

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi berperan penting dalam mendukung keberhasilan Pembangunan, terutama karena fungsinya dalam menunjang aktivitas ekonomi masyarakat di berbagai wilayah, baik di kota maupun desa. Transportasi secara umum dapat dipahami sebagai upaya pemindahan manusia atau barang dari satu titik ke titik lainnya dalam rentang waktu tertentu, dengan memanfaatkan kendaraan yang digerakkan oleh kekuatan manusia, hewan, ataupun mesin.<sup>1</sup> Transportasi umum merupakan layanan angkutan penumpang yang disediakan untuk masyarakat luas melalui sistem perjalanan bersama. Umumnya, layanan ini dioperasikan sesuai jadwal, melintasi rute tertentu, dan memerlukan pembayaran untuk setiap perjalanan.<sup>2</sup>

Terbentuknya proses transportasi berakar dari adanya perbedaan kebutuhan antarindividu maupun antarwilayah. Perbedaan ini bersifat kualitatif dan memiliki karakteristik unik yang dipengaruhi oleh waktu, tujuan perjalanan, jenis barang atau penumpang yang diangkut, serta faktor lainnya. Lebih dari sekadar sarana sosial yang menghubungkan antar manusia, transportasi juga memiliki nilai strategis sebagai alat ekonomi dan politik yang memungkinkan suatu negara membuka wilayah-wilayah

---

<sup>1</sup> Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., dkk. (2023). “*Manajemen transportasi*” Cendikia Mulia Mandiri, hlm-11.

<sup>2</sup> Warokka, R., Pandey, S. V., & Timboeleng, J. A. (2020). “Analisa Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Angkutan Umum (Studi Kasus: Trayek Manado–Bitung)”, *Jurnal Sipil Statik*. Hlm.191.

terisolasi dan tertinggal, sehingga mendukung berlangsungnya pembangunan di wilayah tersebut.<sup>3</sup> Oleh sebab itu, sistem transportasi yang memadai sangat diperlukan untuk menciptakan keterhubungan wilayah dan menunjang kelancaran pergerakan manusia serta pemerataan pembangunan di berbagai daerah.

Sebagai bentuk penanganan masalah kemacetan, pemerintah mengembangkan transportasi umum untuk membatasi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi yang sering kali menjadi faktor utama kemacetan lalu lintas. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah memiliki tanggung jawab penuh dalam pengelolaan transportasi umum. Menurut Pasal 3 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), penyelenggaraan transportasi jalan ditujukan untuk menciptakan sistem lalu lintas dan angkutan yang menjamin keselamatan, kecepatan, ketertiban, kenyamanan, serta efisiensi. Selain itu, sistem ini diharapkan terintegrasi antarmoda, mampu menjangkau seluruh wilayah daratan, dan berkontribusi terhadap pemerataan pembangunan, pertumbuhan ekonomi, serta stabilitas nasional, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Suatu transportasi umum dapat dikatakan ideal apabila memenuhi sejumlah kriteria. Pertama, layanan tersedia setiap saat dan mampu menjamin ketepatan waktu dari keberangkatan hingga tiba di tujuan. Kedua, sarana transportasi tersebut harus memberikan kenyamanan baik dari sisi pelayanan maupun fasilitas. Ketiga, keamanan

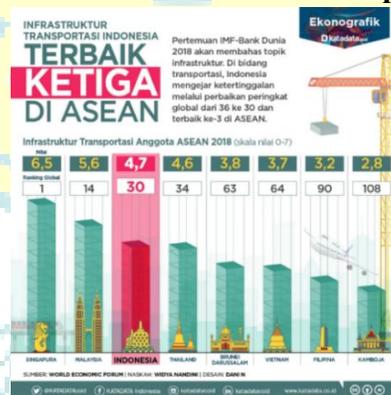
---

<sup>3</sup> Qodriyatun, S. N. (2012). "Saatnya Beralih ke Sistem Transportasi Berkelanjutan", *Jurnal Info Singkat Kesejahteraan Sosial*. Hlm.10

penumpang harus terjaga dari ancaman kejahatan maupun risiko kecelakaan. Terakhir, durasi perjalanan yang singkat menjadi nilai tambah dalam efisiensi layanan.<sup>4</sup>

Salah satu keberhasilan transportasi umum di Asia terletak di Negara Jepang yang dikenal sebagai negara dengan sistem transportasi terbaik di dunia.<sup>5</sup> Negara yang dijuluki Negeri Matahari Terbit ini memiliki sistem transportasi yang modern dan efisien, didukung oleh teknologi canggih. Secara umum, moda transportasi di Jepang meliputi darat, laut, dan udara, sebagaimana halnya negara-negara lain. Namun, yang membedakan adalah keteraturan sistem operasional serta kenyamanan desain moda transportasinya, termasuk jalur-jalur khusus yang disesuaikan dengan peraturan. Hal ini menjadikan masyarakat Jepang lebih memilih menggunakan transportasi umum untuk mendukung mobilitas sehari-hari ketimbang kendaraan pribadi, sehingga kondisi lalu lintas cenderung lancar dan bebas dari kemacetan.

**Gambar 1. 1 Data Statistik Infrastruktur Transportasi di ASEAN**



(Sumber: [www.katadata.co.id](http://www.katadata.co.id), 2018)

<sup>4</sup> Ramadhani, R. (2019). "Hubungan antara Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota dengan Karakteristik Sosio Ekonomi", Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia. Hlm. 14-15.

<sup>5</sup> Nipponbako.com, "Mengenal Sistem Transportasi di Jepang yang Super Canggih", diakses melalui <https://nipponbako.com/blogs/mengenal-sistem-transportasi-di-jepang-yang-super-canggih>, pada tanggal 20 Februari 2024 pukul 19.00 WIB.

Pada gambar 1.1, dapat dilihat bahwa Singapura menempati posisi teratas dalam hal keterjangkauan infrastruktur transportasi umum.<sup>6</sup> Negara ini dinilai memiliki sistem transportasi yang paling efisien sekaligus terjangkau di antara 24 kota besar dunia. Integrasi moda transportasi menjadi nilai unggul tersendiri bagi sistem transportasi darat di Singapura. Selain itu, sistem transportasi umum di Singapura diakui sebagai salah satu sistem yang unggul dalam aspek keamanan dan ramah lingkungan. Sistem pembayaran dengan kartu EZ-Link dinilai fleksibel serta memudahkan pengguna, jika dibandingkan dengan sistem serupa di negara lain. Selain itu, penerapan Electronic Road Pricing (ERP) dan tingginya pajak kepemilikan mobil menjadi strategi efektif pemerintah untuk mengendalikan kemacetan. Berdasarkan survei terhadap 400 warga di tiap kota serta 30 pakar transportasi, lebih dari 80 persen responden menyatakan puas terhadap transportasi umum yang tersedia. Kepuasan tersebut didasarkan pada aksesibilitas yang tinggi, efisiensi layanan, kenyamanan, serta keberlanjutan sistem transportasi yang ada.<sup>7</sup>

Di Indonesia, khususnya wilayah DKI Jakarta, saat ini telah terjadi berbagai perubahan besar dalam pengembangan infrastruktur transportasi. Perubahan tersebut tampak melalui pembangunan jalan tol, kereta cepat, serta pengembangan moda transportasi massal di sejumlah kota. Dengan demikian, kebutuhan akan transportasi perkotaan yang ramah bagi pengguna dan lingkungan dapat dipenuhi. Namun, tuntutan

---

<sup>6</sup> Kompas.com. “Sistem Transportasi Singapura Terbaik di Dunia”, diakses melalui <https://amp.kompas.com/ekonomi/read/2018/08/24/060000926/sistem-transportasi-singapura-terbaik-di-dunia>, pada tanggal 20 Februari 2024 pukul 19.15 WIB.

<sup>7</sup> *Ibid.*,

terhadap sistem transportasi kini tidak hanya sebatas kenyamanan dan keramahan lingkungan, melainkan juga harus memperhatikan aspek keberlanjutan. Pada tahun 1994, OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) mendefinisikan transportasi berkelanjutan sebagai sistem yang mampu memenuhi kebutuhan mobilitas tanpa menimbulkan dampak buruk bagi kesehatan masyarakat maupun kelestarian ekosistem. Hal ini mencakup penggunaan sumber daya terbarukan dengan tingkat konsumsi yang tidak melebihi kapasitas regenerasinya, serta pemanfaatan sumber daya tak terbarukan dengan laju yang lebih rendah dibandingkan dengan kecepatan pengembangan sumber daya alternatif yang bersifat terbarukan.<sup>8</sup>

Penerapan sistem transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*) yang kini mulai diadopsi secara luas oleh berbagai negara, baik negara maju maupun berkembang, terbukti cukup efektif dalam mengatasi permasalahan transportasi. Center of Sustainable Development (1997) menjelaskan bahwa sistem transportasi yang berkelanjutan adalah sistem yang menjamin akses yang aman terhadap kebutuhan dasar masyarakat, sambil tetap memperhatikan aspek kesehatan manusia, kelestarian ekosistem, dan keadilan antargenerasi, baik untuk masa kini maupun masa mendatang. Artinya, sistem transportasi ini tidak hanya harus efisien dari sisi ekonomi, tetapi juga harus memperhitungkan dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan.<sup>9</sup> Richardson turut menambahkan bahwa transportasi berkelanjutan adalah sistem yang tidak

---

<sup>8</sup> Mulia, R. P. (2016). "*Perencanaan Strategis dalam Program Pengembangan Angkutan Umum Massal Berbasis Sustainable Transportation*". Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya. Hlm.52.

<sup>9</sup> Tamin, O. Z. (2007). "Menuju terciptanya sistem transportasi berkelanjutan di kota-kota besar di Indonesia", *Jurnal Transportasi*. Hlm.89.

memberikan efek merugikan yang tidak dapat diantisipasi oleh generasi masa depan, mencakup aspek-aspek seperti konsumsi bahan bakar, polusi emisi, keselamatan, kemacetan, serta keterjangkauan akses ekonomi dan sosial.<sup>10</sup>

Secara konseptual transportasi perkotaan yang berkelanjutan dapat diartikan sebagai sistem transportasi yang tidak hanya memfasilitasi mobilitas penduduk perkotaan, tetapi juga menjadi penggerak utama dalam mencapai tujuan pembangunan ekonomi dan sosial wilayah perkotaan secara menyeluruh.<sup>11</sup> Meski terdapat berbagai definisi yang menjelaskan konsep transportasi berkelanjutan, semua definisi tersebut pada dasarnya menekankan hal-hal yang serupa. Intinya, sistem transportasi yang berkelanjutan harus mampu menyediakan akses aman bagi kebutuhan dasar masyarakat, menjaga kesehatan manusia dan ekosistem, serta memastikan keadilan antargenerasi, baik masa kini maupun yang akan datang. Dalam konteks perkotaan, transportasi berkelanjutan memiliki peran strategis sebagai penggerak utama pembangunan ekonomi dan sosial, serta berfungsi untuk mendukung kelancaran mobilitas penduduk secara menyeluruh.

Dalam proses pembangunan infrastruktur transportasi umum yang berkelanjutan di DKI Jakarta, kemacetan menjadi salah satu persoalan utama yang sering kali memicu konflik sosial di tengah masyarakat, terutama di kalangan pengguna jalan. Kemacetan ini disebabkan oleh sejumlah faktor, antara lain pesatnya pertumbuhan penduduk,

---

<sup>10</sup> Brotodewo, N. (2010). "Penilaian indikator transportasi berkelanjutan pada kawasan metropolitan di Indonesia", *Jurnal perencanaan wilayah dan kota*. Hlm.166.

<sup>11</sup> Hariyani, S., Agustin, I. W., & Waloejo, B. S. (2023). "*Transportasi Berkelanjutan*". Universitas Brawijaya Press. Hlm.3.

tingginya laju urbanisasi, keterlambatan dalam pengembangan infrastruktur jalan, serta penambahan jumlah kendaraan pribadi yang sangat cepat. Dampak dari kondisi tersebut tidak hanya sebatas pada kemacetan, tetapi juga menciptakan keruwetan lalu lintas, peningkatan polusi udara, hingga bertambahnya angka kecelakaan di jalan raya.

Tingkat kepadatan, yang mengacu pada jumlah kendaraan dalam suatu ruas jalan pada panjang tertentu, sering kali menjadi indikator utama kemacetan.<sup>12</sup> Kondisi ini tidak hanya memperlambat mobilitas masyarakat, tetapi juga memberikan dampak signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan, khususnya di kota metropolitan seperti Jakarta. Salah satu akibatnya adalah penggunaan bahan bakar yang boros, karena kendaraan tetap beroperasi meskipun pergerakannya sangat terbatas. Selain itu, kemacetan juga berkontribusi pada peningkatan kadar polusi udara akibat emisi gas buang yang terus menerus dihasilkan oleh kendaraan dalam kondisi berhenti atau bergerak lambat.<sup>13</sup> Dampak negatif lainnya adalah gangguan psikososial, seperti stres, kepanikan, dan amarah, yang sering dialami oleh pengendara dan pengguna jalan akibat perjalanan yang lebih lama dari perkiraan.<sup>14</sup> Jika tidak segera ditangani dengan kebijakan transportasi yang efektif, kemacetan akan semakin memperburuk kualitas hidup masyarakat perkotaan, mengurangi ketersediaan udara bersih, serta meningkatkan risiko penyakit akibat polusi dan tekanan psikologis.

---

<sup>12</sup> Zaky, M. (2019). *“Dampak Kemacetan Terhadap Pendapatan Pekerja Komuter di Barombong”*, Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin. Hlm.4.

<sup>13</sup> Prudential.co.id. *“Tinggal di Perkotaan, Ketahui Dulu Dampak Pencemaran Udara yang Bisa Ganggu Kesehatan.”*

<sup>14</sup> Muhammad Rafael. (2024) *“Dampak Kemacetan pada Kesehatan di Tengah Hiruk Pikuk Perkotaan”*, diakses dari Website Kumparan.com.

Penelitian yang dilakukan oleh Rohana Sitanggang mengenai faktor-faktor penyebab kemacetan di DKI Jakarta menunjukkan bahwa, menurut persepsi para pengguna jalan, tingginya penggunaan kendaraan pribadi menjadi penyebab utama kemacetan. Selain itu, volume kendaraan yang melampaui kapasitas jalan turut memperburuk kondisi lalu lintas. Untuk mengatasi permasalahan ini, sejumlah solusi dapat diupayakan melalui perbaikan sistem transportasi, peningkatan prasarana, serta penerapan strategi rekayasa dan manajemen lalu lintas yang lebih efektif.

**Tabel 1. 1 Indeks Jumlah Pertumbuhan Kendaraan DKI Jakarta**

<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Mobil Penumpang	3.365.467	3.544.491	3.766.059
Bus	35.266	36.339	37.180
Truk	679.708	713.059	748.395
Sepeda Motor	16.141.380	16.711.638	17.304.447
<b>Jumlah</b>	<b>20.221.821</b>	<b>21.005.527</b>	<b>21.856.081</b>

(Sumber : Badan Pusat Statistik, Tahun 2022)

Tabel 1.1 di atas memaparkan jumlah pertumbuhan kendaraan di DKI Jakarta selama tahun 2020 sampai 2022. Terlihat setiap tahunnya, jumlah kendaraan di setiap jenis kendaraan bertambah. Sehingga, sudah dipastikan akan berpengaruh terhadap meningkatnya kemacetan di Jakarta. Menurut pernyataan Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya, tingkat kemacetan di Jakarta pada pertengahan tahun 2023 tercatat sebesar 53 persen. Angka ini mengalami lonjakan tajam dibandingkan dengan periode pandemi COVID-19, yang saat itu indeks kemacetannya hanya sebesar 35 persen.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> CNN Indonesia, “Polda Metro Sebut Kemacetan Jakarta Capai 53 Persen: Sudah Tidak Ideal”, diakses melalui <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20230813123901-20-985483/polda-metro-sebut-kemacetan-jakarta-capai-53-persen-sudah-tidak-ideal/amp>, pada tanggal 23 Februari 2024 pukul 12.10 WIB.

Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta sebuah sistem transportasi massal yang menjadi tulang punggung mobilitas perkotaan di ibu kota Indonesia.<sup>16</sup> Diresmikan pada tahun 2019, MRT Jakarta menghubungkan berbagai kawasan strategis dengan rute utamanya yang saat ini meliputi jalur dari Lebak Bulus hingga Bundaran HI. Proyek ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang kronis di Jakarta dengan menawarkan alternatif transportasi yang cepat, nyaman, dan efisien. Dengan fasilitas modern, seperti kereta yang ber-AC, stasiun yang bersih, serta sistem pembayaran elektronik, MRT Jakarta menarik minat berbagai lapisan masyarakat yang mencari solusi transportasi yang andal.

Selain manfaat langsung bagi para pengguna, MRT Jakarta juga membawa dampak positif bagi ekonomi dan lingkungan kota. Dengan mendorong penggunaan transportasi umum, MRT membantu mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara, yang merupakan masalah serius di Jakarta. Di sisi ekonomi, pengembangan jalur MRT telah mendorong revitalisasi kawasan di sekitar stasiun, meningkatkan nilai properti, dan menciptakan peluang bisnis baru. Dengan ekspansi yang terus berlanjut, termasuk rencana pembangunan jalur-jalur baru, MRT Jakarta diharapkan akan semakin memperkuat perannya dalam memfasilitasi mobilitas warga dan mendukung pembangunan berkelanjutan di Jakarta.

Merujuk pada data yang dipublikasikan pada Website MRT Jakarta, saat ini diketahui jumlah pengguna layanan MRT hingga saat ini tercatat sebanyak 2.868.163

---

<sup>16</sup> Mashpufah, R. N. (2021). "Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi di Perkotaan", *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik*. Hlm.294.

orang, dengan rata-rata pengguna harian mencapai 98.902 orang dan total perjalanan kereta sebanyak 7.539 kali. MRT Jakarta secara konsisten mempertahankan ketepatan waktu operasionalnya, termasuk ketepatan waktu tempuh, kedatangan, dan berhenti ratangga sebesar 99,97 persen. Pada hari kerja, yaitu Senin hingga Jumat, rata-rata penumpang meningkat menjadi 118 ribu orang per hari, dan angka tertinggi tercatat pada Rabu, 7 Februari 2024, dengan 132.746 pengguna.<sup>17</sup> Fakta ini menunjukkan bahwa MRT Jakarta telah menjadi pilihan utama kalangan pekerja dalam memenuhi kebutuhan mobilitas harian mereka.

Peran lingkungan sosial dalam membentuk sikap dan perilaku individu sangat penting, termasuk dalam hal pemanfaatan transportasi publik seperti MRT Jakarta. Persepsi terhadap moda transportasi ini dapat dibentuk melalui interaksi dengan orang-orang terdekat seperti keluarga, teman, dan rekan kerja. Misalnya, jika anggota keluarga atau teman sering berbagi pengalaman positif tentang kenyamanan, efisiensi, dan keamanan MRT, individu tersebut cenderung memiliki pandangan yang lebih positif dan terdorong untuk menggunakan MRT Jakarta. Lingkungan keluarga adalah lingkungan yang menjadi tempat pertama bagi anak untuk mendapatkan pendidikan dan pengalaman. Lingkungan ini mencakup hubungan antara anggota keluarga, cara orang tua mendidik anak, dan nilai-nilai yang ditanamkan sejak dini. Dalam lingkungan keluarga, anak belajar berbagai aspek kehidupan yang menjadi dasar bagi

---

<sup>17</sup> MRT Jakarta, “2,8 Juta Orang Naik Ratangga pada Februari 2024”, diakses melalui <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/28-juta-orang-naik-ratangga-pada-februari-2024#:~:text=Pada%20Februari%202024%2C%20total%20pengguna,jumlah%20perjalanan%20kereta%207.539%20perjalanan> pada tanggal 21 Juni 2024 pukul 14.00 WIB.

perkembangan kepribadiannya. Interaksi yang terjadi dalam keluarga menjadi faktor utama dalam perkembangan karakter, pembentukan sikap, dan perilaku anak sehari-harinya.<sup>18</sup>

Norma sosial dan tekanan kelompok juga berperan signifikan, sebagaimana jika dalam komunitas tertentu penggunaan transportasi umum dianggap sebagai tindakan yang mendukung keberlanjutan dan ramah lingkungan, individu akan merasa lebih termotivasi untuk mengikuti tren ini demi mendapatkan penerimaan sosial dan merasa bagian dari komunitas yang peduli terhadap lingkungan. Menurut Soerjono Soekanto, tata nilai merupakan kumpulan nilai-nilai yang dimiliki oleh suatu masyarakat atau kelompok masyarakat, yang tercermin dalam norma-norma sosial yang diinternalisasi oleh anggotanya.<sup>19</sup>

Tata nilai mencakup pandangan-pandangan umum mengenai apa yang dianggap baik, benar, adil, atau pantas oleh masyarakat tersebut. Ini mencakup nilai-nilai seperti kejujuran, keadilan, solidaritas, dan sebagainya yang menjadi landasan bagi perilaku anggota masyarakat dalam berinteraksi dan beradaptasi dengan lingkungan sosialnya. Kesimpulannya, lingkungan sosial memberikan pengaruh yang besar dalam membentuk sikap individu terhadap penggunaan transportasi umum seperti MRT Jakarta, melalui peran keluarga, pola interaksi sosial, serta norma dan nilai sosial yang

---

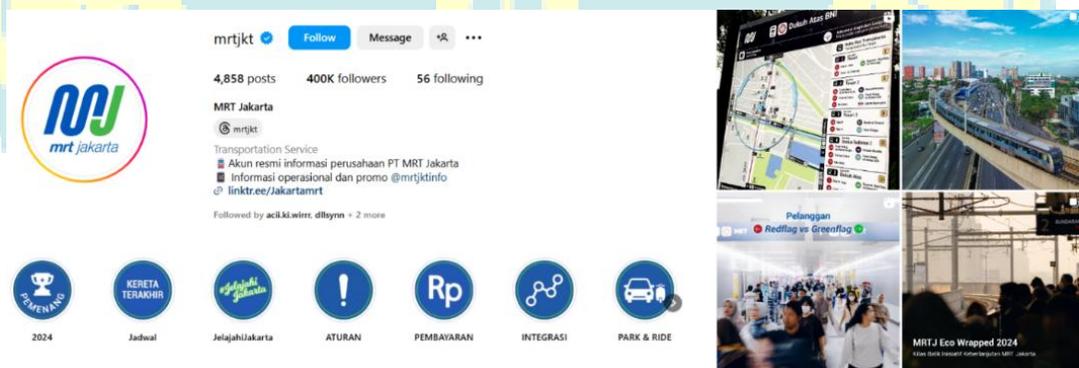
<sup>18</sup> Maghfiroh, U., (2021). *“Pengaruh Lingkungan Keluarga dan Motivasi Belajar terhadap Prestasi Belajar Al-Quran Hadis Siswa Kelas CIII MTS Negeri 5 Tahun Ajaran 2019/2020”*, Institut Agama Islam Negeri Kediri. Hlm.2.

<sup>19</sup> Pitoewas, B. (2018). *“Pengaruh lingkungan sosial dan sikap remaja terhadap perubahan tata nilai”*, *Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*. Hlm.11.

berlaku dalam masyarakat. Sikap yang positif terhadap penggunaan MRT terbentuk melalui proses sosial yang berlangsung secara bertahap dan berkesinambungan dalam kehidupan individu sehari-hari di tengah masyarakatnya.

Kemudian, media sosial kini telah menjadi platform yang sangat berpengaruh dalam membentuk opini publik dan sikap individu terhadap berbagai isu, termasuk transportasi publik. Melalui media sosial, informasi tentang MRT Jakarta dapat tersebar luas dan cepat, mencakup berita, ulasan pengguna, serta kampanye promosi dari pengelola MRT. Pengalaman pengguna yang dibagikan di media sosial, baik dalam bentuk ulasan positif maupun kritik, dapat secara signifikan mempengaruhi persepsi dan sikap orang lain.

**Gambar 1. 2 Media Sosial Instagram @mrtjkt**



*(Sumber: Instagram MRT Jakarta, 2024)*

Postingan yang menyoroti kenyamanan, kebersihan, dan keandalan MRT Jakarta dapat mendorong lebih banyak orang untuk mencoba layanan tersebut. Di sisi lain, keluhan atau kritik yang viral dapat merusak citra MRT dan menurunkan minat pengguna potensial. Media sosial juga memungkinkan interaksi langsung antara

pengguna dan pengelola MRT, memberikan ruang untuk masukan dan peningkatan layanan yang pada akhirnya dapat meningkatkan kepuasan dan loyalitas pengguna.

Peneliti memilih melakukan penelitian di MRT Jakarta rute Dukuh Atas – Blok M karena jalur ini merupakan salah satu segmen tersibuk dan paling strategis di sistem MRT Jakarta. Rute ini melintasi kawasan bisnis dan perkantoran yang padat, serta berbagai pusat perbelanjaan dan hiburan yang sering dikunjungi oleh masyarakat urban. Hal ini memungkinkan peneliti untuk mendapatkan sampel yang beragam dari berbagai latar belakang sosial dan ekonomi, sehingga memungkinkan diperolehnya gambaran yang lebih menyeluruh mengenai pengaruh lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna MRT.

Dengan mempertimbangkan dinamika perkotaan seperti kepadatan penduduk, mobilitas tinggi, dan perubahan gaya hidup masyarakat kota besar, penelitian ini ditempatkan dalam kerangka kajian sosiologi perkotaan. Fokus penelitian diarahkan untuk memahami bagaimana interaksi sosial masyarakat urban dan eksposur terhadap media sosial memengaruhi sikap terhadap penggunaan transportasi publik. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya melihat MRT sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai simbol transformasi sosial dalam ruang kota modern, yang mencerminkan gaya hidup, norma sosial, dan pilihan rasional masyarakat perkotaan dalam merespon kompleksitas kehidupan kota.

Berdasarkan penjabaran di atas, peneliti menetapkan untuk memilih judul penelitian yaitu: *“Pengaruh Derajat Lingkungan Sosial dan Penggunaan Media Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta Rute*

*Dukuh Atas – Blok M.*” Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pemahaman mengenai fenomena sosial transportasi di tengah masyarakat kota Jakarta dalam perspektif sosiologi perkotaan. Penelitian mengenai pengaruh variabel sosial terhadap sikap manusia telah dilakukan sebelumnya, meskipun belum secara spesifik mengkaji pengguna transportasi publik seperti MRT. Penelitian pertama berjudul *“Pengaruh Media Sosial terhadap Sikap dan Pendapat Pemuda Mengenai Ujaran Kebencian”* yang dilakukan oleh Eddy Syarif. Didapatkan hasil Uji Koefisien Determinasi sebesar 0,018 atau 1,8% yang menandakan variabel aktualitas, objektivitas, dan kualitas pesan ujaran kebencian hanya menjelaskan 1,8% dari variasi sikap pemuda, sisanya 98,2% dipengaruhi faktor lain. Penelitian ini menunjukkan bahwa media sosial tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap sikap dan pendapat pemuda terkait ujaran kebencian, namun tetap memberikan pemahaman mengenai bagaimana media sosial menjadi kanal komunikasi yang membentuk persepsi dan sikap seseorang terhadap isu sosial tertentu.

Penelitian kedua dilakukan oleh Riana Monalisa Tamara dengan judul *“Peranan Lingkungan Sosial Terhadap Pembentukan Sikap Peduli Lingkungan Peserta Didik di SMA Negeri Kabupaten Cianjur.”* Penelitian ini menggunakan uji analisis regresi linear berganda, dan didapatkan nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0.652, yang berarti sekitar 65,2% variasi dalam sikap peduli lingkungan peserta didik dapat dijelaskan oleh variabel lingkungan keluarga, sekolah, dan masyarakat. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa lingkungan sosial, yang mencakup keluarga, sekolah, dan masyarakat, memiliki peran signifikan dalam membentuk sikap peduli lingkungan

pada peserta didik. Penelitian ini memperlihatkan bagaimana lingkungan sosial berkontribusi besar terhadap pembentukan sikap individu. Kedua penelitian tersebut memiliki relevansi dengan penelitian ini karena sama-sama membahas pengaruh variabel sosial, yaitu media sosial dan lingkungan sosial terhadap sikap seseorang. Akan tetapi, penelitian ini berbeda dari keduanya karena fokus pada objek pengguna transportasi publik MRT Jakarta, dengan pendekatan yang menggabungkan dua variabel independen (lingkungan sosial dan media sosial) dalam melihat pembentukan sikap pengguna transportasi modern di perkotaan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rute Dukuh Atas–Blok M dipilih sebagai lokasi penelitian karena merupakan salah satu koridor tersibuk dan paling strategis dalam jaringan Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta. Rute ini menghubungkan kawasan pusat kegiatan ekonomi, perkantoran, dan area komersial yang setiap harinya diakses oleh berbagai kalangan masyarakat urban. Tingginya intensitas mobilitas pada rute ini menjadikannya representasi yang relevan untuk menggambarkan dinamika sikap masyarakat kota terhadap pemanfaatan moda transportasi publik modern.

Selain itu, dorongan untuk melakukan penelitian ini juga muncul dari pengalaman pribadi peneliti sebagai pengguna transportasi umum. Dalam kehidupan sehari-hari, peneliti merasakan bahwa lingkungan sosial, seperti keluarga, teman, dan rekan kerja berperan besar dalam mempengaruhi pilihan untuk menggunakan MRT. Tidak hanya itu, media sosial juga menjadi sumber informasi dan pengaruh yang kuat, baik melalui

akun resmi transportasi maupun pengalaman pengguna lain yang dibagikan secara luas. Berdasarkan hal tersebut, peneliti ingin mengetahui apakah pengalaman serupa juga dirasakan oleh masyarakat lainnya. Apakah lingkungan sosial dan media sosial memang secara nyata turut mempengaruhi sikap masyarakat dalam memilih menggunakan MRT Jakarta?

Melalui rumusan masalah ini, diharapkan penelitian ini mampu memberikan kontribusi yang berarti dalam upaya peningkatan kualitas layanan MRT serta mendorong preferensi masyarakat urban untuk beralih ke moda transportasi umum. Dengan demikian, peneliti merumuskan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Adakah pengaruh Lingkungan Sosial terhadap Sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M?
2. Adakah pengaruh Media Sosial terhadap Sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M?
3. Adakah pengaruh Lingkungan Sosial dan Media Sosial terhadap Sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Sesuai perumusan masalah penelitian diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mengukur pengaruh lingkungan sosial serta media sosial

terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta pada rute Dukuh Atas – Blok M.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Akademis**

- a. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi tambahan dalam menunjang mata kuliah sosiologi perkotaan, terutama yang berkaitan dengan isu-isu perkotaan seperti penggunaan transportasi publik.
- b. Penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai rujukan bagi peneliti lain yang tertarik mengangkat tema serupa, terutama mengenai transportasi umum, sehingga menambah kajian pustaka dalam penyusunan penelitian.
- c. Berkontribusi pada pengembangan teori-teori sosial terkait pengaruh lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap individu, khususnya dalam konteks kehidupan masyarakat perkotaan yang memiliki mobilitas tinggi dan tingkat penggunaan teknologi informasi yang massif.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

- a. Temuan dari penelitian ini dapat memberikan masukan dan informasi bagi pengelola MRT Jakarta agar dapat memahami faktor-faktor yang mempengaruhi sikap pengguna. Dengan demikian, pengelola dapat merancang strategi yang lebih efektif dalam memanfaatkan media sosial untuk meningkatkan kepuasan pengguna dan memperkuat citra positif MRT di mata masyarakat.

