

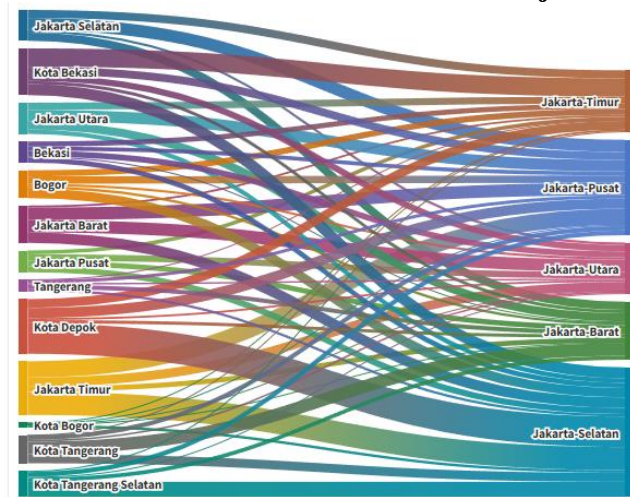
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Jakarta dan kota penyangga di sekitarnya memiliki keterikatan yang kuat, baik secara ekonomi, sosial, maupun spasial. Keterikatan ini dapat tercermin dalam tingginya arus komuter harian dari kota-kota penyangga menuju Jakarta sebagai pusat aktivitas. Data pada Gambar 1.1 menunjukkan bahwa pergerakan komuter menuju Jakarta berasal dari berbagai wilayah dengan jumlah yang signifikan, seperti Kota Depok yang mencapai sekitar 400 ribu komuter, Kota Bekasi sekitar 320 ribu, serta Kota Tangerang Selatan dan Kabupaten Bogor yang masing-masing berada pada kisaran ratusan ribu pergerakan harian. Sementara itu, wilayah tujuan di Jakarta juga menunjukkan konsentrasi yang tinggi, yaitu Jakarta Selatan menerima lebih dari 880 ribu komuter, diikuti Jakarta Pusat sekitar 647 ribu, serta Jakarta Timur dan Jakarta Barat yang masing-masing melampaui 390 ribu pergerakan setiap harinya. Pergerakan tersebut tidak hanya menunjukkan ketergantungan wilayah perifer terhadap pusat kota, tetapi juga membentuk pola mobilitas rutin yang terstruktur dalam kehidupan masyarakat urban. Dalam perspektif sosiologi, fenomena ini dapat dipahami sebagai bentuk mobilitas lateral, yaitu ketika individu secara berulang berpindah ruang tanpa mengalami perubahan status sosial yang signifikan dan tetap terikat dalam sistem ekonomi dan spasial perkotaan.

Gambar 1. 1 Data Arus Komuter Jabodetabek Menuju Jakarta pada 2023



Sumber: Badan Pusat Statistik, dilansir dari DataIndonesia.id ¹

Sebagai respons terhadap tingginya mobilitas lateral ini, pengembangan transportasi umum terus dilakukan guna meningkatkan konektivitas antara wilayah penyangga dan pusat kota. Hal ini terlihat dari hadirnya berbagai moda transportasi berbasis rel, seperti Commuter Line Jabodetabek sejak 2008, Mass Rapid Train (MRT) Jakarta sejak 2019, hingga yang terbaru di tahun 2023 terdapat Light Rail Train (LRT) Jabodebek. Berbeda dengan Commuter Line (KRL) yang bersifat transportasi massa konvensional, MRT dan LRT menawarkan efisiensi tinggi dan pengalaman ruang yang lebih modern. Jika ditinjau berdasarkan data jumlah penumpang dari Badan Pusat Statistika (BPS), MRT memiliki 3,4 juta penumpang, lebih banyak dibandingkan LRT yang hanya 103.267 penumpang. Namun, LRT memiliki tingkat kenaikan penumpang tertinggi sebesar 15,28% dari tahun sebelumnya, sementara MRT hanya sebesar 9,52%.² Di sepanjang tahun 2025, LRT pun mengalami pertumbuhan sebesar 36,86%

¹ Sadya. S, 23 April 2024, *Data Arus komuter Jabodetabek Menuju Jakarta Pada 2023*, Data Indonesia, Diakses pada 26 April 2026 dari <https://dataindonesia.id/varia/detail/data-arus-komuter-jabodetabek-menuju-jakarta-pada-2023>

² BPS, *Perkembangan Transportasi Provinsi DKI Jakarta Januari 2026*, Diakses pada 30 April 2026 dari <https://jakarta.bps.go.id/id/pressrelease/2024/03/01/1178/perkembangan-transportasi-provinsi-dki-jakarta-januari-2024.html>

pengunjung, yaitu mencapai 28,8 juta penumpang.³ Sementara itu, MRT Jakarta beroperasi secara terfokus di kawasan primer Jakarta melalui sistem transit modern yang menghubungkan Lebak Bulus hingga Bundaran HI. Di sisi lain, LRT Jabodebek hadir sebagai penghubung kawasan sekunder dan kota penyangga, seperti Depok dan Bekasi, menuju pusat Jakarta, dengan jangkauan yang lebih luas ke wilayah-wilayah yang belum dijangkau oleh KRL maupun MRT secara optimal. Dengan demikian, LRT Jabodebek tidak hanya berfungsi sebagai infrastruktur transportasi, tetapi juga menjadi bagian dari struktur yang menopang mobilitas lateral sehari-hari antara kawasan primer Jakarta dan pinggiran kota atau kawasan sekunder Jakarta.

Namun, meningkatnya intensitas penggunaan ruang transit ini tidak serta-merta diikuti oleh kualitas pengalaman ruang yang memadai. Secara empiris, desain ruang transit cenderung menitikberatkan pada efisiensi pergerakan yang mengisolasi komuter dalam alur yang cepat, sehingga mereka hanya melewati ruang tanpa benar-benar sempat menggunakannya secara utuh. Hal ini tercermin dari studi eksperimental Epley dan Schroeder dengan 800 komuter kereta dan bus, ditemukan bahwa komuter secara aktif memilih untuk tidak berinteraksi satu sama lain. Padahal, hasil eksperimen menunjukkan bahwa komuter yang berinteraksi dengan sesama komuter mendapatkan pengalaman perjalanan yang lebih positif dibandingkan yang duduk dalam kesendirian.⁴ Tak hanya itu, hasil survei Jejak Pantau (JakPat) menunjukkan bahwa mayoritas komuter sibuk dengan smartphone masing-masing, dengan hasil 54% membuka sosial media, 41% mendengarkan musik, dan 28% membaca berita online.⁵ Kondisi ini bukanlah preferensi alami mereka, melainkan karena karakteristik ruang transit itu sendiri yang tidak menawarkan terjalinnya relasi. Paradoks ini menunjukkan

³ Putra, N. 23 Januari 2026. *Pengguna LRT Jabodebek Tumbuh 36 Persen pada 2025*. Diakses pada 30 April 2026, melalui <https://www.tempo.co/ekonomi/pengguna-lrt-jabodebek-tumbuh-36-persen-pada-2025-2109352>

⁴ Epley, N., & Schroeder, J. (2014). *Mistakenly seeking solitude*. *Journal of Experimental Psychology: General*, 143(5), 1980, hlm. 15.

