

Sebelum melakukan wawancara, pengamatan langsung dan studi dokumen dilakukan penjajakan kepada calon informan, peneliti terlebih dahulu meminta kesediaan calon informan untuk dapat memberikan informasi yang dibutuhkan peneliti dengan melakukan pendekatan yaitu menciptakan kondisi yang kondusif dalam pengumpulan data. Untuk itu saya harus bersikap sopan santun dan berakhlakul karimah agar informan merasa nyaman untuk bercerita. Selanjutnya, saya juga harus terlebih dahulu memberikan salam serta perkenalan dengan menyampaikan permohonan maaf atas waktunya dan juga niat tujuan kita melalui menunjukkan keterangan status mahasiswa dari Universitas. Kemudian pada saat melakukan penelitian saya tidak menyalahkan atau menyanggah apa yang dikatakan oleh informan. Dengan demikian diharapkan informan dapat dengan leluasa bercerita tentang apa yang saya akan teliti.

1.7.7 Teknik Pengumpulan Data

Taknik pengumpulan data pada penulisan penelitian ini, menggunakan teknik pengumpulan data primer maupun data sekunder. Data primer disini yang dimaksudkan yaitu data yang diperoleh dengan langsung melibatkan kontak dan berinteraksi langsung dengan narasumber tersebut dilapangan. Sedangkan data sekunder, merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan pemetaan dokumen kepustakaan, atau bisa dibidang data tersebut

diperoleh melalui data-data yang sudah ada, diperoleh dari penelitian sebelumnya oleh pihak peneliti pertama ataupun kedua dan seterusnya lalu kita gunakan kembali sebagai data pendukung dalam penulisan penelitian kita saat ini.

Secara proses pengumpulannya data primer didapatkan dengan cara melakukan observasi dilapangan dan wawancara. Tetapi untuk data primer didapatkan melalui dokumentasi, studi pustaka, kajian literatur yang terkait dengan penelitian penulis. Namun dengan adanya penerapan Social distancing ditengah Pandemi Covid 19, penulis lebih condong mengandalkan data sekunder dalam pengecekan kembali keabsahan data yang telah penulis dapatkan pada penelitian ini, dikarenakan kondisi keterbatasan penulis untuk mendapatkan data langsung dilapangan, jika terjadi suatu hal pemenuhan kekurangan data primer dilapangan tersebut. Adapun metode yang dipergunakan oleh penulis di antaranya yaitu:

1. Wawancara

Metode pada teknik ini merupakan cara yang ampuh untuk mendapatkan informasi penting, untuk di pergunakan dalam membangun mengenai suatu kejadian, keadaan, keterlibatan dan penafsiran melalui orang yang memahami hal demikian.¹³ Wawancara dilakukan dengan suasana yang bersifat elastis, tidak kaku dan tertata dengan rapi, serta santai dapat dilakukan pengulangan dengan subjek narasumber yang

¹³ J Lexy, Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung : PT. Remaja Rosdakaya. 2009. Hlm. 186.

sama, sehingga suasana yang elastis (lentur) ini dapat memberikan efek dari data yang diperoleh akan lebih rinci dan mendalam.¹⁴

2. Observasi Langsung

Observasi langsung pada penelitian ini dapat diperoleh melalui terjun langsung ke lapangan serta melakukan peninjauan secara sistematis. Hal demikian dilakukan agar observasi memberikan manfaat pada penelitian hasil yang menyeluruh, pengalaman langsung yang dapat digunakan pada pendekatan induktif, pengetahuan yang tidak terungkap dalam wawancara, gambaran komprehensif tentang suatu masalah serta juga akan diperoleh ilustrasi pandangan individu dalam menyikapi keadaan kondisi penelitian tersebut.¹⁵

Sehingga obyek observasi yang dilakukan peneliti disini adalah mengenai kegiatan terjadinya pemilihan transportasi secara rutinitas dilakukan oleh masyarakat penglaju. Dengan begitu pada observasi langsung peneliti melakukan survei dan peninjauan lebih dulu untuk mencoba menggambarkan serta memahami kondisi dilapangan tersebut pada penelitian yang akan dilaksanakan nanti.