- b. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi bagi pemerintah dalam merancang dan mengimplementasikan kebijakan yang adaptif terhadap dinamika sosial masyarakat perkotaan, serta mendorong penguatan budaya menggunakan transportasi umum di kawasan metropolitan seperti Jakarta.

### 1.5 Tinjauan Penelitian Sejenis

Tinjauan terhadap penelitian sejenis dilakukan dengan mengkaji berbagai sumber seperti jurnal, tesis, dan buku relevan dengan penelitian ini yang berjudul "*Pengaruh Lingkungan Sosial dan Media Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M*". Hal tersebut bertujuan untuk mengetahui dan membandingkan literatur dengan penelitian ini dalam mencari perbedaan dan persamaannya.

**Pertama**, dalam jurnal yang ditulis oleh Bambang Haryadi dan Bambang Riyanto dengan judul "*Kepadatan Kota dalam Perspektif Pembangunan (Transportasi) Berkelanjutan*", dibahas secara mendalam bagaimana tingginya kepadatan wilayah perkotaan berdampak langsung pada meningkatnya kemacetan lalu lintas dan pencemaran udara. Penelitian ini mengkaji dua pandangan utama: Pertama, New Urbanism, yang mendukung kepadatan kota sebagai solusi kemacetan dengan meningkatkan transportasi umum dan mendorong penggunaan alternatif seperti berjalan kaki atau bersepeda. Kedua, Urban Sprawl, yang melihat kepadatan tinggi sebagai penyebab kemacetan, sehingga kota perlu berkembang lebih luas untuk

mengurangi kepadatan kendaraan. Penelitian ini menekankan tiga elemen penting dalam transportasi perkotaan berkelanjutan: perencanaan pemanfaatan lahan, pembatasan kendaraan pribadi, dan peningkatan transportasi umum.<sup>20</sup>

Kelebihan penelitian ini adalah pembahasannya yang detail mengenai kemacetan, dampak, dan solusi transportasi berimbang. Relevansi dengan skripsi terletak pada pembahasan transportasi dalam pembangunan berkelanjutan, terutama terkait kemacetan dan penggunaan transportasi umum. Namun, perbedaannya ada pada perspektif: jurnal ini menggunakan pendekatan geografis dan demografis, sedangkan skripsi akan meninjaunya dari perspektif sosiologis.

**Kedua**, penelitian dalam jurnal dengan judul “*Pengaruh Media Sosial terhadap Sikap Remaja*” oleh Winda Fronika membahas bagaimana media sosial memengaruhi sikap remaja di era globalisasi. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif, penelitian ini berupaya memahami fenomena dalam konteks ruang dan waktu secara alamiah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa media sosial mencakup beragam platform, mulai dari forum internet, blog, jejaring sosial, majalah digital, hingga podcast dan video. Pengaruhnya terhadap remaja bersifat positif maupun negatif. Dampak positif meliputi terjaganya silaturahmi, sumber belajar, media komunikasi, pengembangan keterampilan, dan promosi bisnis. Dampak negatifnya mencakup berkurangnya

---

<sup>20</sup> Haryadi. B, dkk., (2007). “Kepadatan Kota dalam Perspektif Pembangunan (Transportasi) Berkelanjutan”. *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan*. Hlm. 86-93.

keterampilan sosial, menurunnya perhatian terhadap lingkungan, serta risiko cyber crime.<sup>21</sup>

Kelebihan jurnal ini adalah pendekatannya yang memberikan wawasan mendalam mengenai dinamika media sosial. Relevansi dengan skripsi terletak pada pembahasan pengaruh media sosial terhadap sikap individu. Perbedaannya, jurnal ini fokus pada remaja, sedangkan skripsi akan meneliti pengguna MRT dari berbagai kalangan.

**Ketiga**, dalam jurnal berjudul “*Sistem Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial*”, Alhamudin Maju Hamonangan Sitorus mengulas tentang perubahan sistem transportasi terintegrasi di Jakarta yang ditinjau dari perspektif keadilan sosial. Jurnal ini menggambarkan tingkat kemacetan yang tinggi serta dampak ekonominya, yang disebabkan oleh banyaknya kendaraan, jalan sempit, dan infrastruktur yang kurang memadai. Pemerintah DKI Jakarta telah menerapkan berbagai kebijakan, seperti ganjil-genap, penambahan armada Transjakarta, pembangunan MRT, dan jalan layang untuk mendorong peralihan ke transportasi publik.<sup>22</sup>

Pengembangan sistem terintegrasi mencakup MRT, BRT, revitalisasi Commuter Line, serta program Jak Lingko yang mengintegrasikan pembayaran dan moda transportasi. Namun, implementasi masih menghadapi tantangan, seperti integrasi tarif

---

<sup>21</sup> Fronika, W. (2019). “*Pengaruh Media Sosial Terhadap Sikap Remaja*”, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Padang. Hlm.3.

<sup>22</sup> Sitorus, A. M. H. (2022). “*Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial*”, *Jurnal Sosiologi Andalas*. Hlm.35.

Jabodetabek, kesiapan infrastruktur, dan akses ke layanan keuangan. Pembangunan ini juga perlu mempertimbangkan aspek keadilan sosial, termasuk distribusi manfaat secara merata. Kelebihan penelitian ini adalah memberikan wawasan mendalam tentang pengalaman masyarakat dan rekomendasi kebijakan terkait keadilan sosial dalam transportasi. Relevansinya dengan skripsi yang akan dilakukan terletak pada pemahaman mengenai upaya pemerintah dalam meningkatkan transportasi umum dan faktor-faktor yang memengaruhi sikap masyarakat dalam penggunaannya. Perbedaannya, penelitian skripsi lebih spesifik pada sikap pengguna MRT, sementara jurnal ini lebih luas dalam membahas transformasi sistem transportasi terintegrasi, termasuk aspek sosial dan tantangan implementasi.

*Keempat*, dalam jurnal “Pengaruh Media Sosial Terhadap Sikap dan Pendapat Pemuda Mengenai Ujaran Kebencian” oleh Eddy Syarif meneliti efek media sosial menggunakan pendekatan kuantitatif. Data dikumpulkan melalui kuesioner dari 212 responden dengan *stratified random sampling*, dianalisis menggunakan uji analisis jalur dan SPSS. Penelitian ini membahas bagaimana pertumbuhan 106 juta pengguna media sosial di Indonesia memengaruhi perilaku individu. Media sosial menjadi ruang bebas yang menuntut kebijaksanaan pengguna agar tidak mudah terpengaruh atau menyebarkan opini negatif. Sikap individu terhadap suatu objek terbentuk melalui interaksi sosial dan terdiri dari komponen afektif, kognitif, dan perilaku.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Syarif, E. (2019). “Pengaruh media sosial terhadap sikap dan pendapat pemuda mengenai ujaran kebencian”, *Jurnal Common*. Hlm.136.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ujaran kebencian di media sosial tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap sikap dan pendapat pemuda di wilayah Condet, Jakarta. Baik aspek afektif maupun konatif tidak menunjukkan hubungan langsung, sementara sebagian besar responden justru menunjukkan pandangan negatif terhadap ujaran kebencian tersebut. Kelebihan penelitian ini adalah penggunaan metode kuantitatif yang kuat dengan sampel representatif. Namun, kelemahannya adalah tidak ditemukannya pengaruh signifikan, sehingga perlu eksplorasi lebih lanjut terhadap faktor lain yang memengaruhi sikap terhadap ujaran kebencian.

**Kelima**, penelitian yang dilakukan oleh Riana Monalisa Tamara, dengan judul *“Peranan Lingkungan Sosial terhadap Pembentukan Sikap Peduli Lingkungan Peserta Didik di SMA Negeri Kabupaten Cianjur”*. Penelitian ini mengkaji bagaimana peran lingkungan sosial dalam membentuk sikap peduli lingkungan siswa. Hasilnya menunjukkan bahwa sikap tersebut dipengaruhi secara signifikan oleh lingkungan sekolah, keluarga, dan masyarakat, dengan lingkungan sekolah sebagai faktor dominan. Hal ini disebabkan peran guru yang aktif dalam menanamkan kesadaran dan nilai-nilai kepedulian terhadap lingkungan. Keluarga juga berkontribusi dengan memberikan contoh nyata dalam keseharian. Namun, lingkungan masyarakat ditemukan memiliki peran yang lebih rendah, di mana meskipun ada partisipasi dalam kegiatan gotong royong, tingkat empati dan keterlibatan aktif masih kurang.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Tamara, R. M. (2016). “Peranan lingkungan sosial terhadap pembentukan sikap peduli lingkungan peserta didik di SMA Negeri Kabupaten Cianjur”, *Jurnal Geografi Gea*. Hlm.50.

Kelebihan jurnal ini adalah memberikan wawasan mendalam mengenai peran lingkungan sosial dalam membentuk sikap peduli lingkungan serta menggunakan data kuantitatif yang dapat dianalisis lebih lanjut. Relevansi dengan penelitian skripsi saya adalah bahwa keduanya meneliti pengaruh lingkungan terhadap sikap individu. Namun, jurnal ini lebih fokus pada faktor sosial dalam konteks kepedulian lingkungan, sedangkan skripsi saya akan menambahkan pengaruh media sosial sebagai variabel dalam pembentukan sikap pengguna MRT dalam konteks transportasi.

**Keenam**, penelitian dalam jurnal Jurnal “*Hubungan antara Sikap, Minat dan Perilaku Manusia*” oleh Dr. Yayat Suharyat, M.Pd membahas keterkaitan antara sikap, minat, dan perilaku manusia. Sikap dianggap sebagai faktor utama dalam menentukan perilaku seseorang. Dalam jurnal ini dijelaskan bahwa sikap umumnya berkaitan dengan dua bentuk reaksi, yaitu menerima atau menolak terhadap suatu objek. Dalam kajian sosiologi dan psikologi, sikap didefinisikan sebagai kecenderungan individu dalam merespons stimulus dari lingkungan sosial dengan cara tertentu. Sikap mencerminkan bagaimana seseorang merespons individu lain, situasi, ide, atau konsep sosial yang dihadapinya.<sup>25</sup> Secara umum, sikap terdiri dari tiga komponen utama, yaitu:

1. Kognitif , berkaitan dengan pengetahuan, keyakinan, dan pemahaman seseorang pada suatu objek. Informasi yang diterima diproses melalui analisis dan evaluasi hingga menghasilkan nilai-nilai yang diyakini benar.

---

<sup>25</sup> Suharyat, Y. (2009). “Hubungan antara sikap, minat dan perilaku manusia”, *Jurnal region*. Hlm.2.

2. Afektif, berkaitan dengan perasaan atau emosi individu terhadap objek tertentu. Reaksi emosional ini berkembang sejalan dengan penilaian yang telah dilakukan sebelumnya.
3. Konatif, berkaitan dengan niat atau dorongan seseorang untuk melakukan tindakan yang sesuai dengan sikap yang dimilikinya terhadap suatu objek.

Ketiga komponen ini berinteraksi membentuk satu kesatuan sikap yang kemudian mempengaruhi perilaku individu. Kelebihan jurnal ini adalah penyajiannya yang sangat terperinci dan mudah dipahami, sehingga memberikan wawasan mendalam mengenai sikap manusia. Namun, kekurangannya adalah jurnal ini tidak menyajikan studi kasus atau data empiris yang dapat menggambarkan keadaan nyata di kehidupan sehari-hari. Relevansi jurnal dengan penelitian skripsi saya terletak pada fokus yang sama, yaitu analisis sikap manusia. Jurnal ini menyediakan kerangka kerja teoretis yang dapat digunakan dalam memahami bagaimana sikap seseorang terbentuk dan bagaimana sikap tersebut dapat berpengaruh pada perilaku mereka.

**Ketujuh**, penelitian dalam jurnal "*Pembentukan Sikap*" oleh Darmiyati Zuchdi membahas konsep pembentukan sikap manusia dalam konteks interaksi sosial dan pengaruh berbagai faktor eksternal.<sup>26</sup> Pembentukan sikap dalam jurnal ini dijelaskan sebagai proses yang dipengaruhi oleh interaksi sosial. Berbagai faktor berkontribusi dalam membentuk sikap sosial, di antaranya pengalaman langsung, budaya, pengaruh dari orang lain, media massa, institusi pendidikan dan agama, serta faktor emosional

---

<sup>26</sup> Zuchdi, D. (1995). "Pembentukan sikap", *Jurnal Cakrawala Pendidikan*. Hlm. 52.

individu. Oleh karena itu, pembentukan sikap yang positif dan persuasif memerlukan manipulasi atau pengaruh terhadap faktor-faktor tersebut, baik secara individu maupun kolektif.

Kelebihan jurnal ini adalah penggunaan berbagai metode pengukuran sikap dan pendekatan teori yang mendalam. Kekurangannya adalah keterbatasan ruang lingkup objek yang diteliti, yang mengurangi kompleksitas pembentukan sikap. Relevansi jurnal dengan penelitian skripsi saya adalah pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi sikap, terutama dalam interaksi sosial. Persamaannya adalah membahas sikap manusia dan pengaruh interaksi sosial, sementara perbedaannya adalah fokus skripsi saya lebih pada sikap pengguna MRT Jakarta, sedangkan jurnal lebih umum membahas sikap secara luas.

**Kedelapan,** penelitian dalam Jurnal "*Origin-destination inference in public transportation systems: A comprehensive review*" oleh Mohammed membahas pentingnya angkutan massal dalam mobilitas berkelanjutan, dengan fokus pada pendekatan pemodelan untuk memperkirakan aliran asal-tujuan (OD) dalam sistem transportasi umum.<sup>27</sup> Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendekatan ini dapat menjadi dasar untuk pengembangan metode baru dalam sistem transportasi global. Kelebihan jurnal adalah tinjauan komprehensif tentang inferensi asal-tujuan, sementara kekurangannya adalah keterbatasan data untuk estimasi matriks asal-tujuan. Relevansi

---

<sup>27</sup> Mohammed, M., & Oke, J. (2023). "Origin-destination inference in public transportation systems: A comprehensive review", *International Journal of Transportation Science and Technology*. Hlm. 315-328.

dengan penelitian skripsi saya terletak pada fokus keduanya pada transportasi umum yang berkelanjutan. Namun, perbedaannya adalah penelitian skripsi saya lebih menekankan analisis sikap masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum di rute tertentu, sementara jurnal ini berfokus pada pemodelan aliran asal-tujuan dalam jaringan transportasi umum secara umum. Kedua penelitian ini saling melengkapi untuk memberikan pemahaman lebih menyeluruh tentang pengembangan sistem transportasi berkelanjutan.

**Kesembilan**, penelitian dalam jurnal internasional dengan Jurnal "*Car ownership and commuting mode of the 'original' residents in a high-density city center: A case research in Shanghai*" oleh Haixiao Pan membahas urbanisasi dan motorisasi yang pesat di Tiongkok, khususnya di Shanghai, yang menyebabkan masalah kemacetan, polusi udara, dan emisi CO<sub>2</sub>. Penelitian ini fokus pada warga lokal Shanghai yang cenderung memilih transportasi Teori perilaku terencana digunakan untuk menjelaskan keputusan pemilihan moda transportasi berdasarkan sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan.<sup>28</sup> Temuan utama menunjukkan bahwa faktor-faktor seperti jarak ke stasiun metro, kepemilikan apartemen, dan lokasi tempat kerja mempengaruhi pilihan moda transportasi. Penduduk di pusat kota cenderung memilih transportasi umum, sementara mereka yang tinggal di pinggiran kota lebih cenderung memiliki mobil. Relevansi dengan penelitian skripsi saya terletak pada keduanya yang membahas dinamika transportasi di kota besar. Keduanya menganalisis bagaimana

---

<sup>28</sup> Chen, T., Ge, Y., & Pan, H. (2021). "Car ownership and commuting mode of the "original" residents in a high-density city center", *Journal of transport and land use*. Hlm.106.

perkembangan sistem transportasi mempengaruhi sikap penduduk kota dalam memilih moda transportasi, dan bagaimana strategi untuk meningkatkan penggunaan transportasi umum sebagai solusi kemacetan.