⁵ Muhammad. N, 27 April 2024, *Rata-rata Waktu yang Dhabiskan Pengguna Transportasi Umum dalam Satu Kali Perjalanan (5-9 September 2024)*, Databoks, diakses pada 10 Mei 2026 dari <https://databoks.katadata.co.id/pendidikan/statistik/66f66aeb56507/ini-rata-rata-waktu-yang-dihabiskan-pengguna-transportasi-umum>

bahwa ruang transit secara struktural telah membentuk norma perilaku komuter yang anti-sosial.

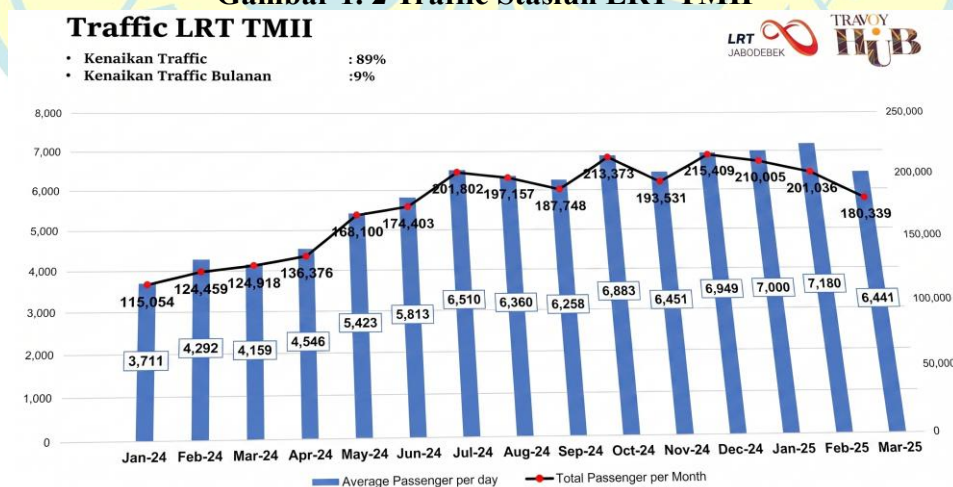
Untuk menjelaskan kondisi tersebut, Marc Augé memandang ruang-ruang transit kontemporer ini sebagai produk dari supermodernitas. Dalam diskursusnya, ruang transit kontemporer dikonseptualkan sebagai *Non-Place*, yang berarti ruang yang kehilangan relasi, sejarah, dan identitasnya kolektifnya dengan penggunanya.⁶ Konsep tersebut bersebrangan dengan *Place* yang diartikan sebagai ruang yang memiliki relasi kuat dengan pengguna ruangnya. Eksistensi dari ruang-ruang transit (stasiun, terminal, halte, bandara udara) telah membentuk struktur spasial kota yang merefleksikan nilai-nilai fungsional yang berorientasi pada kecepatan, repetitif, dan efisiensi. Fenomena ini merepresentasikan kota modern yang mengalami desentralisasi makna, yaitu pengalaman manusia terhadap ruang menjadi terfragmentasi dan temporal.

Pada akhir 1980-an, Peter Calthorpe memperkenalkan konsep Transit Oriented Development (TOD) yang memungkinkan keterhubungan antara ruang transit transportasi, ruang komersial, dan kawasan permukiman dalam satu kawasan terpadu. Dalam diskursus ruang Augé, pendekatan ini memungkinkan terjadinya perubahan *Non-Place* menjadi *Place* melalui keberagaman fungsi dan aktivitas yang mendorong interaksi. Kemudian, konsep ini diadopsi di Indonesia pada awal 2010-an dan secara resmi menjadi pedoman pengembangan kawasan berorientasi transit melalui Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017. Pendekatan TOD ini telah diaplikasikan dalam beberapa pengembangan proyek transportasi publik seperti pada Stasiun MRT Fase 1 dan Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah (TMII). Namun, pendekatan ini tidak sepenuhnya terlepas dari logika supermodernitas yang tetap menekankan pada efisiensi, percepatan, dan mobilitas lateral yang tinggi. Dengan kata lain, ruang transit berbasis TOD tidak secara otomatis mengubah karakter dasar ruang tersebut.

⁶ Marc Augé, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, trans. John Howe (London: Verso, 1995), hlm. 77.

Salah satu contoh implementasi TOD yang menarik untuk dikaji dalam penelitian ini adalah Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah (TMII). Stasiun ini merupakan satu-satunya stasiun LRT Jabodebek yang terintegrasi langsung dengan kawasan komersial Travoy Hub milik PT Jasamarga Related Business dalam satu lokasi yang sama. Integrasi ini menunjukkan bahwa ruang transit tidak lagi berdiri secara terpisah, melainkan dikembangkan bersamaan dengan fungsi komersial dalam satu kawasan terpadu. Kehadiran Travoy Hub di dalam area stasiun menghadirkan beberapa fasilitas seperti area duduk, kafe, dan aktivitas komersial lainnya. Inilah yang kemudian menjadikan Stasiun LRT TMII tidak hanya berfungsi sebagai simpul mobilitas, tetapi juga sebagai ruang singgah bagi komuter. Dalam konteks ini, integrasi antara ruang transit dan ruang komersial mengindikasikan adanya pertemuan antara logika mobilitas yang menekankan pada kecepatan dan efisiensi dengan logika komersial yang mendorong aktivitas singgah dan konsumsi dalam ruang yang sama. Selain itu, stasiun yang berada di koridor Cibubur Line ini juga terhubung dengan moda transportasi lain seperti Transjakarta dan Jaklingko, sehingga memperkuat fungsinya sebagai titik integrasi mobilitas di kawasan sekunder Jakarta, khususnya di wilayah Jakarta Timur dan sekitarnya.

Gambar 1. 2 Traffic Stasiun LRT TMII



Sumber: Data Pengelola Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub, Maret 2025

Secara operasional, Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah (TMII) menunjukkan peningkatan penggunaan yang signifikan sebagai ruang transit komuter. Berdasarkan data yang didapat dari pengelola stasiun, pada Gambar 1.2, jumlah pengunjung stasiun ini mengalami kenaikan signifikan sebesar 89% dalam periode Januari 2024 hingga Maret 2025. Selain itu, terdapat tren pertumbuhan rata-rata sebesar 9% per bulan, yang menunjukkan peningkatan intensitas mobilitas secara berkelanjutan. Data ini mengindikasikan bahwa Stasiun LRT TMII merupakan salah satu titik transit yang aktif dalam melayani pergerakan komuter, khususnya pada koridor Cibubur Line. Peningkatan jumlah pengunjung menunjukkan bahwa ruang ini tidak hanya berfungsi secara teknis, tetapi juga menjadi bagian dari rutinitas harian masyarakat urban. Hal ini menempatkan Stasiun LRT TMII sebagai ruang yang padat oleh mobilitas, ritme, dan pengalaman keseharian komuter yang berlangsung secara berulang.