3. Metode Dokumentasi

Merupakan salah satu bentuk metode dalam pengumpulan data kualitatif yang bersifat dokumentasi, baik terdapat pada dokumentasi

¹⁴ H.B. Sutopo, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Surakarta : Universitas Sebelas Maret Press. 1996. Hlm. 137.

¹⁵ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung : Alfabeta. 2008. Hlm. 226.

biografi masa silam, sejarah maupun dokumentasi catatan harian kita pada saat waktu melakukan pengumpulan data dilapangan.

Untuk lebih dalam memahami metode pengumpulan data melalui teknik tersebut, pada hal ini (Moleong 2009: 189) mengemukakan metode dokumentasi ialah suatu data yang diharapkan dapat melengkapi teknik metode lainnya seperti teknik observasi dan wawancara pada sebuah penelitian kualitatif.

Metode studi tersebut peneliti gunakan dan memanfaatkan sebagaimana hanya untuk melengkapi data yang telah terkumpul. Data yang terkumpul dari metode ini digunakan untuk lebih memberikan dukungan pada gambaran dari dilaksanakannya observasi dan wawancara yang telah berlangsung dilapangan guna memperoleh data fenomena Masyarakat Penglaju dalam memilih moda transportasi massal MRT di kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus.

4. Kepustakaan

Metode pada pengumpulan data yang terakhir yaitu berlandaskan dengan bentuk kepustakaan sebagaimana dilakukan untuk maksud dan tujuan memperoleh gambaran-gambaran konsep - konsep penelitian dan teori - teori penelitian yang relevan dengan kajian pada penelitian ini. Adapun teknik kepustakaan pada penelitian, yaitu melalui berbagai sumber kepustakaan yang baik diperoleh dari tulisan penlitian karya orang seperti kajian literatur karya ilmiah, karya skripsi, karya tesis maupun kepustakaan resmi dari instansi pemerintahan.

Pemerolehan data kepustakaan tersebut merupakan bagian hal penting dan dibutuhkan dalam metode penelitian kualitatif (Moleong 2009: 216), sebagian besar aktifitas penelitian yang dilakukan bagi setiap peneliti tidak akan terlepas pada upaya pencarian literatur / sumber kepustakaan untuk memperoleh data sekunder pada penelitiannya, disamping data primer.

1.7.8 Analisis Validitas Data

Prosedur pengecekan validitas pada sebuah data, ialah tahap yang sangat penting dalam melakukan penelitian. Hal tersebut dikatakan demikian, karena tahap berlangsungnya proses penentuan pengukuhan pendapatan pada penelitian berdasarkan pengolahan sekaligus data pada sebuah penelitian. Pengolahan dan sekaligus pengukuhan data dilaksanakan pada saat terjadinya kegiatan pencarian atau pengumpulan data tersebut berlangsung dilapangan. dan juga setelah peneliti meninggalkan lapangan penelitian tersebut. Esensinya penggunaan metode pengolahan dan pengukuhan data tersebut bertujuan untuk menjelaskan dan memaparkan secara terperinci dari adanya pengelompokan data berdasarkan keadaan yang terjadi saat proses pencarian data tersebut berjalan. Selanjutnya data yang berhasil dikumpulkan dan disatukan berdasakan pengelompokannya akan dilakukan tahap validitas data tersebut melalui kedalam teknik kualitatif, sehingga nanti hasilnya dan pemaparan datanya berbentuk deskriptif.