**Kesepuluh**, penelitian dalam jurnal internasional "*The effect of transport infrastructure, congestion and reliability on mental wellbeing: a systematic review of empirical studies*" yang ditulis oleh Martha Aranha Conceicao, dkk. Jurnal ini membahas pengaruh infrastruktur transportasi terhadap kesejahteraan mental, dengan tinjauan sistematis terhadap studi empiris.<sup>29</sup> Temuan menunjukkan bahwa mobilitas transportasi berhubungan dengan kesejahteraan subjektif, yang dimediasi oleh variabel seperti penguasaan lingkungan, hubungan sosial positif, dan penerimaan diri. Relevansi dengan penelitian skripsi saya terletak pada keduanya yang membahas transportasi umum dan dampaknya terhadap masyarakat. Meskipun keduanya fokus pada aspek sosial masyarakat, perbedaannya adalah pada variabel yang diteliti: skripsi saya lebih fokus pada pengaruh lingkungan sosial, media sosial, dan sikap pengguna terhadap transportasi, sedangkan jurnal ini lebih menekankan pengaruh infrastruktur transportasi terhadap kesejahteraan mental, seperti stres, kepuasan hidup, dan kesejahteraan subjektif.

**Kesebelas**, penelitian sejenis dalam sebuah tesis berjudul "*Pengurangan Tingkat Ketergantungan Bermobil Pribadi dengan Pengembangan Berkonsep Multifungsi di*

---

<sup>29</sup> Conceicao, M. A., Monteiro, M. M., dkk. (2023). "The effect of transport infrastructure, congestion and reliability on mental wellbeing: a systematic review of empirical studies", *Transport reviews*. Hlm. 256.

*Tengah Kota*" yang ditulis oleh Arini Yunita membahas meningkatnya kemacetan di Jakarta yang dipicu oleh dominasi penggunaan kendaraan pribadi. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini bersifat kuantitatif dengan teknik *convenience sampling* untuk pemilihan responden. Tesis ini mengidentifikasi beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi di Jakarta, seperti pertumbuhan kendaraan pribadi yang cepat, kurangnya infrastruktur transportasi massal yang memadai, dan pola tata guna lahan yang kurang terintegrasi.<sup>30</sup>

Penelitian ini menekankan pentingnya pengembangan transportasi massal yang terintegrasi dengan pola tata guna lahan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Kehadiran transportasi massal yang memadai diharapkan mampu mendorong masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum, sehingga dapat mengurangi kemacetan serta meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan. Relevansi dengan penelitian skripsi saya terletak pada keduanya yang membahas transportasi perkotaan, khususnya di Jakarta. Persamaan dengan penelitian yang akan dilakukan, yaitu sama-sama menggunakan pendekatan kuantitatif. Namun, perbedaannya terletak pada variabel analisis yang digunakan: penelitian saya lebih fokus pada pengaruh lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap masyarakat dalam memilih transportasi umum (MRT Jakarta), sementara tesis ini menekankan pada faktor-faktor kepemilikan kendaraan pribadi dan hubungannya dengan kemacetan lalu lintas di Jakarta.

---

<sup>30</sup> Yunita, A. (2010). "*Pengurangan Tingkat Ketergantungan Bermobil Pribadi dengan Pengembangan Berkonsep Multifungsi di Tengah Kota*", Universitas Indonesia. Hlm.28.

**Kedua belas**, dalam sebuah tesis dengan judul "*Permasalahan Sistem Transportasi di Jakarta*" yang ditulis oleh Fikri Arif Sulaiman menggunakan metode studi kasus untuk menganalisis permasalahan sistem transportasi di Jakarta, dengan tujuan menjawab pertanyaan "Bagaimana" dan "Mengapa". Dalam tesis ini dijelaskan bahwa Jakarta dan kawasan sekitarnya, seperti Tangerang, Bekasi, dan Bogor, telah berkembang pesat menjadi pusat bisnis dan aktivitas industri. Namun, hal ini juga memunculkan masalah besar dalam transportasi, seperti kemacetan lalu lintas yang parah, pencemaran udara, serta rendahnya aksesibilitas transportasi bagi masyarakat miskin. Penelitian ini juga menyebutkan bahwa pemerintah telah menerapkan kebijakan integrasi transportasi melalui pengembangan berbagai moda transportasi massal, seperti *Bus Rapid Transit* (BRT), *Mass Rapid Transit* (MRT), dan transportasi air.<sup>31</sup>

Hasil temuan dari penelitian ini menunjukkan beberapa masalah utama dalam sistem transportasi Jakarta adalah kemacetan parah yang terjadi pada jam-jam sibuk, rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum yang tidak mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, polusi udara, dan ketidaksetaraan aksesibilitas antara masyarakat kaya dan miskin terhadap transportasi, yang mengarah pada masalah sosial-ekonomi. Keunggulan dari tesis ini terletak pada pendekatan studi kasus yang digunakan, yang memungkinkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai permasalahan konkret dalam sistem transportasi di Jakarta. Relevansi tesis ini dengan

---

<sup>31</sup> Sulaiman, F.A. (2010). "*Permasalahan Sistem Transportasi di Jakarta*", Universitas Indonesia. Hlm. 45.

penelitian skripsi saya terletak pada keduanya yang membahas tentang transportasi di wilayah Jakarta. Keduanya mengidentifikasi masalah transportasi, terutama dalam hal kemacetan dan peningkatan mobilitas masyarakat. Tesis ini menyebutkan integrasi MRT Jakarta sebagai solusi terhadap kemacetan, yang relevan dengan penelitian saya.

*Ketiga belas*, penelitian sejenis dalam sebuah tesis dengan judul "*Hubungan Pengetahuan dan Sikap Masyarakat terhadap Upaya Pencegahan COVID-19 Tahun 2021*" yang ditulis oleh Nona Maria Simanjuntak dengan pendekatan kuantitatif analitik dan desain cross-sectional. Landasan teoritis pada tesis ini mencakup konsep-konsep pengetahuan, sikap, dan upaya pencegahan COVID-19. Sikap diartikan sebagai reaksi individu terhadap suatu objek, situasi, atau orang lain, baik dalam bentuk positif, negatif, maupun netral.. Dalam konteks Pandemi COVID-19, sikap masyarakat terlihat melalui respons terhadap upaya pencegahan, seperti memakai masker, mencuci tangan, dan menjaga jarak.<sup>32</sup> Penelitian ini juga menguraikan bahwa sikap terdiri atas tiga komponen utama yang saling berkaitan, yaitu; (1) Komponen Kognitif, yang mencerminkan pemahaman individu terkait virus, cara penyebarannya, serta tindakan pencegahan yang efektif. (2) Komponen Afektif, yang melibatkan perasaan individu terhadap tindakan pencegahan, seperti kekhawatiran atau kecemasan. (3) Komponen Konatif, yang mencakup niat individu untuk bertindak, seperti melaksanakan tindakan pencegahan yang diperlukan.

---

<sup>32</sup> Simanjuntak, N.M. (2021). "*Hubungan Pengetahuan dan Sikap Masyarakat terhadap Upaya Pencegahan COVID-19 Tahun 2021*", Politeknik Kesehatan. Jurusan Keperawatan Medan. Hlm.48.

Peneliti juga berusaha menjelaskan beberapa faktor yang mempengaruhi sikap, diantaranya; Pengetahuan yang memengaruhi sikap masyarakat terhadap upaya pencegahan COVID-19, pengalaman baik secara langsung maupun melalui informasi orang lain, norma sosial yang datang dari lingkungan sekitar, serta faktor psikologis, seperti kepercayaan, persepsi risiko, dan emosi. Tesis ini memiliki relevansi dengan penelitian skripsi yang akan dilakukan karena keduanya membahas sikap masyarakat terhadap fenomena yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari, dan keduanya menggunakan pendekatan kuantitatif. Selain itu, keduanya mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhi sikap masyarakat. Perbedaannya terletak pada topik penelitian: penelitian skripsi akan membahas pengaruh lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna MRT Jakarta, sedangkan tesis ini berfokus pada sikap masyarakat dalam merespons kebijakan dan tindakan pencegahan terhadap pandemi COVID-19.

*Keempat belas*, pembahasan dalam sebuah buku "*Transportasi Perkotaan*" cetakan pertama yang ditulis oleh Henny Haerany, membahas mengenai transportasi perkotaan yang berkelanjutan. Dalam buku ini, moda transportasi dibedakan mejadi dua jenis utama, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan umum merujuk pada transportasi bersama yang mengangkut penumpang dengan arah tujuan serupa dan beroperasi berdasarkan jadwal resmi dari penyelenggara layanan. Disebutkan didalam buku ini bahwa di kota metropolitan seperti Jakarta, kemacetan lalu lintas adalah masalah utama yang disebabkan oleh urbanisasi yang tinggi,

pertumbuhan ekonomi, peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi, dan penyalahgunaan lahan yang menyebabkan jalanan tidak berfungsi optimal.<sup>33</sup>

Buku ini juga menguraikan bahwa pemilihan rute dalam penggunaan kendaraan umum dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti durasi perjalanan, jarak tempuh, tarif, kondisi lalu lintas, kenyamanan visual, kelengkapan rambu dan marka, serta intensitas kebisingan. Kelebihan buku ini terletak pada analisis yang mendalam tentang masalah kemacetan dan penerapan sistem “setoran” dalam operasional angkutan umum yang sangat relevan dengan kondisi nyata di kota-kota besar, terutama Jakarta. Buku ini memiliki relevansi dengan penelitian yang akan dilakukan karena keduanya berfokus pada pembahasan terkait moda transportasi umum, serta tantangan yang dihadapinya. Namun, untuk memperkaya penelitian, penting untuk mengatasi kekurangan dalam buku ini, seperti kurangnya studi kasus nyata, pendekatan yang terlalu teoritis, serta data yang tidak terkini. Menambahkan data empiris dan studi kasus konkret akan memperkuat validitas dan relevansi penelitian yang akan dilakukan.

**Kelima belas**, buku dengan judul “*Sistem Transportasi Kota*” Edisi ke-1 yang ditulis oleh Drs. Fidel Miro membahas transportasi sebagai suatu sistem yang komprehensif, meliputi unsur-unsur sarana, prasarana, dan sistem operasi yang relevan dengan kondisi perkotaan. Buku ini menggambarkan transportasi sebagai alat atau cara

---

<sup>33</sup> Haerany, Henny, G. (2013). “*Transportasi Perkotaan*”, edisi ke-1. Alauddin University Press: Makassar. Hlm.25.

untuk mempersingkat jarak yang digunakan oleh manusia dalam menjalankan aktivitas sehari-hari.<sup>34</sup>

Transportasi umum, selain berperan penting dalam mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan politik masyarakat, juga memberikan dampak terhadap lingkungan, seperti polusi udara, konsumsi energi berlebih, kebisingan, alih fungsi lahan, serta isu keselamatan. Permintaan terhadap layanan transportasi muncul dari hasil interaksi antara aktivitas sosial dan ekonomi yang berlangsung dalam suatu ruang, dan dipengaruhi oleh dua kelompok faktor:

- Dari sisi pengguna jasa: seperti jumlah penduduk, tingkat urbanisasi, jumlah tenaga kerja, tingkat pendapatan, jenis aktivitas, serta tata guna lahan.
- Dari sisi sistem transportasi: mencakup biaya, kondisi kendaraan, rute perjalanan, kenyamanan dan keamanan, pelayanan pengemudi, serta kecepatan tempuh.

Kelebihan dari buku ini adalah analisis mendalam dan sistematis tentang berbagai komponen transportasi dan dampaknya terhadap lingkungan dan masyarakat. Peneliti secara jelas menguraikan bagaimana transportasi berfungsi sebagai alat untuk mempersingkat jarak dalam aktivitas sehari-hari, yang sangat relevan dengan kondisi perkotaan. Dengan menyajikan pemahaman teoritis secara menyeluruh tentang dinamika transportasi di lingkungan urban, buku ini menjadi referensi yang relevan

---

<sup>34</sup> Miro, Drs. Fidel. (1997). "Sistem Transportasi Kota", edisi ke-1. Bandung: Penerbit Tarsito. Hlm.1-10.

bagi penelitian dalam mengkaji faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan transportasi umum.

*Keenam belas*, buku dengan judul "*Sikap Manusia; Teori dan Pengukurannya*" yang ditulis oleh Drs. Saifuddin Azwar, M.A. membahas tentang sikap manusia, definisi, pembentukan, dan cara mengukurnya. Dalam buku ini disebutkan, bahwa pembentukan sikap biasanya tidak disadari oleh orang tersebut, tetapi sikap bersifat dinamis dan bisa berubah seiring dengan interaksi individu dengan lingkungan sekitarnya. Sikap baru dianggap ada jika ditunjukkan melalui pernyataan perilaku, baik berupa ucapan maupun tindakan. Lingkungan dan situasi pada waktu dan tempat tertentu mempengaruhi bagaimana sikap seseorang dinyatakan. Sikap dapat diartikan sebagai reaksi yang muncul saat seseorang menghadapi rangsangan tertentu, yang kemudian memicu reaksi evaluative, menghasilkan penilaian positif atau negatif terhadap objek sikap. Penilaian ini membentuk potensi reaksi lebih lanjut terhadap objek sikap tersebut.<sup>35</sup>

Buku ini turut menjelaskan bahwa struktur sikap terbentuk dari tiga elemen utama, yaitu: komponen kognitif yang mencerminkan kepercayaan atau keyakinan individu, komponen afektif yang berkaitan dengan aspek emosional atau perasaan, serta komponen konatif yang mencerminkan kecenderungan perilaku atau tindakan. Buku ini menyoroti bagaimana ketiga komponen ini saling mempengaruhi dalam membentuk sikap seseorang terhadap objek tertentu. Kelebihan buku ini terletak pada penggunaan

---

<sup>35</sup> Azwar, Saifuddin. (1988). "*Sikap Manusia; Teori dan Pengukurannya*", Yogyakarta; Liberty. Hlm. 55.

bahasa yang jelas dan mudah dipahami, serta relevansi penelitian yang menguatkan pembahasan tentang sikap manusia, memperkaya pemahaman pembaca mengenai teori-teori yang mendasarinya. Buku ini memiliki relevansi yang kuat dengan penelitian skripsi yang akan dilakukan karena menyajikan pemahaman yang komprehensif mengenai sikap manusia, mencakup proses pembentukannya, struktur yang menyusunnya, serta metode untuk mengukurnya. Penelitian skripsi dapat memanfaatkan informasi ini untuk menganalisis sikap masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum. Perbedaannya terletak pada konteks dan objek penelitian: buku ini membahas sikap manusia secara umum, sementara penelitian skripsi lebih berfokus pada sikap pengguna MRT Jakarta.

***Ketujuh belas***, buku yang ditulis oleh Dr. Adon Nasrullah Jamaludin, M.Ag dengan judul *"Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya"*, di dalamnya membahas dinamika kehidupan masyarakat kota yang terus berubah seiring perkembangan zaman. Buku ini menekankan pentingnya sosiologi perkotaan dalam memahami perubahan dan pertumbuhan masyarakat kota, serta berbagai permasalahan yang muncul seiring urbanisasi. Salah satu sub-bab dalam buku ini adalah "Kota dan Transportasi", yang mengungkapkan bahwa transportasi memiliki peran penting dalam perekonomian makro, regional, dan lokal, serta berfungsi sebagai penggerak dan penunjang pembangunan. Transportasi berperan sebagai tulang punggung dalam dinamika kehidupan berbangsa dan bernegara, sehingga kehadirannya harus memihak

kepada rakyat dengan menyediakan sistem yang mudah, aman, dan bebas kemacetan.<sup>36</sup>

Sementara itu, kemacetan di kota-kota besar masih menjadi tantangan utama yang dipicu oleh dua penyebab utama, diantaranya:

1. Ketersediaan Infrastruktur: Kesenjangan antara jumlah kendaraan yang semakin meningkat dengan kurangnya infrastruktur jalan yang memadai.
2. Manajemen Perkotaan dan Transportasi: Kurangnya pengelolaan yang baik dalam sistem transportasi perkotaan, yang seharusnya mencakup fungsi-fungsi penting dalam sistem transportasi.