Meskipun Stasiun LRT TMII telah menerapkan pendekatan TOD, kehadiran fasilitas komersial dan integrasi multimoda secara fisik tidak secara langsung mengubah relasi struktural antara ruang dan penggunaannya. Dalam kerangka Augé, *Place* dan *Non-Place* ditentukan oleh apakah ruang tersebut mampu membentuk relasi, histori, dan identitas dengan penggunaannya secara kolektif. Dengan demikian, pertanyaan mendasar dalam penelitian ini adalah: apakah integrasi TOD di Stasiun LRT TMII, khususnya melalui kehadiran Travoy Hub sebagai ruang komersial sekaligus ruang singgah, mampu menghasilkan perubahan struktural yang mendorong terbentuknya relasi, identitas, dan sejarah dalam ruang tersebut? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, penelitian ini akan meninjau pengalaman komuter guna membaca karakteristik struktural ruang yang selanjutnya akan dianalisis melalui kerangka *Place* dan *Non-Place*.

Penelitian ini menjadi penting karena sebagian besar kajian mengenai ruang transit dan pengembangan kawasan berbasis TOD selama ini masih berfokus pada aspek teknis, efisiensi, dan kinerja infrastruktur. Beberapa penelitian terdahulu

cenderung menitikberatkan pada aksesibilitas kawasan, *walkability* dari ruang TOD, integrasi transportasi dan tata guna lahan, serta kinerja sistem transportasi dalam mendukung mobilitas urban secara praktik. Sementara itu, perhatian terhadap dimensi sosiologis, khususnya terkait pengalaman pengguna dalam ruang transit masih relatif terbatas. Padahal, kualitas ruang publik seperti stasiun juga ditentukan dari kemampuan ruang dalam menghasilkan relasi dari pengalaman praktik keseharian penggunanya. Kajian sosiologis yang secara khusus menelaah karakter struktural ruang transit dalam kerangka *Place* dan *Non-Place*, terutama dalam konteks TOD di Indonesia, masih sangat terbatas. Dalam konteks ini, Stasiun LRT TMII menjadi lokasi yang relevan untuk mengkaji dinamika tersebut, mengingat posisinya sebagai ruang transit yang secara bersamaan menggabungkan fungsi mobilitas dan komersial, serta menunjukkan dinamika ruang transit urban kontemporer di kawasan sekunder Jakarta.

Dengan mengacu pada pemikiran Marc Augé, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakter struktural Stasiun LRT TMII sebagai ruang transit, serta menelaah apakah integrasi TOD yang diterapkan mampu menghasilkan pergeseran struktur dari *Non-Place* menuju *Place*, baik secara penuh maupun parsial. Data empiris dikumpulkan dengan menggali pengalaman komuter, yaitu pengalaman sensorik rutinitas, dan afektif, sebagai instrumen untuk mengidentifikasi karakter struktur ruang yang direspons dan dijalani dalam keseharian komuter. Maka dari itu, peneliti tertarik untuk meneliti makna ruang transit di Stasiun LRT TMII dalam skripsi berjudul **“Analisis *Place* dan *Non-Place* di Stasiun LRT TMII sebagai Ruang Transit Oriented Development di Kawasan Sekunder Jakarta”**.

1.2 Permasalahan Penelitian

Penelitian ini berangkat dari fenomena super modernitas yang memicu transformasi ruang-ruang transit di kota modern menjadi terpisahkan dari relasi, sejarah, dan identitas sosial penggunanya, atau yang dikonseptualisasikan sebagai *Non-Place* oleh Marc Augé. Kehadiran konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di

Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah (TMII) yang terintegrasi dengan area komersial Travoy Hub menjadi konsensus baru dalam upaya mengembalikan relasi pengguna ruang dengan ruang itu sendiri. Tetapi, secara sosiologis, integrasi ini memunculkan ketegangan antara logika mobilitas teknis yang menuntut efisiensi pergerakan komuter secara cepat dengan logika komersial yang mendorong aktivitas komuter untuk singgah lebih lama di ruang tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini difokuskan pada analisis objektivitas terhadap struktur ruang transit untuk melihat sejauh mana praktik keseharian komuter merespons tata ruang transit berbasis TOD tersebut. Untuk mengarahkan dan membatasi fokus penelitian secara sistematis, peneliti merumuskan tiga pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dalam Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah?
2. Bagaimana pola pergerakan dan pengalaman spasial komuter terwujud dalam struktur ruang di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah?
3. Bagaimana karakteristik ruang antara *Place* dan *Non-Place* di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian tersebut, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis bentuk penerapan konsep Transit oriented Development (TOD) di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah sebagai ruang transisi perkotaan di kawasan sekunder Jakarta
2. Untuk mengidentifikasi pola pergerakan dan dinamika pengalaman spasial komuter terwujud dalam struktur ruang di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah
3. Untuk mengidentifikasi karakteristik ruang antara *Place* dan *Non-Place* di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat, baik secara akademis maupun praktis, sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Akademik

Secara akademis, penelitian yang berjudul “Analisis *Place* dan *Non-Place* di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah sebagai Ruang Mobilitas Lateral di Kawasan Sekunder Jakarta” diharapkan mampu bermanfaat dalam:

1. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian Sosiologi Perkotaan, khususnya dalam memahami dinamika ruang transit kontemporer melalui kerangka teoritis *Place* dan *Non-Place* Marc Augé serta konsep Transit Oriented Development dalam konteks kota Global South seperti Jakarta.
2. Memperkaya literatur sosiologis mengenai pengalaman spasial komuter di ruang transit berbasis TOD, yang selama ini masih lebih banyak dikaji dari perspektif teknis perencanaan kota dan rekayasa transportasi, bukan dari sudut pandang pengalaman dan praktik keseharian pengguna ruang.
3. Menawarkan kerangka analisis integratif yang menghubungkan tata ruang fisik berbasis TOD, pengalaman tubuh komuter, dan karakter struktural ruang kota kontemporer, sebagai model yang dapat direplikasi dalam kajian ruang transit di kota-kota lain di Indonesia.
4. Menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang ingin mengkaji hubungan antara infrastruktur mobilitas, praktik sosial keseharian, dan produksi makna ruang di kawasan urban.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini juga diharapkan mampu memberikan manfaat praktis bagi komuter, pengelola transportasi umum, dan perencana kota, seperti:

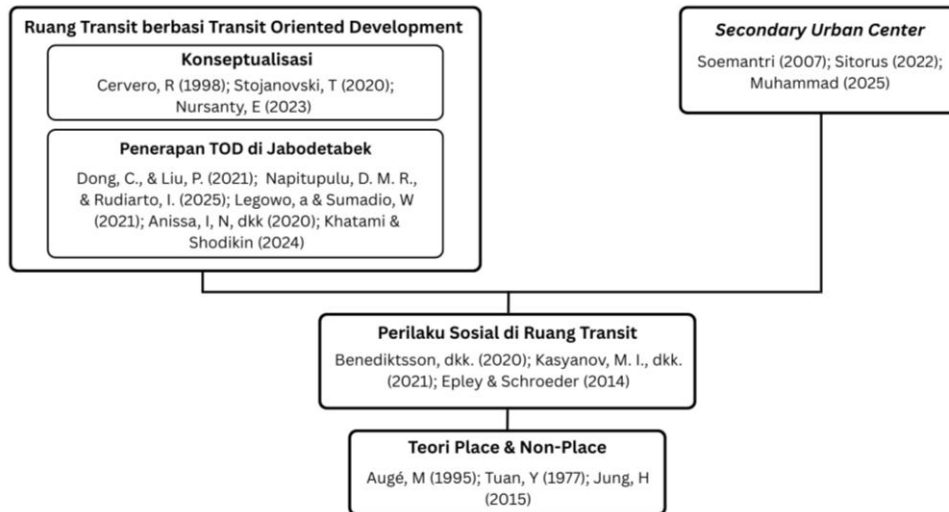
1. Bagi komuter pengguna transportasi umum, penelitian ini diharapkan dapat memberikan ruang refleksi atas pengalaman dan relasi mereka terhadap ruang transit, serta mendorong kesadaran bahwa kualitas ruang publik seperti stasiun turut ditentukan oleh cara komuter itu sendiri menggunakannya, bukan semata-mata oleh infrastruktur fisik yang tersedia.
2. Bagi pengelola Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub, temuan penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan berbasis data empiris dalam merancang strategi pengelolaan ruang yang lebih responsif terhadap kebutuhan sosial komuter, tidak hanya berorientasi pada peningkatan volume pengunjung dan pendapatan komersial, tetapi juga pada penciptaan ruang yang bermakna dan mendorong interaksi sosial.
3. Bagi perencana kota dan pembuat kebijakan transportasi, penelitian ini dapat menjadi landasan konseptual dan empiris untuk mempertimbangkan dimensi sosiologis, terutama pengalaman pengguna dan karakter relasional ruang, dalam perencanaan dan evaluasi kawasan transit berbasis TOD, sehingga kebijakan pembangunan tidak hanya menghasilkan ruang yang efisien secara teknis, tetapi juga ruang yang inklusif dan bermakna secara sosial.

1.5 Tinjauan Literatur Sejenis

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa aspek yang akan dikaji untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif tentang pemaknaan ruang-ruang transit di kawasan sekunder Jakarta. Maka dari itu, peneliti meninjau beberapa literatur sejenis yang relevan dengan penelitian ini, yaitu terdapat 8 jurnal internasional, 7 jurnal nasional, 1 tesis/disertasi, dan 4 buku. Peneliti melakukan tinjauan terhadap literatur atau penelitian terdahulu guna membangun landasan yang kuat, mengidentifikasi fenomena secara detail, menemukan *research-gap*, dan menghindari plagiarisme

dengan penelitian yang sudah ada sebelumnya. Hal ini semata-mata dilakukan agar peneliti mampu membangun argumentasi yang kokoh dan menghindari kesalahan ketika proses penelitian sedang berlangsung.

Skema 1. 1 Peta Literatur



Sumber: Hasil Olahan Penelitian, 2025

Dalam penelitian ini, peneliti meninjau berbagai literatur untuk membangun landasan argumentasi yang kokoh mengenai dinamika ruang transit dan perilaku komuter di kawasan sekunder jakarta. Peneliti mengelompokkan literatur ke dalam empat kategori utama, yang terdiri dari: (1) konsep ruang transit berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD), (2) karakteristik kawasan sekunder kota (*Secondary Urban Center*), (3) perilaku sosial di ruang transit, serta (4) dialektika teori *Place* dan *Non-Place*. Pengelompokan ini dilakukan untuk memetakan bagaimana infrastruktur fisik, kebijakan kota, dan agensi manusia saling beririsan dalam memproduksi makna ruang di stasiun LRT TMII. Langkah ini krusial untuk menemukan *research-gap* dan memastikan bahwa analisis sosiologis yang dilakukan tidak terjebak pada deskripsi teknis semata.

Pembahasan dimulai dengan mengkaji konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) sebagai model pembangunan yang mengintegrasikan tata guna lahan dengan

sistem transportasi publik. TOD dipahami bukan sekadar sebagai infrastruktur fisik, melainkan sebagai pendekatan terintegrasi yang menggabungkan tata guna lahan dengan mobilitas publik untuk menciptakan kawasan yang inklusif.⁷ Peran dasarnya tidak lagi sekedar meminimalisir ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi, tetapi juga untuk memaksimalkan efisiensi saat melakukan mobilitas lateral. Lebih lanjut, TOD dijelaskan harus mampu menjadi alat *Place-making* atau pembentukan tempat, dalam artian tempat yang memiliki identitas, mendukung interaksi sosial, dan memiliki hubungan emosional dengan penggunanya. Kontribusi TOD terhadap pembentukan tempat dan ruang publik berkualitas ini juga perlu didukung oleh perencanaan dan pertimbangan hambatan yang mungkin terjadi.⁸

Namun, implementasi TOD di Jakarta seringkali menghadapi tantangan kompleks. Terdapat masalah aksesibilitas ruang bagi pejalan kaki (*walkability*) yang inklusif bagi seluruh kalangan penggunanya. Hal ini juga diindikasikan terjadi kesenjangan antara rencana induk TOD dan kebutuhan mobilitas harian masyarakat di lapangan. Lebih lanjut, ruang *mixed-use* di sekitar stasiun tanpa fasilitas pendukung yang manusiawi, hanyalah menjadi ruang eksklusif yang menutup terjadinya interaksi sosial.⁹ Pembatasan zona atau area dalam infrastruktur yang berkualitas tinggi ini akan menurunkan aksesibilitas, terlebih bagi kelompok rentan. Untuk itu, ketidaksetaraan dalam akses infrastruktur diperlukan guna tercipta laju transportasi urban yang berkelanjutan secara sosial. Salah satu contoh keberhasilan penerapan TOD di Jakarta terjadi di Taman Literasi Blok M yang berhasil mengharmonisasikan fungsi transportasi ruang yang inklusif dan sensitivitas pola aktivitas masyarakat, sehingga mendorong kunjungan publik melalui pendekatan ruang yang lebih hidup.

Selanjutnya, penerapan TOD ini tidak hanya terjadi di area pusat perkotaan Jakarta, tetapi juga di kawasan pinggiran di sekitarnya, atau disebut kawasan sekunder

⁷ Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A 21st Century Perspective*. Island Press, hlm. 45-48.