Data yang diperoleh dilapangan, meliputi hasil wawancara mendalam, pengamatan langsung maupun studi dokumentasi yang terkait dengan topik penelitian, kemudian akan dianalisis mengikuti langkah-langkah berikut: *Pertama*, mencoba mencocokkan kembali dengan berbagai pendapat lainnya yang terkait kejadian tersebut melalui wawancara secara intensif disertai pencatatan guna mengklarifikasikan data penelitian tersebut agar lebih mudah dipahami. *Kedua*, tahap memadukan kategori-kategori atau ciri-cirinya, data dikumpulkan, dan dilakukan pemetaan terhadap data, sehingga menghasilkan pengelompokkan berdasarkan sub unit yang telah dirancang. *Ketiga*, tahap upaya pembatasan lingkup jenis kategori pada hasil temuan lapangan dan mengkontekstualisasi data untuk memahami kontekstual dari data serta mengidentifikasi hubungan antara unsur-unsur yang berbeda untuk membangun pemahaman dan pemaknaan terhadap data dan informasi yang ada secara induktif. *Keempat*, penulisan laporan yang akan ditulis secara deskriptif analisis, artinya data dan informasi yang bersumber dari informan dan data dokumen akan dikembangkan berdasarkan penafsiran-penafsiran rasional.

Strategi verifikasi temuan penelitian, strategi ini akan menerangkan tentang bagaimana informasi yang diperoleh peneliti dari informan dapat diukur dan dilihat kevaliditasannya. Terdapat beberapa cara teknik verifikasi, yaitu: verifikasi internal, yaitu teknik ini akan dapat menerangkan tentang informasi yang diperoleh peneliti dari informan dengan metode *check in recheck*, yaitu peneliti akan menilai dan mengklarifikasi langsung

kebenaran mengenai informasi yang diperoleh dengan cara: Mendapatkan informasi keterangan dari informan yang dijadikan sebagai narasumber, mengklarifikasi ulang dengan informasi yang diberikan, mencari informan terkait lain dengan menggali informasi dirinya untuk mendapatkan kebenaran dari statement atau informasi yang diberikan oleh informan sebelumnya.

Verifikasi eksternal, yaitu informasi yang didapatkan dari informan di lokasi penelitian, diuji reliabilitasnya dengan menggunakan hasil penelitian lain yang serupa. Tetapi hanya memiliki kemiripan dalam subyek penelitian. Selain itu, konsep atau teori lain yang juga mengacu kepada informasi yang diperoleh peneliti. Maka kedua unsur tersebut dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan untuk mendapatkan informasi yang lebih akurat dan aktual atau lebih valid dari hasil penelitian yang akan diteliti. Namun hasil temuan penelitian yang dilakukan tidak dapat digeneralisirkan ke wilayah yang lebih luas. Hal ini dikarenakan studi penelitian yang menggunakan metode kualitatif memiliki keterbatasan yaitu penelitian kualitatif hanya mengkaji pada studi kasus dengan wilayah kajiannya lebih sempit dan tidak mampu mengkaji kajian pada studi kasus yang jangkauan cakupan wilayahnya cukup luas dengan waktu cepat dan tidak sedikit.

1.7.9 Triangulasi Data

Pada penelitian ini penulis mengakui bahwa secara keseluruhan dalam penulisan penelitian ini, peneliti memanfaatkan pengguna teknik metode triangulasi data, semata-mata digunakan hanya sebagai bentuk keperluan peneliti untuk mencari data secara kebenarannya dan memastikannya melalui pencocokan kembali data yang telah peneliti dapatkan dengan data lainnya baik secara langsung. Sehingga data yang diperoleh penulis demikian dapat menjadi pertimbangan kebenaran data didalamnya.

Penelitian ini melakukan triangulasi data, sebagaimana bertujuan untuk melakukan pemeriksaan, pemeriksaan kembali mengenai data yang telah diperoleh atau ditemukan di lapangan. Untuk itu peneliti mencoba mengajukan kembali pertanyaan kepada petugas keamanan, petugas kebersihan dan pedagang UMKM sekitar lokasi penelitian melalui wawancara secara langsung dan mendalam.