Selain itu, buku ini juga menguraikan bahwa transportasi adalah proses pemindahan barang dan manusia, yang erat kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi. Seiring meningkatnya mobilitas masyarakat, kebutuhan akan transportasi juga meningkat, namun kapasitas sarana transportasi yang tersedia tidak selalu mencukupi. Buku ini dengan penelitian skripsi yang akan dilakukan sama-sama memiliki pembahasan mengenai peran dan problematika transportasi dalam konteks perkotaan. Keduanya sama-sama mengupas masalah yang terkait dengan kemacetan dan manajemen transportasi. Perbedaannya adalah, buku ini lebih umum dalam memberikan pemahaman tentang kehidupan kota dan permasalahannya, sementara penelitian skripsi lebih fokus pada sikap masyarakat terhadap transportasi umum, terutama di daerah tertentu, serta faktor-faktor yang mempengaruhinya.

---

<sup>36</sup> Jamaludin, Adon Nasrullah. (2017). *“Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya”*, Edisi ke-2. Hlm. 265

***Kedelapan belas***, buku yang ditulis oleh M. Taufil A, Ph.D., dengan judul "*Merancang Kuesioner: Konsep dan Panduan untuk Penelitian Sikap, Kepribadian, dan Perilaku*" di dalamnya membahas secara rinci mengenai pengukuran teori sikap, kepribadian, dan perilaku dengan fokus pada pengembangan kuesioner untuk penelitian. Buku ini dapat digunakan sebagai panduan bagi mahasiswa dalam menyusun penelitian skripsi terkait pengukuran sikap, kepribadian, dan perilaku. Sikap dipahami sebagai predisposisi untuk memberikan respon positif atau negatif terhadap suatu objek, individu, lembaga, maupun peristiwa tertentu. Buku ini menyatakan bahwa sikap evaluatif, yaitu bisa bersifat pro kontra, suka-tidak suka, dan tidak dapat disimpulkan hanya berdasarkan pengalaman langsung, melainkan juga dari respons tertentu seseorang, baik secara verbal maupun nonverbal.<sup>37</sup>

Kognitif, berkaitan dengan keyakinan atau pandangan seseorang, baik dalam bentuk penilaian positif maupun negatif. Ungkapan verbal yang menyatakan kepercayaan atau asumsi tertentu dapat menjadi indikator dari dimensi ini. Afektif, merujuk pada aspek emosional, di mana sikap tercermin dari perasaan atau evaluasi individu terhadap suatu objek. Indikasi verbal seperti memberikan pujian atau celaan, serta rasa hormat atau kebencian, dapat merepresentasikan aspek ini. Sedangkan konatif, mengarah pada kecenderungan untuk bertindak, termasuk niat, komitmen, dan respons perilaku yang muncul terhadap objek sikap. Hal ini dapat dikenali dari pernyataan verbal yang mencerminkan apa yang ingin dilakukan, sedang direncanakan,

---

<sup>37</sup> Amir, Muhammad Taufiq. (2015). "*Merancang Kuesioner: Konsep dan Panduan untuk Penelitian Sikap, Kepribadian dan Perilaku*", Cet.1. Jakarta: Prenada Media Group. Hlm.15.

atau telah dilakukan individu dalam konteks tertentu. Buku ini memberikan panduan praktis dalam merancang kuesioner untuk mengukur sikap, dimulai dari konsep dasar hingga tahap implementasi yang dapat membantu pembaca dalam menyusun penelitian dengan metode yang tepat dan akurat.

*Kesembilan belas*, penelitian yang dilakukan oleh Chinmay Shinde dan Shreya Nadkarni dari *Library Progress International* bertujuan untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi niat dan perilaku penggunaan transportasi umum di Mumbai.<sup>38</sup> Dalam studi ini, peneliti mengadopsi kerangka Teori Perilaku Terencana, yang melibatkan lima variabel utama: sikap, norma subjektif, kontrol perilaku yang dirasakan, niat, dan perilaku actual. Variabel sikap merujuk pada penilaian positif atau negatif terhadap penggunaan transportasi umum, seperti kenyamanan, efisiensi biaya, dan dampak yang ramah lingkungan. Norma subjektif mengacu pada pengaruh pandangan orang di sekitar terhadap keputusan bertransportasi umum, meskipun dalam studi ini, pengaruhnya terbukti kurang signifikan. Kontrol perilaku yang dirasakan mencerminkan persepsi individu mengenai kemudahan mengakses dan menggunakan transportasi umum serta tantangan seperti keramaian saat jam sibuk. Niat, sebagai indikator keinginan kuat untuk mengadopsi transportasi umum, kemudian berlaku sebagai prediktor utama untuk perilaku sebenarnya.

Metodologi penelitian ini bersifat kuantitatif, menggunakan analisis statistik seperti Confirmatory Factor Analysis (CFA) dan Structural Equation Modeling (SEM). Hasil

---

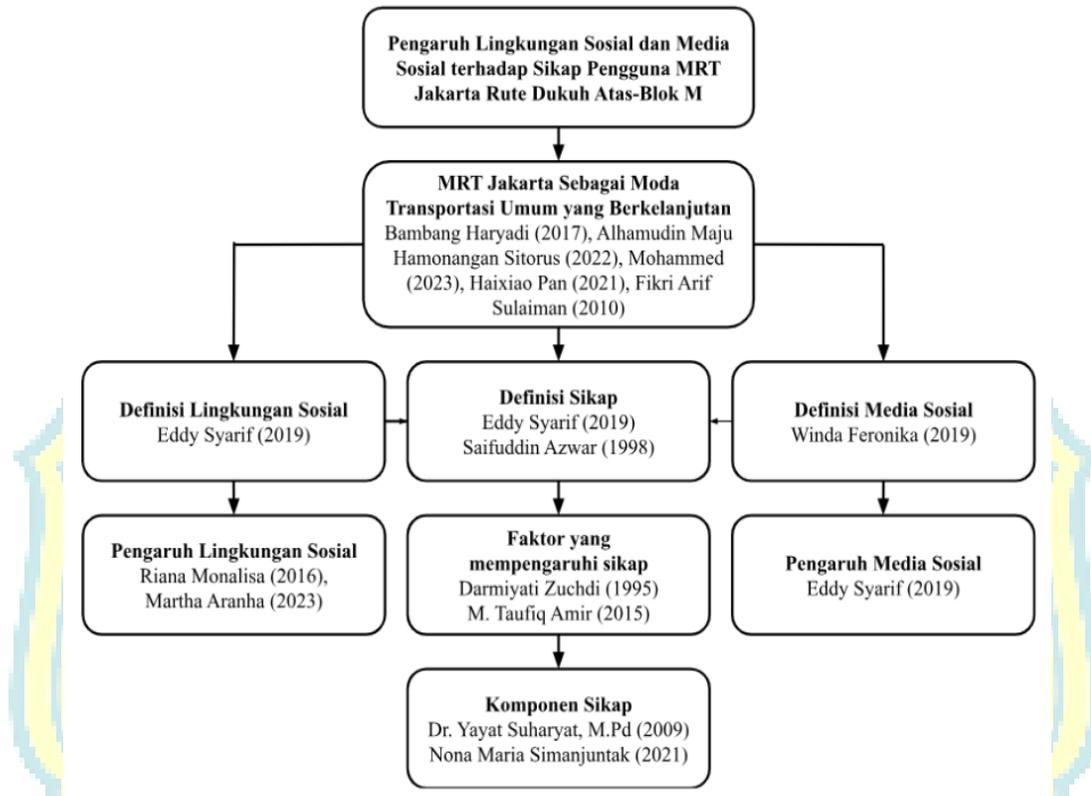
<sup>38</sup> Shinde, C., & Nadkarni, S. (2024). The impact of intention and use behavior on public transport adoption. *Library Progress International*, 44(4), 641-651

analisis menunjukkan bahwa sikap positif memiliki pengaruh signifikan terhadap niat dengan koefisien sebesar 0,52 ( $p < 0,01$ ), dan persepsi kontrol yang baik juga berpengaruh positif terhadap niat dengan koefisien sebesar 0,45 ( $p < 0,01$ ). Sebaliknya, norma subjektif tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap niat dengan nilai koefisien sebesar 0,08 ( $p > 0,05$ ). Niat kemudian memiliki pengaruh langsung yang kuat terhadap perilaku penggunaan transportasi umum, dengan koefisien sebesar 0,62 ( $p < 0,01$ ).

Dari hasil tersebut, penelitian ini menekankan pentingnya peningkatan persepsi positif dan kemudahan akses dalam merancang strategi promosi, agar lebih efektif dalam mendorong penggunaan transportasi umum di Mumbai. Fokus utama sebaiknya diberikan pada aspek-aspek yang dapat meningkatkan kenyamanan, kemudahan akses, dan menanamkan pandangan positif terhadap manfaat transportasi umum. Hal ini diyakini akan lebih efektif dalam merangsang perilaku pengguna yang lebih aktif dan konsisten, sehingga dapat mendukung pengembangan sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan.

*Intelligentia - Dignitas*

### Skema 1. 1 Penelitian Sejenis



(Sumber : Analisis Peneliti, 2024)

## 1.6 Tinjauan Teoritik

### 1.6.1 Deskripsi Teoritik

#### 1.6.1.1 Sikap Pengguna (Y)

Definisi sikap menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah suatu respons atau reaksi individu terhadap objek, orang, atau situasi tertentu yang mencerminkan perasaan, pikiran, dan kecenderungan untuk bertindak.<sup>39</sup> Howards dan Kendler menyatakan bahwa sikap merupakan kecenderungan seseorang untuk

<sup>39</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui <https://kbbi.web.id/sikap> pada tanggal 21 Juni 2024.

menunjukkan reaksi positif maupun negatif, baik dalam bentuk pendekatan atau penghindaran terhadap institusi, individu, peristiwa, ide, atau konsep tertentu.<sup>40</sup>

Sementara itu, Azwar, menambahkan bahwa sikap dibentuk melalui interaksi sosial, di mana seseorang mulai membangun respons terhadap objek psikologis berdasarkan pengalaman, nilai budaya, pengaruh dari orang lain, media, pendidikan, pengetahuan, dan kondisi emosional. Dalam hal ini, relasi sosial yang terjalin dalam kehidupan masyarakat menjadi elemen penting dalam membentuk sikap seseorang terhadap lingkungannya.<sup>41</sup>

Begitupun dengan Rosenberg dan Hovland menjelaskan bahwa sikap dapat didefinisikan sebagai evaluasi atau penilaian yang dimiliki seseorang terhadap objek atau fenomena tertentu. Sikap ini mencerminkan perasaan positif atau negatif terhadap objek tersebut dan mempengaruhi bagaimana individu bertindak atau merespons objek itu. Menurut teori tripartit yang dikembangkan oleh Rosenberg dan Hovland, sikap individu terhadap suatu objek terdiri atas tiga aspek utama yang saling terkait, yaitu aspek kognitif, afektif, dan konatif.<sup>42</sup> Berikut penjelasan dari masing-masing komponen, yakni:

1. Komponen Kognitif, merujuk pada kepercayaan atau keyakinan seseorang tentang kebenaran atau realitas dari suatu objek sikap. Keyakinan tersebut dibentuk oleh pengalaman, informasi, serta

---

<sup>40</sup> Bambang Syamsul Arifin, *"Psikologi Sosial Sosial"*, Jawa Barat: Pustaka Setia. hlm 125.

<sup>41</sup> *Ibid.*,

<sup>42</sup> Saifuddin Azwar, *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya*, (Yogyakarta: Liberty, 1988). Hlm.21.

kebutuhan emosional seseorang. Kepercayaan menjadi dasar bagi seseorang untuk memahami dan menafsirkan dunia sekitarnya. Namun, perlu dicatat bahwa kepercayaan tidak selalu berdasarkan informasi yang benar. Oleh karena itu, menilai sikap hanya dari komponen kognitif saja tidak cukup, karena bisa saja terbentuk dari pengetahuan yang kurang akurat.

2. Komponen Afektif, berkaitan dengan perasaan atau emosi subjektif seseorang terhadap suatu objek sikap. Emosi ini sering dipengaruhi oleh apa yang diyakini sebagai kebenaran mengenai objek tersebut. Sikap terbentuk dari berbagai faktor seperti keinginan, prasangka, pemikiran, ketakutan, hingga keyakinan yang sudah tertanam sebelumnya. Oleh karena itu, membentuk atau mengubah sikap seseorang berarti menggeser posisinya dalam spektrum emosi, dari sangat positif hingga sangat negatif terhadap objek tersebut.
3. Komponen Konatif, mencerminkan kecenderungan seseorang untuk bertindak atau berperilaku terhadap objek sikap. Perilaku ini bisa tampak melalui tindakan langsung maupun pernyataan verbal. Kepercayaan dan perasaan seseorang memiliki pengaruh besar terhadap perilakunya. Jika perilaku seseorang konsisten dengan keyakinan dan perasaannya terhadap suatu objek, maka itulah yang menunjukkan sikap yang terbentuk secara menyeluruh.

Sikap berfungsi sebagai perantara antara objek dan respon individu, dan ketiga komponen ini bekerja bersama dalam membentuk sikap secara utuh. Jika salah satu dari ketiga komponen sikap kognitif, afektif, dan konatif tidak selaras satu sama lain, maka akan muncul ketidakseimbangan internal dalam diri individu. Ketidaksesuaian ini dapat memicu terjadinya perubahan sikap sebagai upaya untuk mengembalikan keseimbangan atau konsistensi antar komponen. Dalam prosesnya, sikap seseorang yang awalnya negatif dapat berubah menjadi netral atau bahkan positif, begitu pula sebaliknya.<sup>43</sup>

Dari berbagai teori diatas, dapat disimpulkan bahwa sikap merupakan hasil dari proses interaksi yang kompleks antara tiga aspek utama: kognitif, yang mencakup pengetahuan dan keyakinan, afektif, yang berkaitan dengan emosi dan perasaan, serta konatif, yang mencerminkan kecenderungan untuk bertindak. Ketiga komponen ini saling berkaitan dan membentuk respons individu terhadap objek sikap secara menyeluruh. Dalam konteks penelitian ini yang berjudul "Pengaruh Lingkungan Sosial dan Media Sosial terhadap Sikap Pengguna MRT Jakarta Rute Dukuh Atas-Blok M", model tripartit dari Rosenberg dan Hovland menjadi landasan teoritis yang relevan untuk memahami bagaimana sikap pengguna MRT terbentuk dan dapat berubah. Lingkungan sosial diperkirakan berperan dalam membentuk komponen afektif dan konatif melalui interaksi langsung, norma, dan

---

<sup>43</sup> Slamet, A. "Pengaruh Sikap Konsumen Mengenai Strategi Pemasaran Pasar Swalayan Terhadap Pola Perilaku Pembelian", *Jurnal Ekonomi dan Manajemen Dinamika* Vol.11. hlm. 2. Staf Pengajar Jurusan Ekonomi FIS UNNES, 2002.

dukungan sosial, sementara media sosial berpengaruh terhadap komponen kognitif melalui penyebaran informasi, opini publik, dan narasi digital. Maka dari itu, dalam penelitian ini, ketiga komponen sikap akan digunakan untuk menganalisis secara menyeluruh bagaimana pengaruh lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna MRT dalam menggunakan layanan transportasi tersebut.