⁸ Nursanty, E., "Creating Places of Identity and Social Interaction: Examining the Relationship Between Transit-Oriented Development and Place Making," *ALUR: Jurnal Arsitektur* 6, no. 2 (2023): hlm. 25

⁹ Indira Nur Anissa, Agus Saladin, & Nuzuliah Rahmah. (2020). "Konsep Integrasi Stasiun LRT Bekasi Timur dengan Kawasan Mixed-use LRT City Bekasi Timur". *Jurnal Teknik ITS*, hlm. 55-57.

kota. Posisi Stasiun LRT TMII sebagai bagian dari *Secondary Urban Center* menjadi krusial untuk dipahami dalam ekosistem Jakarta. Kawasan sekunder muncul sebagai respons dari tekanan demografis, pertumbuhan ekonomi yang tidak merata, dan perluasan aktivitas urban dari pusat kota ke wilayah pinggiran. Pusat kota tidak lagi mampu menampung beban mobilitas dan kepadatan aktivitas, sehingga terjadi proses pemencaran populasi dan kegiatan ekonomi ke arah periferi kota.¹⁰ Kawasan sekunder ini secara sosial menjadi ruang hidup bagi pekerja urban, ketika akses terhadap transportasi umum menjadi kebutuhan mutlak untuk menunjang mobilitas lateral mereka setiap harinya.

Perkembangan kawasan sekunder juga seringkali memunculkan fenomena involusi perkotaan pada sektor informal. Hal ini terjadi secara organik sebagai respon terhadap tingginya kebutuhan akan ruang ekonomi yang lebih fleksibel bagi masyarakat kelas menengah ke bawah.¹¹ Pertumbuhan sektor informal ini bukanlah bentuk keterbelakangan, melainkan mekanisme adaptasi sosial yang mampu menopang kehidupan di kawasan sekunder yang beragam. Dengan demikian, kawasan sekunder tidak hanya dipahami sebagai pusat pergerakan, tetapi juga sebagai ruang hidup yang menghidupi aktivitas ekonomi formal maupun informal secara berkelanjutan.

Integrasi antara kebijakan infrastruktur dan karakteristik geografis wilayah secara langsung membentuk panggung bagi kehidupan sosial masyarakat urban. Dalam konteks penelitian ini, panggung tersebut disusun oleh perpaduan antara rancangan kawasan transit berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD) dengan identitas kawasan sekunder Jakarta. Sebagaimana digambarkan dalam skema peta literatur pada Skema 1.1, kedua variabel ini tidak berdiri sendiri, melainkan bertemu dan berinteraksi secara dinamis. Pertemuan antara tatanan fisik TOD yang terencana dengan karakteristik sosiologis kawasan sekunder yang organik, yang menampung migrasi

¹⁰ Gumilar R. Soemantri, *Migration Within Cities: A Study of Socio Economic Processes, Intra-City Migration, and Grass Roots Politics in Jakarta* (Jakarta: LP3ES, 2004), hlm. 112.

¹¹ Daffa Shodiq, P. (2025). *Involusi Sektor Informal Pedagang Kaki Lima di Kawasan Sekunder Jakarta* [Skripsi]. Universitas Indonesia, hlm. 30-33.

intra-kota serta aktivitas ekonomi informal, inilah yang secara langsung mendikte pola perilaku sosial para komuter saat berada di ruang transit.¹²

Interaksi antara desain ruang dan struktur kawasan tersebut kemudian melahirkan pola perilaku sosial yang spesifik di ruang transit. Ketika komuter memasuki stasiun, mereka tidak sekadar berpindah moda transportasi, melainkan sedang merespons lingkungan binaan yang telah dikonstruksi oleh kebijakan TOD dan realitas sosial kawasan sekunder tersebut.¹³ Pola-pola perilaku ini, mulai dari cara komuter bergerak, menjaga jarak sosial, hingga bagaimana mereka merespons kepadatan massa, menjadi manifestasi nyata dari ketegangan antara tuntutan efisiensi infrastruktur modern dan kebutuhan akan ruang hidup yang lebih manusiawi.¹⁴ Artinya, arsitektur stasiun yang dirancang efisien sering kali memaksa tubuh komuter untuk beradaptasi dengan ritme mesin, sehingga menghilangkan kesempatan bagi mereka untuk berinteraksi secara organik. Dalam ruang yang didesain secara sengaja untuk perlintasan, komuter secara tidak sadar mengadopsi pola-pola yang bersifat protektif untuk mempertahankan ruang privat mereka di tengah kerumunan yang anonim. Hal ini menunjukkan bahwa stasiun LRT TMII sejatinya merupakan sebuah arena dialektika, yaitu tempat di mana sistem transportasi yang kaku dan terstandarisasi bertemu dengan kehidupan urban di pinggiran kota yang cair dan penuh ketidakpastian.

Fenomena inilah yang kemudian menjadi titik sentral dalam penelitian ini. Di sini, peneliti ingin melihat lebih jauh apakah ruang transit tersebut benar-benar mampu memproduksi makna sosial yang mendalam dengan komuter, seperti tumbuhnya ikatan atau identitas komunitas, atau sebaliknya, stasiun ini terjebak dalam anonimitas yang hampa, di mana komuter hanya sekadar singgah tanpa pernah benar-benar "hadir" di tempat tersebut. Dalam konteks ini, ruang transit yang hampa tidak selalu tentang kekosongan pasif, tetapi juga menjadi arena di mana individu berada dalam kondisi

¹² Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A 21st Century Perspective*. Island Press, hlm. 40-42.

¹³ Soemantri, G. R. (2007). *Migration Within Cities: A Study of Socio Economic Processes, Intra-City Migration, and Grass Roots Politics in Jakarta*. UI Press, hlm. 85.

¹⁴ Kasyanov, M. I., dkk. (2020). "Functioning of public transport in the social space of the city". *Social Science Journal*, hlm. 23.

berdekatan secara fisik, tetapi mengalami ketegangan emosional yang konstan. Jadi, stasiun sebagai ruang transit mengalami pertentangan terkait logika transportasi yang menuntut kecepatan dengan logika ruang publik yang menuntut terjadinya persinggahan.

Perhatian terkait kehampaan terhadap ruang ini mempertemukan peneliti dengan landasan teoritis pada konsep *Place* dan *Non-Place* yang dirumuskan oleh Marc Augé. *Non-Place* diidentifikasi sebagai sebuah ruang yang tidak mampu memberikan identitas, hubungan relasional, dan histori kolektif pada pengguna ruangnya.¹⁵ Definisi ini merupakan pertentangan dari *Place*, yang berarti ruang yang mampu membentuk identitas, relasi, dan histori kolektif dengan penggunaanya. *Non-Place* cenderung tidak memiliki organisasi sosial yang cukup untuk mengintegrasikan individu di dalamnya, sehingga ruang ini tidak membiarkan manusia untuk hidup atau memaksimalkan interaksi sosial di dalamnya.¹⁶ Kondisi ini kemudian membuat ruang transit cenderung bersifat anonim, kontraktual, dan terlepas dari keterikatan emosional yang mendalam.