Petugas keamanan, kebersihan serta pedagang UMKM sekitar lokasi penelitian merupakan pihak yang terdapat di area sekitar penelitian dan ikut terlibat dalam keberlangsungannya kegiatan layanan MRT Jakarta setiap harinya. Dengan adanya keterlibatan langsung mereka, diharapkan mampu menjadi sumber data tambahan untuk memastikan dan mencocokkan kembali dengan data yang telah diperoleh.

1.7.10 Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian ini penulis memiliki keterbatasan dalam pengumpulan data primer. Kesulitan dalam pengumpulan data yang kurang maksimal dikarenakan dengan adanya penerapan Social distancing ditengah Pandemi wabah Covid 19. Selain itu informan kunci dan informan pendukung sulit dan jarang sekali untuk dapat meluangkan waktunya, khususnya masyarakat penglaju pengguna MRT pada waktu dipagi hari disaat berangkat kerja maupun di sore hingga malam hari disaat pulang kerumah. Namun hal tersebut tidak mengurangi tekad penulis dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

1.7.11 Sistematika Penelitian

Penelitian ini memiliki 5 bab yang dibahas secara sistematis dan berurutan. Layaknya sebuah penelitian sebuah sistematika penulisan merupakan hal yang sudah harus dilakukan agar penelitian ini mudah dipahami dan mudah diterima. Peneliti menyusun sistematika penelitian dalam bab dan sub bab yang akan dijabarkan dibawah ini, diantaranya:

BAB I: Pada bagian penulisan bab ini penulis akan memaparkan pendahuluan yang mencoba menjelaskan dan memaparkan latar belakang, hingga masalah penelitian, perumusan masalah, tujuan, manfaat, signifikansi relevansi penelitian, dan terakhir daftar tinjauan pustaka sejenis sebagai literatur referensi penulis dalam melakukan penelitian dan perbandingan penelitian penulis dengan penelitian yang sudah ada sebelumnya, baik berupa persamaan

atau perbedaannya; kerangka konseptual; kerangka teori, metodologi penelitian dan hingga pada gambaran sistematika penulisan yang akan dilakukan penulis pada saat penelitian.

BAB II: Pada bagian penulisan bab ini penulis mencoba menggambarkan secara detail tentang deskripsi pada lokasi penelitian, kebijakan penataan pola sistem transportasi di Pemprov DKI khususnya di kawasan stasiun MRT Lebak Bulus. Pada bagian ini merupakan pembahasan sejarah terbentuknya lokasi penelitian hingga terciptanya fenomena masyarakat penglaju di Stasiun MRT Lebak Bulus tersebut.

BAB III: Pada bagian penulisan bab ini penulis akan memberikan paparan mengenai hasil temuan yang diperoleh dilapangan berdasarkan proses tahapan pendalaman terhadap informasi yang didapatkan dari informan - informan terkait dengan melakukan wawancara secara mendalam. Pada bab ini juga peneliti akan mendeskripsikan fenomena masyarakat penglaju beserta persepsi dan faktor minat yang mempengaruhi tindakan /pilihan dalam memilih moda transportasi massal MRT sebagai alat mobilitas utamanya di kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus.

BAB IV: Pada bab ini akan dilakukan analisis dengan menggunakan teori pilihan rasionalitas perspektif James Coleman yang sudah dipaparkan di Bab 2 dengan hasil temuan pada bab 3. Untuk mengetahui sejauh mana signifikan teori pilihan rasionalitas dalam membentuk setiap individu untuk menentukan atau mempertimbangkan atas pilihannya, seperti halnya yang terjadi di

kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus pada fenomena masyarakat penglaju dalam pemilihan moda transportasi massal *Mass Rapid Transit (MRT)*.

BAB V: Pada bagian bab terakhir pada penulisan penelitian ini, penulis akan memberikan kesimpulan yang dipaparkan secara terperinci, lengkap dan sistematis. Pada bagian ini, peneliti juga akan memberikan masukan yang diharapkan bermanfaat dapat berguna untuk para pembaca dikalangan akademisi, pihak pembuat kebijakan pemerintah, maupun untuk penelitian selanjutnya.