### 1.6.1.2 Lingkungan Sosial (X1)

Sebagai makhluk sosial, manusia tidak dapat hidup sendiri dan selalu memerlukan interaksi dengan sesama untuk memenuhi berbagai kebutuhan hidupnya. Interaksi tersebut pada akhirnya membentuk hubungan antarmanusia yang melahirkan kelompok-kelompok sosial berdasarkan kepentingan bersama. Dalam konteks ini, lingkungan sosial memegang peranan penting dalam membentuk perilaku dan kepribadian individu. Menurut Purwanto, lingkungan sosial adalah "keseluruhan fenomena sosial yang ada di sekitar individu yang memengaruhi pembentukan perilaku dan kepribadian seseorang."<sup>44</sup>

Sementara itu, Setiadi dan Kolip menjelaskan bahwa lingkungan sosial adalah "keseluruhan dari aspek-aspek sosial yang ada di sekitar individu dan yang mempengaruhi kehidupannya, baik yang bersifat fisik maupun non-fisik, seperti hubungan sosial, norma, nilai, dan sistem sosial yang ada di masyarakat."<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Purwanto, M. Ngalim. *“Psikologi Pendidikan”*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2004. Hlm 57.

<sup>45</sup> Setiadi, Elly M., dan Usman Kolip. *“Pengantar Sosiologi: Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial: Teori, Aplikasi, dan Pemecahannya”*, Jakarta: Kencana, 2011. Hlm.55-56.

Lingkungan sosial adalah tempat berlangsungnya aktivitas sehari-hari seseorang.<sup>46</sup> Perbedaan kondisi lingkungan sosial di tiap wilayah dapat memengaruhi perilaku setiap individu, sebab hal tersebut mencerminkan keadaan lingkungan tempat ia tinggal. Karena saling berkaitan, lingkungan sosial pun memiliki peran penting dalam membentuk pola interaksi antarindividu.

Senada dengan itu, Menurut Ralph Linton menjelaskan bahwa lingkungan sosial terbentuk dari hubungan sosial antarindividu yang berlangsung dalam kerangka status dan peran sosial.<sup>47</sup> Status menggambarkan kedudukan seseorang dalam masyarakat, sementara peran mencerminkan tanggung jawab dan perilaku yang diharapkan dari individu tersebut sesuai dengan statusnya.<sup>48</sup> Dalam konteks kehidupan sehari-hari, peran dan status ini memengaruhi cara individu bertindak, berpikir, dan berinteraksi dengan orang lain. Lingkungan sosial menurut Linton juga mencakup norma-norma sosial, interaksi sosial, serta dukungan yang diterima seseorang dari kelompok sosialnya.<sup>49</sup> Norma dan nilai yang dianut oleh kelompok sosial berfungsi sebagai pedoman perilaku bagi anggotanya. Dukungan dan tekanan sosial dari lingkungan sekitar, seperti keluarga, teman, atau institusi sosial, dapat mendorong atau menghambat individu dalam mengambil keputusan, termasuk dalam penggunaan transportasi publik seperti MRT Jakarta.

---

<sup>46</sup> Pakaya, I., Posumah, J., & Dengo, S. (2021). "Pengaruh Lingkungan Sosial Terhadap Pendidikan Masyarakat Di Desa Biontong I Kecamatan Bolangitang Timur Kabupaten Bolaang Mongondow Utara". *Jurnal Administrasi Publik*. Hlm.5

<sup>47</sup> Bungin, Burhan. "Sosiologi Komunikasi: Teori, Paradigma, dan Diskursis Teknologi Komunikasi di Masyarakat." Jakarta: Kencana, 2006. hlm.356.

<sup>48</sup> Soekanto, S. (2014). "Sosiologi: Suatu Pengantar." Jakarta: Rajawali Pers. hlm.21.

<sup>49</sup> *Ibid.*,

Dalam penelitian ini, sesuai dengan pemikiran Ralph Linton, maka lingkungan sosial diukur melalui empat dimensi utama, yaitu:

1. Norma Kelompok Sosial, yang merujuk pada pengaruh nilai-nilai dan kebiasaan yang berlaku dalam kelompok sosial terhadap sikap individu.
2. Peran dan Status Sosial, yang mencerminkan kesadaran individu atas tanggung jawab dan ekspektasi sosial berdasarkan posisinya dalam masyarakat.
3. Interaksi Sosial, yang menilai sejauh mana kualitas hubungan antarindividu di lingkungan sosialnya, khususnya dalam ruang publik seperti MRT.
4. Dukungan Sosial, yaitu adanya pengaruh berupa dorongan dan semangat dari orang-orang di sekitar individu yang mendorongnya untuk menggunakan transportasi MRT.

Keempat dimensi ini menjadi dasar dalam menganalisis bagaimana lingkungan sosial dapat mempengaruhi sikap individu dalam menggunakan transportasi public secara lebih aktif, sadar, dan bertanggung jawab.

#### **1.6.1.3 Media Sosial (X2)**

Media sosial merupakan sarana yang dimanfaatkan oleh pengguna untuk saling berbagi informasi berupa teks, gambar, audio, maupun video, baik kepada sesama

individu maupun kepada institusi atau perusahaan, dan sebaliknya.<sup>50</sup> Sendjaja menjelaskan bahwa media sosial merupakan platform digital berbasis internet yang memungkinkan penggunaanya untuk saling berinteraksi, berbagi informasi, membentuk opini, serta membangun persepsi terhadap suatu objek sosial secara partisipatif dan interaktif.<sup>51</sup> Senada dengan itu, Barger menyatakan bahwa keterlibatan dan percakapan di media sosial mencakup interaksi aktif antara pengguna media sosial, yang meliputi berbagai aktivitas seperti berbagi konten, memberikan komentar, like, hingga membentuk komunitas daring.<sup>52</sup> Hal ini menegaskan bahwa media sosial tidak hanya berfungsi sebagai sarana komunikasi satu arah, melainkan juga sebagai ruang dinamis untuk membangun relasi dan membentuk pandangan sosial.

Kemudian, Marshall McLuhan menyatakan dua gagasan utamanya mengenai media sosial. *Pertama*, bahwa media itu sendiri (bukan hanya isi pesannya) punya kekuatan untuk membentuk pengalaman dan pola pikir masyarakat.<sup>53</sup> Misalnya, media sosial tidak hanya menyampaikan informasi seputar transportasi publik seperti MRT, tetapi juga turut membentuk cara pandang masyarakat terhadap transportasi modern dan berkelanjutan. *Kedua*, McLuhan menyebut media sebagai “*extensions of man*” yakni perpanjangan dari indera dan kapasitas manusia.<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup> Batee, M. M. (2019). “Pengaruh media Sosial terhadap keputusan pembelian di toko kaos Nias Gunungsitoli”, *Jurnal Ekonomi Dan Ekonomi Syariah*. hlm.313.

<sup>51</sup> Bungin, Burhan. *OpCit*. Hlm. 256.

<sup>52</sup> Benedict, E., & Ariestya, A. (2020). “Pengaruh Penggunaan Media Sosial Instagram terhadap Sikap Berdonasi Melalui Platform Crowdfunding”, *Ultimacomm: Jurnal Ilmu Komunikasi*. hlm.171.

<sup>53</sup> *Ibid*. Hlm.261.

<sup>54</sup> *Ibid.*,

Dalam hal ini, media sosial memperluas kemampuan manusia untuk berkomunikasi, mengekspresikan diri, serta membentuk opini publik secara global dan instan.

Untuk memperdalam pemahaman mengenai perilaku pengguna dalam memanfaatkan media sosial, teori *Uses and Gratifications* yang dikemukakan oleh Elihu Katz menjadi salah satu kerangka konseptual yang signifikan. Teori ini menyatakan bahwa individu secara aktif memilih media berdasarkan kebutuhan dan kepuasan tertentu yang ingin dicapai. Media sosial digunakan bukan karena pengaruh eksternal semata, tetapi karena memenuhi berbagai kebutuhan pengguna, seperti kebutuhan akan informasi, hiburan, identitas personal, dan interaksi sosial.<sup>55</sup>

Dalam teori *Uses and Gratifications*, dijelaskan bahwa setiap individu secara sadar dan aktif memilih media tertentu, di mana pilihan terhadap jenis media yang digunakan didasarkan pada kebutuhan serta kepuasan yang ingin diperoleh. Penggunaan media sosial tidak bersifat pasif, melainkan didorong oleh motivasi tertentu yang beragam.<sup>56</sup> Adapun beberapa asumsi dasar yang menjadi inti dari gagasan teori *Uses and Gratifications*, yakni:<sup>57</sup>

1. Individu tidak pasif dalam menerima pesan media, melainkan secara aktif memilih dan menggunakan media untuk mencapai tujuan tertentu yang relevan dengan kebutuhannya.

---

<sup>55</sup> *Ibid.* Hlm.290.

<sup>56</sup> *Ibid.*,

<sup>57</sup> Stanley J. Baran, Dennis K. Davis. (2018). "*Teori Komunikasi Massa*". Edisi 5. Jakarta: Salemba Humanika. Hlm. 298-299

2. Keputusan untuk mengakses jenis media tertentu berasal dari inisiatif pribadi pengguna, sesuai dengan kebutuhan atau keinginan mereka akan kepuasan tertentu.
3. Media bukan satu-satunya saluran pemuas kebutuhan, ia besaing dengan aktivitas lain seperti interaksi sosial, hobi, atau kegiatan sehari-hari lainnya.
4. Individu umumnya cukup sadar terhadap alasan mereka menggunakan media.
5. Penilaian mengenai cara khalayak mengaitkan kebutuhan mereka dengan media atau konten tertentu sebaiknya tidak dilakukan secara tergesa-gesa dan perlu ditunda hingga diperoleh pemahaman yang lebih mendalam.

Teori *Uses and Gratifications* menyatakan bahwa individu sebagai pengguna media sosial berperan aktif dalam menentukan pilihan media yang digunakan, berdasarkan kebutuhan, keinginan, serta motivasi pribadi yang ingin dipenuhi. Adapun beberapa dimensi utama dari kebutuhan yang mendorong penggunaan media sosial oleh pengguna MRT meliputi:<sup>58</sup>

#### 1. Kebutuhan Informasi

---

<sup>58</sup> Effendy, Anong Uchjana. (2000)., *“Ilmu, Teori dan Filsafat Komunikasi.”* Bandung: Citra Aditya Baktii. hlm.256

Pengguna media sosial memanfaatkan platform digital untuk memperoleh berbagai informasi yang berkaitan dengan MRT Jakarta, seperti jadwal keberangkatan, rute perjalanan, tarif, informasi layanan, hingga pembaruan terkini terkait gangguan operasional atau promosi. Media sosial menjadi saluran informasi yang cepat dan memperluas jangkauan informasi yang dapat memengaruhi pengambilan keputusan pengguna.

## 2. Kebutuhan Hiburan

Selain sebagai sumber informasi, media sosial juga digunakan sebagai sarana hiburan. Pengguna dapat menikmati konten yang bersifat ringan dan menghibur, seperti meme seputar transportasi publik, video pengalaman naik MRT, atau konten kreatif lainnya yang berhubungan dengan kesehariannya sebagai pengguna MRT. Hal ini membantu pengguna melepaskan kepenatan serta menciptakan pengalaman emosional yang menyenangkan.

## 3. Kebutuhan Identitas

Penggunaan media sosial juga memungkinkan individu mengekspresikan diri dan memperkuat identitasnya sebagai bagian dari masyarakat urban yang modern dan ramah lingkungan. Misalnya, dengan membagikan pengalaman positif menggunakan MRT, seseorang dapat membangun citra diri sebagai pengguna transportasi publik yang

efisien dan berwawasan. Dalam hal ini, media sosial menjadi medium untuk membentuk dan menegaskan identitas diri.

#### 4. Kebutuhan Interaksi Sosial

Media sosial memberikan ruang bagi pengguna MRT untuk berbagi pengalaman, berdiskusi, dan menjalin hubungan sosial dengan sesama pengguna. Komentar, diskusi, atau berbagi cerita melalui fitur seperti Instagram Stories, Twitter, atau forum daring memperkuat rasa keterhubungan antarindividu dalam komunitas pengguna MRT. Interaksi semacam ini juga dapat membentuk opini kolektif dan persepsi bersama terhadap layanan MRT.

Maka dari itu, pendekatan *Uses and Gratifications* memberikan pemahaman yang menyeluruh mengenai peran media sosial sebagai media yang dimanfaatkan individu untuk memenuhi beragam kebutuhan psikologis dan sosial. Kebutuhan-kebutuhan ini, seperti mencari informasi, membangun identitas, menjalin interaksi sosial, hingga mendapatkan hiburan, secara langsung maupun tidak langsung dapat membentuk sikap pengguna dalam merespons layanan transportasi publik seperti MRT Jakarta.

### 1.6.2 Kerangka Teoritik

#### 1.6.2.1 Pengaruh Lingkungan Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta.

Penelitian ini akan mencari tahu bagaimana lingkungan sosial memiliki peranan penting dalam membentuk sikap individu, dalam penelitian ini merujuk pada penggunaan transportasi umum seperti MRT Jakarta. Pentingnya penelitian ini terletak pada pemahaman bahwa sikap seseorang terhadap penggunaan MRT tidak hanya dipengaruhi oleh faktor-faktor individual, tetapi juga oleh lingkungan sosial di sekitarnya. Misalnya, norma, nilai, status sosial, dan peran yang terinternalisasi dalam diri individu sebagai bagian dari masyarakat yang juga dapat membentuk cara pandang dan sikap seseorang, termasuk dalam hal memilih moda transportasi.

Individu yang hidup dalam masyarakat yang menekankan efisiensi, mobilitas urban yang tinggi, serta kesadaran lingkungan akan cenderung memiliki sikap positif terhadap transportasi umum modern seperti MRT. Seperti, komunitas urban profesional, institusi pendidikan tinggi, atau keluarga yang adaptif terhadap perkembangan teknologi memberikan nilai-nilai yang mendukung penggunaan MRT. Sebaliknya, dalam lingkungan sosial yang belum terbiasa dengan transportasi publik atau masih memegang nilai-nilai prestise pada kendaraan pribadi, sikap terhadap MRT cenderung netral bahkan negatif. Hal ini menunjukkan bahwa struktur sosial dan nilai-nilai dominan dalam suatu kelompok memengaruhi sikap individu terhadap pilihan transportasi.

#### **1.6.2.2 Pengaruh Media Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta.**

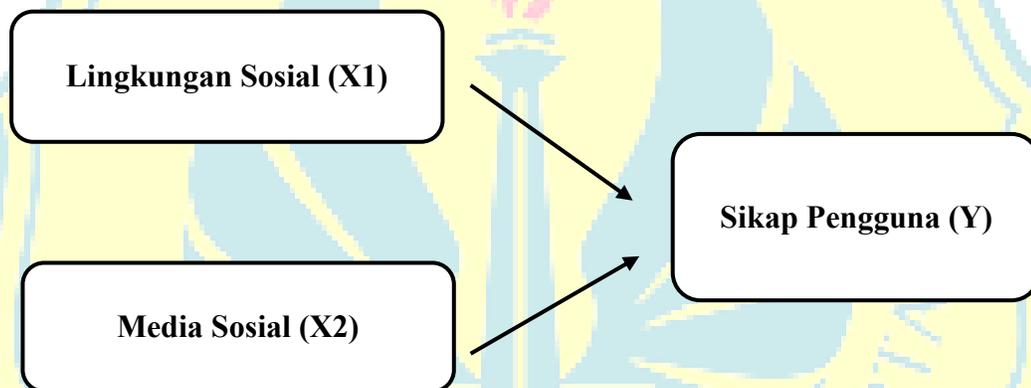
Penelitian ini akan mengeksplorasi secara mendalam bagaimana media sosial mempengaruhi sikap pengguna terhadap penggunaan MRT Jakarta. Media sosial berfungsi sebagai ruang digital tempat individu bertukar informasi, berinteraksi, dan membangun komunitas secara daring, memiliki potensi besar untuk memengaruhi persepsi, pengetahuan, dan sikap pengguna terhadap MRT. Media sosial dapat memengaruhi sikap pengguna terhadap MRT melalui berbagai cara. Pertama, melalui informasi yang tersebar di media sosial, pengguna dapat memperoleh pengetahuan tentang jadwal, rute, dan fasilitas MRT. Kedua, interaksi dengan pengguna lain di media sosial dapat membentuk norma-norma dan nilai-nilai yang berkaitan dengan penggunaan MRT. Misalnya, jika banyak pengguna media sosial yang membagikan pengalaman positif mereka menggunakan MRT, hal ini dapat membentuk persepsi positif terhadap MRT di kalangan pengguna lainnya.