Kehadiran komuter di ruang transit tidak serta-merta merubah ruang *Non-Place* menjadi *Place*. *Place* adalah ruang telah diberikan nilai melalui pengalaman manusia, ketika ruang yang tadinya abstrak menjadi memiliki isi dan makna.¹⁷ Maka dari itu, diperlukan pengalaman manusia, atau dalam konteks penelitian ini adalah komuter di stasiun LRT TMII, untuk meninjau kedalaman hubungan dengan ruang itu sendiri. Tuan menawarkan tiga dimensi analisis untuk meninjau apakah ruang tersebut dikategorikan sebagai *Place* atau *Non-Place*. Pertama, dimensi sensorik yang meninjau elemen fisik di stasiun, mencakup pencahayaan, kebisingan, hingga kepadatan ruang dapat diterima oleh komuter. Elemen fisik yang hanya mendorong kecepatan komuter tanpa memberikan jeda (*pause*) untuk berhenti, maka dapat dikategorikan sebagai *Non-Place*.¹⁸ Kedua, dimensi rutinitas yang meninjau aktivitas berulang di ruang yang asing

¹⁵ Augé, M. (1995). *Non-Place: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso, hlm. 77.

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 101

¹⁷ Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. University of Minnesota Press, hlm. 136.

¹⁸ *Ibid*, hlm. 161

dapat memberikan kesan familiar bagi komuter.¹⁹ Ketiga, dimensi afektif yang meninjau ikatan emosional komuter dengan stasiun, seperti rasa aman dan kenyamanan psikologis. Jika seorang komuter merasa "memiliki" ruang tersebut, maka stasiun telah melampaui fungsinya sebagai sekadar infrastruktur transportasi dan menjadi bagian dari identitas keseharian mereka.

1.6 Kerangka Konseptual

1.6.1 Stasiun LRT sebagai Ruang Transit berbasis Transit Oriented Development di Kawasan Sekunder Jakarta

Ruang transit merupakan konsep turunan atau hibridisasi yang muncul setelah dilakukannya kajian sosiologi perkotaan yang membahas mobilitas sosial dalam ruang-ruang kota. Secara etimologis, transit merupakan tempat singgah yang menjadi lintasan dari mobilitas banyak manusia. Dalam konteks perkotaan, ruang transit mengacu pada tempat-tempat seperti terminal, halte, stasiun, atau bandara. Tempat-tempat tersebut difungsikan sebagai sarana pergerakan individu dalam melakukan perpindahan dari satu titik ke titik lain dalam kehidupan sehari-hari. Namun, secara terminologis, ruang transit tidak hanya ruang fungsional yang menopang mobilitas, tetapi juga sebagai ruang sosial yang sifatnya temporer bagi para komuter yang melewatinya.

Dalam sosiologi perkotaan kontemporer, ruang transit didefinisikan bersamaan dengan ruang publik. Ruang ini tidak lagi dipahami sekadar sebagai tempat persinggahan teknis atau infrastruktur mekanis yang menopang mobilitas fisik manusia semata. Sebaliknya, ruang transit bertindak sebagai arena sosial temporer di mana makna-makna spasial terus diproduksi dan direproduksi oleh para komuter. Pada akhirnya, pemaknaan tersebut dibentuk

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 179.

secara aktif melalui intensitas kehadiran, praktik mobilitas harian, serta interaksi sosial yang dialami pengguna dalam kehidupan sehari-hari.

Keberadaan Stasiun LRT TMII sebagai ruang transit tidak dapat dilepaskan dari konteks sosial yang melatarbelakanginya, yaitu tingginya intensitas mobilitas lateral di kawasan sekunder Jakarta. Konsep mobilitas lateral merujuk pada pergerakan individu yang dilakukan secara berulang dan rutin antara wilayah tempat tinggal dengan pusat aktivitas ekonomi, tanpa disertai perubahan status sosial yang signifikan. Berbeda dengan mobilitas vertikal yang berkaitan dengan perubahan kedudukan sosial seseorang, mobilitas lateral semata-mata merupakan pergerakan spasial harian yang terikat pada ritme kerja dan struktur ekonomi perkotaan. Dalam konteks Jakarta, fenomena ini tercermin dari jutaan pergerakan komuter setiap harinya dari wilayah-wilayah penyangga seperti Depok, Bekasi, dan Cibubur menuju pusat kota, dan kembali lagi ke titik asal mereka setelah aktivitas selesai.

Mobilitas lateral yang berlangsung secara masif dan berulang inilah yang kemudian menciptakan kebutuhan struktural atas ruang-ruang transit yang efisien, terjangkau, dan terhubung. Stasiun LRT TMII hadir sebagai salah satu simpul infrastruktur yang secara langsung menopang pola pergerakan tersebut, khususnya bagi komuter di kawasan sekunder Jakarta Timur dan sekitarnya. Dengan demikian, mobilitas lateral bukan sekadar latar belakang demografis, melainkan kondisi sosial yang secara aktif membentuk karakter penggunaan ruang transit, termasuk ritme pergerakan komuter, intensitas kunjungan, hingga relasi yang terjalin antara komuter dengan ruang yang mereka lewati setiap harinya. Pemahaman atas kondisi inilah yang menjadi titik berangkat analisis mengenai bagaimana konsep Transit Oriented Development diterapkan di Stasiun LRT TMII sebagai respons terhadap kebutuhan mobilitas lateral tersebut.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) muncul sebagai kerangka utama untuk mengintegrasikan fungsi ruang transit dengan pengembangan

urban yang berkelanjutan. TOD adalah pendekatan pembangunan yang menekankan integrasi antara moda transportasi massal dengan tata guna lahan campuran (*mixed-use*), guna menciptakan kawasan yang padat, saling terhubung, dan berkelanjutan. Melalui pendekatan TOD, ruang transit diposisikan tidak hanya sebagai titik perpindahan mobilitas (seperti stasiun, terminal, atau halte), melainkan bertransformasi menjadi pusat kehidupan perkotaan yang dinamis. Ruang transit berbasis TOD merupakan manifestasi konkret dari hibridisasi infrastruktur, di mana fungsi pergerakan dileburkan dengan aktivitas sosial, komersial, serta upaya menjamin hak masyarakat dalam mengakses kota secara terjangkau.²⁰ Oleh karena itu, ruang transit berbasis TOD merupakan manifestasi konkret dari ruang transit sebagai ruang sosial yang tidak hanya berperan sebagai simpul mobilitas, tetapi juga sebagai pusat kehidupan perkotaan yang dinamis.

Sebagai sebuah orientasi, TOD berperan penting dalam pengembangan ruang transit sebagai pusat kegiatan multifungsi bagi kehidupan masyarakat. Berikut empat peranan TOD pada ruang transit:

1. Pusat intermodalitas

Prinsip utama ini berarti menciptakan konektivitas yang mulus antar berbagai moda transportasi dengan peningkatan mobilitas dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.²¹ Stasiun LRT TMII, dirancang untuk memfasilitasi mobilitas antar moda transportasi secara efisien, baik motorik (motor, mobil, transportasi umum) dan non-motorik (sepeda dan pejalan kaki). Hal ini mencakup jalur penghubung yang jelas dan mudah, opsi perpindahan yang variatif, tempat

²⁰ Institute for Transportation and Development Policy, *TOD Standard* (3rd ed.), New York; ITDIP:2017.

²¹ Curtis, C., & Renne, J. L. (2019). The new transit metropolis: A twenty-year perspective. *Journal of Public Transportation*, 22(1), 1-14.

menunggu yang nyaman, hingga informasi yang memadai kebutuhan komuter.

2. Membuka aksesibilitas ke wilayah lain

Peranan ini meluas dan penting bagi pembangunan dan revitalisasi urban modern. Konektivitas mode transportasi ini menjadi penting dalam menjembatani area permukiman, pusat bisnis, pusat pendidikan, hingga area rekreasi. Dengan area yang berkembang ini, nantinya akan mendorong revitalisasi melalui investasi yang datang dan pengembangan ulang lingkungan hidup disekitarnya.

3. Menjadi pusat aktivitas sosial-ekonomi

Pusat transit tidak hanya titik keberangkatan, melainkan juga bersifat multifungsi yang dinamis, integral, retail, komersial, dan dapat diakses publik yang menciptakan ragam kehidupan kota²². Dalam konteks ini, ruang transit berupaya memenuhi kebutuhan komuter dan menciptakan peluang ekonomi baru. Kawasan ini pun biasanya dilengkapi dengan desain ruang yang menarik dan *open space* sehingga memungkinkan interaksi sosial yang bernilai hiburan. Setelah ruang transit berhasil menjadi pusat aktivitas ekonomi, maka selanjutnya dapat terjadi peningkatan nilai properti di sekitar kawasan tersebut. Hal ini selaras dengan penelitian Aisyah, A (2024), bahwa terjadi peningkatan nilai sewa properti retail secara signifikan, 15% per tahun, pasca penerapan TOD di kawasan Blok M, Jakarta Selatan²³.

4. Fungsi ekologis

²² Bauder, H., & Engbers, L. (2018). Transit-oriented development and its social dimensions. *Journal of Urban Affairs*, 40(2), 263-278.

²³ Aisyah, A. (2024). *The Impact of Transit-Oriented Development (TOD) on Retail Property Rental Value in Jakarta's Block M Area*. *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, 5(9), 3663–3675.

TOD telah diusulkan sebagai solusi yang membantu mengendalikan emisi dan mitigasi gas rumah kaca²⁴. Dalam praktiknya, TOD telah turut mempromosikan penggunaan transportasi publik di atas transportasi pribadi. Hal ini kemudian berpengaruh pada pengurangan kemacetan, polusi udara, dan jejak karbon udara, yang sejalan dengan agenda pembangunan kota berkelanjutan.

Tabel 1. 1 Fungsi Penerapan TOD dalam Ruang Transit

No.	Peran	Penjelasan
1.	Pusat intermodalitas	Menciptakan konektivitas yang mulus dalam memfasilitasi perpindahan moda transportasi secara lancar dan efisien, termasuk bagi pejalan kaki dan pesepeda.
2.	Simpul konektivitas antarwilayah	Menciptakan aksesibilitas yang inklusif bagi seluruh masyarakat, khususnya komuter dari kawasan kota penyangga menuju pusat kota.
3.	Pusat aktivitas ekonomi dan sosial	Membangun tempat komunal yang mendukung kegiatan sosial dan komersial yang bermanfaat bagi masyarakat di sekitarnya.
4.	Fungsi ekologis	Menjaga keberlangsungan ekologis di perkotaan dengan membantu mengendalikan emisi dan mitigasi gas rumah kaca.

Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2025

Kemudian, terdapat prinsip-prinsip dasar transportasi perkotaan & kunci penerapan TOD menurut Institut Kebijakan Transportasi dan Pembangunan (ITDP). Berikut kedelapan prinsip dasar tersebut:

1. Berjalan kaki (Walk)

Berjalan kaki merupakan pondasi untuk akses dan mobilitas yang berkelanjutan dan seimbang dalam perkotaan. Inilah cara paling

²⁴ Dong, C., & Liu, P. (2021). Dynamics of Transit Oriented Development, Role of Greenhouse Gases and Urban Environment: A Study for Management and Policy. *Sustainability*, 13(5), 2536.

nyaman, aman, dan produktif untuk berkeliling, dengan kondisi jalanan di sekitar aman dari pengendara motor dan layanan berada di sepanjang jalan. Sasaran dalam prinsip ini adalah (1) infrastruktur pejalan kaki yang aman, lengkap, dan dapat diakses oleh semua, (2) pejalan kaki yang aktif dan hidup, dan (3) pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya.

2. Berkendara (*Cycle*)

Bersepeda merupakan jenis mobilitas kedua tersehat, terjangkau, dan inklusif. Jenis transportasi ini sangat efisien dan hanya menggunakan sedikit ruang dan sumber daya. Sasaran dari prinsip ini yaitu (1) jaringan infrastruktur bersepeda yang lengkap dan aman dan (2) parkir sepeda dan lokasi penyimpanan tersedia dalam jumlah yang cukup dan aman. Namun, dalam konteks masyarakat Kota Jakarta yang masih bergantung pada kendaraan bermesin, prinsip ini dapat dilihat sebagai fasilitas untuk kendaraan pribadi komuter, seperti motor dan mobil.

3. Terhubung (*Connect*)

Berjalan kaki dan bersepeda membutuhkan jaringan jalan dan trotoar yang padat, terhubung baik, dan ramah pejalan kaki dan sepeda. Pola tata ruang kota yang lebih permeabel mendorong penggunaan transportasi non-motor dan meningkatkan aktivitas lokal serta keberlanjutan ekonomi. Sasaran dalam prinsip ini yaitu (1) rute berjalan kaki dan bersepeda pendek, langsung, dan bervariasi, serta (2) rute berjalan kaki dan bersepeda lebih pendek daripada rute kendaraan bermotor.

4. Transit (*Transit*)

Prinsip kunci dari konsep TOD adalah akses berjalan kaki menuju transportasi cepat, seperti Transjakarta, Mikrotrans, dan sebagainya. Transportasi umum tidak hanya memperluas jangkauan mobilitas pejalan kaki, tetapi juga menjadi tulang punggung pengembangan kota

yang padat, efisien, dan terintegrasi dalam radius ideal 500–1000 meter dari titik transit. Sasaran dari prinsip ini yaitu angkutan umum berkualitas tinggi yang dapat diakses dengan berjalan kaki.

5. Campuran (*Mix*)

Pencampuran fungsi lahan seperti hunian, pekerjaan, dan ritel dalam satu area mendorong perjalanan jarak pendek yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki, menciptakan lingkungan yang hidup, aman, dan inklusif bagi semua kelompok masyarakat. Pembauran ini juga meningkatkan efisiensi operasional angkutan umum dan memungkinkan keseimbangan mobilitas sepanjang hari. Sasaran dari prinsip ini yaitu (1) kesempatan dan jasa berada pada jarak berjalan kaki pendek dan (2) demografi dan tingkat pendapatan beragam pada kalangan penduduk setempat.