#### **1.6.2.3 Pengaruh Lingkungan Sosial dan Media Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta.**

Penelitian ini akan mengukur pengaruh antara lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna terhadap penggunaan MRT Jakarta. Dalam praktiknya, seseorang yang hidup di lingkungan sosial yang mendorong efisiensi dan keterbukaan terhadap teknologi akan cenderung mencari informasi yang relevan di media sosial, dan memperkuat sikap positifnya terhadap MRT. Di sisi lain, media sosial juga dapat memengaruhi lingkungan sosial secara lebih luas,

seperti menciptakan tren atau norma baru yang kemudian diadopsi oleh kelompok sosial tertentu. Kedua aspek ini bekerja secara interaktif dalam mempengaruhi sikap individu, dari pengetahuan awal hingga keputusan aktual dalam menggunakan MRT Jakarta.

**Skema 1. 2 Visualisasi Variabel**



*(Sumber : Analisis Peneliti, 2024)*

### 1.6.3 Hipotesis Penelitian

Secara etimologis, istilah "hipotesis" berasal dari bahasa Yunani, yakni dari kata hypo yang berarti "sementara" dan thesa yang berarti "kebenaran".<sup>59</sup> Dengan demikian, hipotesis dapat dipahami sebagai dugaan awal yang bersifat sementara terhadap suatu masalah, yang keberadaannya masih perlu dibuktikan melalui proses pengujian statistik. Keberadaan hipotesis penting sebagai pijakan awal

<sup>59</sup> Nanang Martono. (2011). *Op.Cit*, hlm. 130

dalam menyusun arah dan langkah penelitian secara sistematis. Oleh karena itu, penelitian ini menyusun hipotesis nol ( $H_0$ ) dan hipotesis alternatif ( $H_a$ ) sebagai dasar pengujian. Berikut ini adalah rumusan hipotesis dalam penelitian ini:

$$H_{01} : \beta_1 = 0$$

$$H_{a1} : \beta_1 \neq 0$$

$$H_{02} : \beta_2 = 0$$

$$H_{a2} : \beta_2 \neq 0$$

$$H_{03} : \beta_1 = \beta_2 = 0$$

$$H_{a3} : \beta_1 = \beta_2 \neq 0$$

$$H_{01} : \beta_1 = 0$$

Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara lingkungan sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas – Blok M

$$H_{a1} : \beta_1 \neq 0$$

Terdapat pengaruh yang signifikan antara lingkungan sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas – Blok M

$$H_{02} : \beta_2 = 0$$

Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara media sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas – Blok M

$$H_{a2} : \beta_2 \neq 0$$

Terdapat pengaruh yang signifikan antara media sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas – Blok M

$H_{03} : \beta_1 = \beta_2 = 0$  Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta Rute Dukuh Atas – Blok M

$H_{a3} : \beta_1 = \beta_2 \neq 0$  Terdapat pengaruh yang signifikan antara lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta Rute Dukuh Atas – Blok M.

## **1.7 Metodologi Penelitian**

### **1.7.1 Pendekatan dan Metode Penelitian**

Penelitian ini yang berjudul “Pengaruh Lingkungan Sosial dan Media Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M” menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei. Pendekatan kuantitatif merupakan metode penelitian yang didasarkan pada paradigma positivistik atau nilai-nilai objektif. Metode ini memungkinkan peneliti untuk mengkaji populasi atau sampel secara sistematis, menggunakan instrumen penelitian yang terstandarisasi, serta melakukan analisis data dengan teknik statistik untuk menguji kebenaran hipotesis yang telah dirumuskan di awal.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> Sugiyono. (2017). “*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*”, Bandung : Alfabeta, CV, hlm.8.

Pendekatan kuantitatif digunakan dalam penelitian ini karena mampu mengkaji pengaruh secara terencana dan tersusun secara sistematis sejak tahap awal hingga perancangan desain penelitian. Pendekatan ini menitikberatkan pada pengukuran yang bersifat objektif terhadap suatu fenomena sosial. Untuk melakukan pengukuran tersebut, fenomena sosial diuraikan menjadi beberapa komponen seperti permasalahan, indikator, dan variabel. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini meliputi variabel lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta pada rute Dukuh Atas – Blok M.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei, yaitu dengan memberikan kuesioner terstruktur kepada responden.<sup>61</sup> Kuesioner dirancang secara sistematis guna memperoleh informasi yang spesifik berdasarkan pertanyaan-pertanyaan yang telah disusun sebelumnya. Dalam proses pengumpulan data, kuesioner disebarakan melalui platform *Google Form* responden yang merupakan pengguna aktif dan pengikut instagram resmi MRT Jakarta. Kuesioner menggunakan skala Likert dengan lima pilihan jawaban, yaitu: (1) Sangat Tidak Setuju, (2) Tidak Setuju, (3) Netral, (4) Setuju, dan (5) Sangat Setuju. Data yang terkumpul selanjutnya dianalisis menggunakan perangkat lunak SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*) versi 26.0.

---

<sup>61</sup> Sugiyono, *Op.Cit.*, hlm. 13

### 1.7.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini takan terfokus pada jalur MRT Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M. Alasan pemilihan lokasi penelitian ini karena jalur MRT Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M merupakan salah satu jalur dengan jumlah penumpang yang cukup tinggi sejumlah 17.097 orang yang didapatkan dari Dishub DKI Jakarta Bidang Perkotaan dan rute ini melintasi beberapa daerah yang memiliki karakteristik sosial dan budaya yang beragam. Selain itu, jalur ini juga memiliki stasiun-stasiun yang strategis dan banyak dikelilingi oleh area perkantoran, pusat perbelanjaan, dan pusat kegiatan ekonomi lainnya, sehingga pengguna MRT di jalur ini dapat mewakili beragam latar belakang sosial dan ekonomi. Oleh karena itu, penelitian yang dilakukan di lokasi ini diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai pengaruh lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna MRT Jakarta.

Waktu yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dilaksanakan pada bulan Maret 2024 hingga Juni 2025. Penelitian ini dilakukan dengan melibatkan pengguna MRT dan terbukti mengikuti media sosial Instagram @mrtjakarta. Penelitian ini diawali dengan mengumpulkan data-data sebelum menyusun kuesioner. Pada tahap penyebaran kuesioner, dilakukan secara online melalui *Google Formulir* dan akan dilaksanakan pada bulan Desember 2024.

### 1.7.3 Populasi dan Sampel

#### 1. Populasi

Populasi merupakan sekumpulan objek atau subjek yang memiliki ciri dan karakteristik tertentu yang telah ditentukan oleh peneliti, yang nantinya dijadikan dasar untuk pengambilan suatu kesimpulan.<sup>62</sup> Populasi penelitian ini terdiri dari 400.000 pengikut akun Instagram MRT Jakarta. Instrumen yang digunakan yaitu kuesioner yang disebar menggunakan *google form*. Kuesioner ini digunakan untuk mengumpulkan data terkait dengan Pengaruh Lingkungan Sosial dan Media Sosial terhadap Sikap Pengguna Transportasi Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta rute Dukuh Atas - Blok M.

#### 2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang mewakili jumlah serta karakteristik populasi secara keseluruhan.<sup>63</sup> Dalam penelitian ini, pengukuran sampel dilakukan untuk memastikan bahwa sampel tersebut mampu merepresentasikan kondisi populasi yang sebenarnya. Peneliti menggunakan metode *Non Probability Sampling*, dengan jenis *Purposive Sampling*, di mana pemilihan responden didasarkan pada kriteria tertentu yang dianggap relevan. Responden yang dipilih adalah mereka yang mengikuti akun Instagram @mrtjkt dan merupakan pengguna aktif MRT Jakarta.

---

<sup>62</sup> Sugiyono, *Op.Cit.*, hlm. 215

<sup>63</sup> Sugiyono, *Op.Cit.*, hlm.81

Peneliti menggunakan data dari populasi 400.000 pengikut dan menggunakan teknik Slovin untuk menentukan besar sampel. Peneliti menggunakan ambang signifikansi atau tingkat kesalahan 10% (0,1). Berikut digunakannya rumus Slovin untuk perhitungan sampel:

**Rumus :  $n = N/(1 + Ne^2)$**

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

N = Populasi

e = *margin of error* (tingkat kesalahan sampel) yaitu 10% atau 0,1

**Maka,  $N = 400.000e = 0,1$**

$$n = \frac{400.000}{1 + (400.000) (0,1)^2}$$

$$n = \frac{400.000}{1 + (400.000) (0,01)}$$

$$n = \frac{400.000}{1 + 4,000}$$

$$n = \frac{400.000}{1 + 4,001}$$

$$n = 99,97 \longrightarrow \text{dibulatkan menjadi } 100$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, didapatkan sebesar 99,97 responden yang dibulatkan menjadi 100 responden, yang pengambilan sampelnya didasarkan pada kriteria: *followers* dari akun @mrtjkt dan juga merupakan pengguna aktif transportasi umum MRT Jakarta

#### 1.7.4 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data serta mengukur objek dari masing-masing variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini, instrumen yang digunakan adalah kuesioner atau angket. Kuesioner tersebut menjadi alat utama dalam pendekatan kuantitatif karena berfungsi sebagai dasar dalam analisis data, baik secara deskriptif maupun inferensial.<sup>64</sup> Kuesioner dirancang untuk menggali pendapat responden terkait fenomena yang diteliti. Mengingat adanya tiga variabel yang dianalisis dalam penelitian ini, maka disusun tiga instrumen terpisah yang masing-masing disesuaikan dengan variabel yang diukur. Jenis kuesioner yang digunakan bersifat tertutup guna mempermudah proses pengkodean serta pengolahan data secara statistik. Hal tersebut dilakukan karena pilihan jawaban dalam kuesioner telah ditetapkan sebelumnya oleh peneliti, sehingga responden hanya perlu memilih opsi yang paling sesuai dengan persepsinya terhadap pernyataan yang diberikan. Skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala interval, dengan menggunakan skala Likert lima kategori, yaitu Sangat Tidak Setuju (1), Tidak Setuju (2), Netral (3), Setuju (4), dan Sangat Setuju (5).

#### A. Instrumen Variabel Sikap (Y)

##### 1. Definisi Konseptual

---

<sup>64</sup> Mulyadi, M. (2011). "Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Serta pemikiran Dasar Menggabungkannya", *Jurnal Studi Komunikasi dan Media*. hlm.129.

Menurut pandangan Rosenberg dan Hovland, sikap adalah kecenderungan individu dalam merespons objek, situasi, atau fenomena tertentu yang ditunjukkan melalui komponen kognitif, afektif, dan konatif. Sikap terbentuk dari interaksi individu dengan lingkungannya, termasuk melalui pengaruh sosial dan media.<sup>65</sup> Dalam penelitian ini, sikap pengguna MRT diartikan sebagai kecenderungan individu dalam menilai dan merespons MRT, yang dipengaruhi oleh lingkungan sosial dan media sosial.

## 2. Definisi Operasional

Sikap pengguna MRT Jakarta merupakan suatu respons atau reaksi individu terhadap layanan dan pengalaman menggunakan MRT Jakarta Rute Dukuh Atas–Blok M, yang diukur melalui tiga dimensi dan menggunakan kategori penilaian skor skala likert dari 1 sampai 5, yang diantaranya; Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju, dan Sangat Setuju,

1. Kognitif : Mencerminkan pengetahuan atau keyakinan terhadap MRT Jakarta
2. Afektif: Mencerminkan perasaan atau emosi terhadap penggunaan MRT Jakarta.

*Intelligentia - Dignitas*

---

<sup>65</sup> Saifuddin Azwar. *OpCit.* Hlm.52

3. Konatif: Mencerminkan kecenderungan untuk bertindak, seperti keinginan untuk terus menggunakan MRT, merekomendasikan ke orang lain, dan memilih MRT dibanding moda lain.

### 3. Kisi Instrumen Penelitian

**Tabel 1. 2 Operasional Konsep Variabel Sikap Pengguna (Y)**

Variabel	Konsep	Dimensi	Indikator	Skala	Item
Sikap Pengguna MRT (Y)	Teori Sikap	Kognitif	Pengetahuan tentang MRT Jakarta	Likert	1
			Kepercayaan terhadap manfaat MRT Jakarta		2
			Persepsi terhadap keandalan MRT		3
			Keyakinan terhadap keberlanjutan MRT		4
		Afektif	Perasaan nyaman saat menggunakan MRT	Likert	5
			Perasaan senang saat menggunakan MRT		6
			Perasaan puas terhadap layanan MRT		7
		Konatif	Kecenderungan untuk menggunakan MRT dibandingkan moda transportasi lain	Likert	8
			Kecenderungan untuk memanfaatkan fasilitas MRT Jakarta		9
			Kecenderungan untuk mengajak orang lain menggunakan MRT		10

### 4. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

#### a. Uji Validitas

Pengujian validitas instrumen digunakan untuk memastikan bahwa instrumen yang digunakan benar-benar mampu mengukur variabel sesuai dengan yang dimaksud dalam penelitian. Validitas menunjukkan sejauh mana seluruh item pernyataan dapat mengukur apa yang seharusnya diukur.<sup>66</sup> Untuk menentukan validitas suatu item, digunakan perbandingan antara nilai  $r$  hitung dan  $r$  tabel. Suatu item dianggap valid apabila nilai  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel, dan sebaliknya, jika  $r$  hitung  $<$   $r$  tabel, maka item tersebut dinyatakan tidak valid.

Kemudian, nilai  $r$  tabel diperoleh dari rumus derajat kebebasan (df) dengan rumus  $df = n - 2$ , dimana  $n$  adalah jumlah responden dalam penelitian ini yang berjumlah 30 responden. Maka didapatkan  $r$  tabel sebesar 0,306 yang berasal dari  $30 - 2 = 28$  dengan taraf signifikansi yang digunakan sebesar 10% atau 0,01. Berikut hasil uji validitas dari masing-masing variabel.

**Tabel 1. 3 Hasil Uji Validitas Variabel Sikap (Y)**

Item	r Hitung	r Tabel	Status
1	0,666	0,306	Valid
2	0,683	0,306	Valid
3	0,653	0,306	Valid
4	0,593	0,306	Valid
5	0,546	0,306	Valid
6	0,632	0,306	Valid
7	0,724	0,306	Valid
8	0,437	0,306	Valid
9	0,615	0,306	Valid

<sup>66</sup> Sugiyono, *Op.Cit.* hlm3. 121.

Item	r Hitung	r Tabel	Status
10	0,683	0,306	Valid

(Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025)

Berdasarkan tabel 1.3 tersebut, dapat terlihat bahwa hasil pengujian validitas terhadap 10 butir soal pada variabel Y menunjukkan bahwa keseluruhan item soal pada variabel Y dinyatakan valid.

#### b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengukur sejauh mana instrumen yang digunakan dapat diandalkan dan menghasilkan data yang konsisten. Pengujian reliabilitas dilakukan dengan melihat nilai Cronbach's Alpha, yang kemudian dibandingkan dengan standar batas minimal reliabilitas yang digunakan.<sup>67</sup> Suatu instrumen dianggap reliabel apabila nilai koefisien reliabilitas bernilai positif dan lebih besar dari pada 0,6.

**Gambar 1. 3 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Sikap (Y)**

Reliability Statistics	
Cronbachs Alpha	N of Items
.857	10

(Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025)

<sup>67</sup> Darma, B. (2021). *Statistika Penelitian Menggunakan SPSS (Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Regresi Linier Sederhana, Regresi Linier Berganda, Uji t, Uji F, R2)*. Guepedia. hlm.17.

Gambar 1.3 menunjukkan hasil uji reliabilitas pada instrument variabel Y. Dapat dikatakan bahwa instrumen variabel Y reliabel dengan nilai Cronbach's Alpha yang lebih besar dari 0,6, yaitu 0,857 > 0,6.

## **B. Instrumen Variabel Lingkungan Sosial (X1)**

### **1. Definisi Konseptual**

Menurut Ralph Linton, lingkungan sosial adalah seluruh bentuk interaksi, nilai, norma, dan struktur sosial yang terdapat di sekitar individu yang dapat memengaruhi cara berpikir, bertindak, dan mengambil keputusan. Dalam konteks ini, lingkungan sosial mencakup pengaruh unsur status, peran, norma, interaksi, dan dukungan sosial yang semuanya berkontribusi dalam membentuk respons individu terhadap kondisi sosial di sekitarnya, termasuk dalam penggunaan transportasi publik seperti MRT Jakarta. Jadi, lingkungan sosial merupakan aspek penting yang mempengaruhi pembentukan perilaku, kepribadian, pandangan, dan sikap individu.

### **2. Definisi Operasional**

Definisi operasional variabel lingkungan sosial (X1) dalam penelitian ini berfokus pada pengukuran bagaimana faktor sosial memengaruhi sikap pengguna MRT. Variabel ini dikategorikan menjadi beberapa dimensi berdasarkan teori lingkungan sosial menurut Ralph Linton, yaitu:

1. Norma kelompok sosial, berupa aturan tidak tertulis yang hidup di dalam kelompok sosial. Individu sering kali mengikuti kebiasaan kelompok sosialnya agar diterima.
2. Peran dan status sosial, setiap individu memegang status tertentu dan dari status itu muncul peran yang harus dijalankan. Status dan peran menentukan bagaimana seseorang bersikap di ruang publik seperti MRT Jakarta.
3. Interaksi sosial, interaksi ini bisa terjadi langsung (misalnya: memberi tempat duduk, sapaan) maupun tidak langsung (saling menghormati ruang pribadi).
4. Dukungan sosial, berupa dorongan dari lingkungan yang memengaruhi pilihan dan tindakan seseorang, termasuk dalam memilih sarana transportasi.

Adapun kategori penilaian skor menggunakan skala semantik diferensial dari 1 sampai 5, yang diantaranya; Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju, dan Sangat Setuju.

### 3. Kisi Instrumen Penelitian

**Tabel 1. 4 Operasional Konsep Variabel Derajat Lingkungan Sosial (X1)**

Variabel	Konsep	Dimensi	Indikator	Skala	Item
Derajat Lingkungan Sosial (X1)		Norma Kelompok Sosial	Peran keluarga dalam membentuk kebiasaan transportasi	Likert	1

Variabel	Konsep	Dimensi	Indikator	Skala	Item	
	Teori Lingkungan Sosial		Kepatuhan kepada norma sosial yang berlaku		2	
			Kecenderungan mengikuti kebiasaan kelompok sosial		3	
		Peran dan Status Sosial		Kesadaran akan peran sosial di ruang publik	Likert	4
				Ekspektasi masyarakat terhadap peran sosial		5
		Interaksi Sosial		Sikap dalam berinteraksi di ruang publik	Likert	6
				Sikap menghormati orang lain		7
				Usaha menjaga kenyamanan bersama		8
		Dukungan Sosial		Dukungan dari orang terdekat untuk menggunakan MRT	Likert	9
				Dorongan dari kesadaran akan lingkungan untuk menggunakan MRT Jakarta.		10

#### 4. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

##### a. Uji Validitas

Setelah dilakukannya uji validitas pada variabel Y, maka instrument pada variabel X1 juga turut perlu diuji apakah seluruh item benar-benar mampu mengukur variabel sesuai dengan yang dimaksud dalam penelitian.<sup>68</sup> Berikut hasil uji validitas Variabel X1:

<sup>68</sup> Janna, N. M., & Herianto, H. (2021). Konsep uji validitas dan reliabilitas dengan menggunakan SPSS. hlm.2.

**Tabel 1. 5 Hasil Uji Validitas Variabel Lingkungan Sosial (X1)**

Item	r Hitung	r Tabel	Status
1	0,451	0,306	Valid
2	0,529	0,306	Valid
3	0,486	0,306	Valid
4	0,724	0,306	Valid
5	0,714	0,306	Valid
6	0,672	0,306	Valid
7	0,724	0,306	Valid
8	0,666	0,306	Valid
9	0,636	0,306	Valid
10	0,623	0,306	Valid

*(Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025)*

Hasil uji validitas yang ditampilkan dalam tabel menunjukkan bahwa setiap butir pertanyaan pada variabel lingkungan sosial (X1) memiliki nilai r hitung yang melebihi nilai r tabel. Dengan demikian, seluruh 10 item kuesioner dinyatakan valid dan layak digunakan dalam penelitian.

#### **b. Uji Reliabilitas**

Uji reliabilitas pada variabel X1 juga perlu dilakukan setelah uji validitas, bertujuan untuk mengetahui apakah instrumen yang digunakan juga mampu menghasilkan data yang konsisten. Berikut hasil uji reliabilitas Variabel X1:

*Intelligentia - Dignitas*

**Gambar 1. 4 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Lingkungan Sosial (X1)**

<b>Reliability Statistics</b>	
Cronbachs Alpha	N of Items
.808	10

*(Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025)*

Sesuai gambar diatas, diketahui bahwa Cronbach's Alpha lebih besar dari 0,6 yaitu  $0.808 > 0.6$ . Maka dapat dikatakan bahwa data variabel ini reliabel.

### **C. Instrumen Variabel Media Sosial (X2)**

#### **1. Definisi Konseptual**

Menurut Elihu Katz, media sosial dipahami sebagai platform digital yang secara aktif dipilih dan digunakan oleh individu untuk memenuhi berbagai kebutuhan pribadi dan sosial.<sup>69</sup> Teori Uses and Gratifications menjelaskan bagaimana pengguna media sosial mencari dan mengonsumsi media berdasarkan kebutuhan pribadi mereka.

#### **2. Definisi Operasional**

Berdasarkan Teori U&G, penggunaan media sosial dilandasi oleh motif tertentu yang bertujuan memberikan kepuasan kepada penggunanya.

<sup>69</sup> Bungin, Burhan. *Opcit.* hlm.256

Berikut adalah 4 dimensi jenis kebutuhan yang dapat diukur dalam penelitian ini, mencakup:

1. Kebutuhan Informasi: Seberapa besar pengguna media sosial mencari informasi terkait MRT, seperti rute, jadwal, atau ulasan pengguna.
2. Kebutuhan Hiburan: Seberapa sering pengguna media sosial mengakses konten hiburan yang berhubungan dengan MRT.
3. Kebutuhan Identitas: Sejauh mana pengguna media sosial menggunakan konten tentang MRT untuk menyatakan identitas mereka, seperti mengungkapkan preferensi transportasi atau memposting pengalaman mereka.
4. Kebutuhan Interaksi Sosial: Seberapa besar pengguna berinteraksi dengan teman atau kelompok di media sosial mengenai MRT.

Adapun kategori penilaian skor menggunakan skala semantik diferensial dari 1 sampai 5, yang diantaranya; Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju, dan Sangat Setuju.

### 3. Kisi Instrumen Penelitian

**Tabel 1. 6 Operasional Konsep Variabel Intensitas Penggunaan Media Sosial (X2)**

Variabel	Konsep	Dimensi	Indikator	Skala	Item
		Kebutuhan Informasi	Menggunakan media sosial untuk mencari	Likert	1

Intensitas Penggunaan Media Sosial (X2)	Teori Penggunaan Media Sosial (Uses and Gratification)		informasi seputar MRT Jakarta.		
			Mengakses berita atau update seputar MRT Jakarta di media sosial.		2
		Kebutuhan Hiburan	Menggunakan MRT untuk akses berlibur dengan mudah		3
			Mengakses konten hiburan terkait MRT Jakarta di media sosial.	Likert	4
			Menggunakan media sosial sebagai sarana relaksasi saat naik MRT.		5
			Mengekspresikan pendapat pribadi tentang MRT di media sosial.		6-7
		Kebutuhan Interaksi Sosial	Menunjukkan identitas atau gaya hidup melalui unggahan terkait MRT.		8
			Berinteraksi dengan pengguna lain tentang MRT Jakarta melalui media sosial.	Likert	9
			Menjalin koneksi atau komunitas terkait MRT	Likert	10

#### 4. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

##### a. Uji Validitas

Dalam pengukuran validitas, fokus utama diarahkan pada isi dan fungsi dari instrumen yang digunakan. Penyusunan kuesioner yang

valid menjadi langkah penting dalam penelitian guna meminimalisir kesalahan dalam proses pengukuran variabel.<sup>70</sup> Berikut hasil uji validitas Variabel X2 yaitu Media Sosial:

**Tabel 1. 7 Hasil Uji Validitas Variabel Media Sosial (X2)**

Item	r Hitung	r Tabel	Status
1	0,495	0,306	Valid
2	0,614	0,306	Valid
3	0,738	0,306	Valid
4	0,457	0,306	Valid
5	0,638	0,306	Valid
6	0,653	0,306	Valid
7	0,692	0,306	Valid
8	0,573	0,306	Valid
9	0,597	0,306	Valid
10	0,667	0,306	Valid

(Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025)

Hasil uji validitas variabel X2, seperti halnya variabel lainnya, menunjukkan bahwa seluruh 10 item pernyataan valid, karena secara keseluruhan hasil r Hitung > r Tabel.

#### **b. Uji Reliabilitas**

Apabila suatu instrumen dinyatakan reliabel, maka kuesioner tersebut mampu memberikan hasil yang konsisten atas jawaban responden meskipun diuji beberapa kali dalam kondisi yang berbeda menggunakan kuesioner yang sama. Berikut hasil uji reliabilitas pada Variabel X2 yaitu Media Sosial:

<sup>70</sup> Anggraini, F. D. P., dkk. (2022). "Pembelajaran statistika menggunakan software SPSS untuk uji validitas dan reliabilitas." *Jurnal Basicedu*. Hlm.6494.

**Gambar 1. 5 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Media Sosial  
(X2)**

Cronbachs Alpha	N of Items
.851	10

(Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025)

Sesuai dengan gambar diatas, diketahui bahwa *Cronbach's Alpha* yang lebih besar dari nilai *r* Tabel, yaitu  $0.851 > 0,6$ . Maka dari itu, sama seperti hasil uji reliabilitas pada variabel sebelumnya, bahwa data variabel ini dapat dikatakan reliabel.

### **1.7.5 Jenis Data dan Teknik Pengumpulan Data**

Untuk upaya memperoleh hasil yang akurat dan menyeluruh, penelitian ini menggunakan dua jenis teknik pengumpulan data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh secara langsung dari responden melalui penyebaran kuesioner atau angket penelitian tertutup (closed questionnaire). Seluruh pertanyaan dalam angket disusun dalam bentuk pilihan jawaban berjenjang menggunakan skala Likert lima poin, yakni "Sangat Tidak Setuju", "Tidak Setuju", "Netral", "Setuju", dan "Sangat Setuju". Kuesioner ini disebarkan secara daring menggunakan platform Google Form dan ditujukan kepada pengguna aktif MRT Jakarta yang juga merupakan pengikut akun Instagram resmi @mrtjkt. Pertanyaan dalam kuesioner dirancang untuk menggali

informasi spesifik mengenai pandangan responden terhadap pengaruh lingkungan sosial dan media sosial dalam penggunaan transportasi publik, khususnya MRT Jakarta.

Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui sumber tidak langsung seperti dokumen, laporan, dan publikasi dari pihak ketiga.<sup>71</sup> Jenis data sekunder dilakukan dengan menelusuri literatur yang relevan dari berbagai referensi ilmiah, seperti artikel jurnal, buku, hasil penelitian terdahulu, situs resmi, serta data statistik terkini. Beberapa data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini mencakup jumlah pengikut akun Instagram @mrtjkt, serta data resmi dari MRT Jakarta dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terkait jumlah pengguna MRT pada rute Dukuh Atas – Blok M. Keberadaan data sekunder ini menjadi pelengkap bagi data primer, sehingga keduanya dapat saling melengkapi dan memperkuat analisis yang dilakukan dalam penelitian.

#### **1.7.6 Teknik Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data berupa analisis deskriptif dan analisis statistik inferensial. Analisis deskriptif dimanfaatkan untuk menyajikan ringkasan awal dari data yang dikumpulkan, mencakup distribusi frekuensi, persentase, nilai maksimum dan minimum, rata-rata, serta standar deviasi, yang dapat membantu peneliti mengidentifikasi profil responden serta kecenderungan jawaban yang muncul dari kuesioner. Namun, untuk menguji pengaruh antar variabel, digunakan teknik

---

<sup>71</sup> Sugiyono. (2013), *Op.Cit.* hlm.148.

analisis statistik inferensial berupa Uji Regresi Linear Berganda dan Uji Koefisien Determinasi disertai dengan Uji Prasyarat yang dibutuhkan guna memenuhi asumsi dasar pengujian Uji Regresi Linear Berganda. Analisis ini bertujuan untuk menggeneralisasikan hasil penelitian dari sampel yang diteliti ke populasi yang lebih luas, serta menguji hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya. Statistik inferensial memungkinkan peneliti mengetahui ada atau tidaknya pengaruh yang signifikan antara variabel lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna MRT. Oleh karena itu, melalui kedua jenis analisis ini, peneliti dapat memberikan landasan yang kuat dalam menginterpretasikan data secara sistematis, baik secara deskriptif maupun analitik dan mendapatkan kesimpulan dari hasil analisis.

### **1.8 Sistematika Penelitian**

Laporan skripsi ini disusun ke dalam lima bab utama yang masing-masing bab terbagi lagi ke dalam beberapa sub-bab, dengan sistematika penelitian, sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan: Bab ini menguraikan latar belakang permasalahan yang menjadi dasar penelitian, perumusan masalah, serta tujuan dan manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian. Disertakan pula tinjauan literatur, penjelasan mengenai kerangka teori, pendekatan dan metode penelitian, teknik pengumpulan serta analisis data, hingga rumusan hipotesis. Di bagian akhir, dijabarkan sistematika penelitian skripsi ini secara menyeluruh.

Bab II Gambaran Umum MRT Jakarta Rute Dukuh Atas-Blok M dan Responden Penelitian: Bab ini memuat uraian umum mengenai sistem Moda Raya Terpadu (MRT)

Jakarta, dengan fokus pada rute Dukuh Atas hingga Blok M. Penjelasan mencakup latar belakang pembangunan, karakteristik layanan, serta profil pengguna pada rute tersebut. Di samping itu, bab ini juga menjelaskan faktor-faktor yang memengaruhi pemanfaatan moda transportasi tersebut dan karakteristik demografis responden penelitian.

Bab III Hasil Penelitian dan Uji Hipotesis: Pada bab ini disajikan hasil pengolahan data yang diperoleh melalui teknik kuantitatif. Analisis dilakukan menggunakan metode statistik yang relevan, seperti uji regresi linier berganda, untuk menguji pengaruh variabel lingkungan sosial dan media sosial terhadap sikap pengguna MRT. Hasil analisis ditampilkan dalam bentuk tabel dan grafik guna memudahkan pembacaan dan interpretasi data.

Bab IV Pembahasan dan Analisis Sosiologis: Bab ini membahas secara lebih mendalam temuan penelitian yang telah diuraikan pada bab sebelumnya. Analisis dilakukan melalui pendekatan sosiologis, termasuk tabulasi silang antara dimensi variabel dan karakteristik responden, serta refleksi terhadap hasil temuan berdasarkan perspektif sosial yang relevan.

Bab V Penutup: Bab terakhir ini memuat kesimpulan yang dirumuskan berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, serta menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan. Selain itu, disampaikan pula implikasi penelitian baik dalam konteks teoritis maupun praktis, serta rekomendasi yang ditujukan kepada pihak terkait, seperti pengguna aktif MRT Jakarta, pengelola MRT, dan peneliti selanjutnya.