6. Pemadatan kuantitas (*Densify*)

Pemadatan disini berarti menambahkan kuantitas massa, objek, atau entitas dalam ruang yang sama tanpa memperluas ukuran. Kepadatan kota yang terencana penting untuk mendukung angkutan umum yang cepat, terhubung, dan andal, serta mendorong gaya hidup bebas dari ketergantungan kendaraan pribadi. Pemadatan ini menciptakan lingkungan yang hidup dan aman, mendukung perdagangan lokal, serta harus diimbangi dengan akses ruang terbuka, keberlanjutan, dan keterjangkauan hunian. Sasaran dari prinsip ini yaitu kepadatan permukiman dan pekerjaan mendukung angkutan berkualitas tinggi, pelayanan lokal, dan aktivitas ruang publik.

7. Memadatkan (*Compact*)

Pemadatan disini berarti merapatkan dan menekan suatu area dalam jarak yang lebih dekat. Prinsip ini berupaya menempatkan semua aktivitas penting dalam jarak dekat secara efisien untuk mengurangi waktu, energi, dan kebutuhan infrastruktur besar. Kota yang kompak

mendukung mobilitas berjalan kaki dan bersepeda, serta terintegrasi secara spasial dengan sistem transportasi publik untuk perjalanan yang lebih cepat dan berkelanjutan. Sasaran dari prinsip ini yaitu (1) pembangunan di dalam atau di sebelah area perkotaan yang sudah ada (2) perjalanan di dalam kota nyaman.

8. Peralihan (*Shift*)

Kota yang menerapkan tujuh prinsip TOD di atas, memungkinkan warganya untuk tidak bergantung pada kendaraan pribadi, dengan berjalan kaki, bersepeda, dan angkutan umum menjadi moda transportasi utama yang aman dan nyaman. Pengurangan ruang untuk kendaraan bermotor dapat dialihkan menjadi ruang yang lebih produktif secara sosial dan ekonomi, didukung oleh kebijakan yang mendorong transportasi berkelanjutan. Sasaran dari prinsip ini yaitu pengurangan lahan untuk kendaraan bermotor.

Keempat peran multifungsi tata ruang berbasis TOD tersebut, pada akhirnya tidak hanya relevan untuk kawasan pusat kota. Dalam konteks makro perkotaan, penerapan TOD justru menemukan urgensinya ketika ditempatkan pada wilayah transisi yang menampung beban pergerakan komutasi masif. Wilayah transisi yang menjembatani mobilitas dari area penyangga (*suburban*) menuju pusat kota ini dikenal sebagai kawasan sekunder perkotaan (*secondary urban center*). Kawasan sekunder perkotaan adalah konsep yang mengacu pada perkembangan area di luar pusat perkotaan (Central Business District) yang berkembang menjadi simpul baru dari aktivitas ekonomi, sosial, transportasi, hingga berperan secara struktural dalam menyempurnakan aktivitas di pusat

kota. Pertumbuhan penduduk di luar pusat kota mampu mengaktifkan pusat pertumbuhan yang baru..²⁵

Dalam konteks kawasan Taman Mini, awal mula perkembangan kawasan ini terjadi sejak pembangunan arena rekreasi budaya nasional bernama Taman Mini Indonesia Indah (TMII). Kini, kawasan tersebut semakin berkembang menjadi ruang transit transportasi umum yang menghubungkan kawasan sekunder dan kawasan primer kota. Dengan adanya Stasiun LRT TMII, kawasan ini berkembang menjadi simpul mobilitas dan ekonomi bagi masyarakat pinggiran Jakarta Timur dan sekitarnya. Terlebih, Stasiun ini dibangun menggunakan pendekatan Transit Oriented Development, yang memungkinkan integrasi dengan area komersial dan ruang publik, yaitu Travoy Hub. Selain itu, kawasan ini juga didorong dengan keberadaan infrastruktur pendukung di sekitarnya, seperti jalan tol Jagorawi dan JORR, pusat komersial dan fasilitas publik, seperti Tamini Square, Taman Mini Indonesia Indah (TMII), serta Green Terrace. Dengan demikian, kawasan ini merepresentasikan bentuk sekunder dari perkotaan Jakarta.

Tabel 1. 2 Ciri Kawasan Taman Mini sebagai Kawasan Sekunder Perkotaan

No.	Ciri-Ciri	Penjelasan
1.	Berfungsi sebagai simpul aktivitas urban di luar pusat kota	Kawasan Taman Mini sebagai <i>secondary urban center</i> berfungsi sebagai area rekreasi budaya, simpul mobilitas, dan interaksi masyarakat urban akibat tekanan urbanisasi dan meningkatnya kebutuhan konektivitas di wilayah metropolitan.
2.	Konektivitas transportasi yang baik ke pusat kota dan antar wilayah	Sebagai <i>secondary urban center</i> , Kawasan Taman Mini memiliki infrastruktur transportasi yang memadai dan terintegrasi, seperti Jalur Tol Jagorawi dan JORR, pemberhentian Microtrans, pemberhentian Transjakarta, bus penghubung ke kawasan rekreasi TMII, yang keseluruhannya terhubung dengan Stasiun LRT TMII.

²⁵ Gumilar Rusliwa Somantri, *Kota dan Permasalahannya* (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2009), 88.

3.	Terdapat infrastruktur pendukung aktivitas sosial dan ekonomi	Infrastruktur ini berguna untuk mengurangi ketergantungan <i>secondary urban center</i> terhadap <i>primary urban center</i> , misalnya dengan keberadaan infrastruktur Travoy Hub, Green terrace, dan Tamini Square.
----	---	---

Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2025

Untuk memahami kawasan sekunder lebih dalam, berikut terdapat ciri-ciri dari *secondary urban center* yang berkaitan dengan pusat transit:

1. Berfungsi sebagai simpul aktivitas urban di luar pusat kota inti
Perkembangan kawasan sekunder tumbuh sebagai hasil dari tekanan urbanisasi dan tuntutan konektivitas yang lebih merata di wilayah metropolitan.²⁶ Kawasan sekunder muncul untuk menampung limpahan aktivitas perkotaan yang sudah terlalu padat, baik itu pusat perbelanjaan, perkantoran, pusat layanan, hingga arena pusat transit. Dalam konteks kawasan Taman Mini, perannya sebagai *secondary urban center* terlihat dari fungsinya yang kian meluas, tidak lagi semata sebagai kawasan rekreasi budaya, tetapi juga sebagai simpul mobilitas dan interaksi urban.
2. Memiliki konektivitas transportasi yang baik ke pusat kota maupun antar wilayah
konektivitas transportasi merupakan salah satu indikator utama dalam menentukan peran dan fungsi *secondary urban center* (pusat kota sekunder). Kawasan sekunder idealnya memiliki infrastruktur transportasi yang memadai dan terintegrasi, seperti jalan arteri, tol, terminal bus, stasiun kereta cepat, dan akses ke jalur transportasi publik lainnya. Dalam konteks kawasan di Taman Mini, terdapat beberapa jalur yang dapat diakses untuk membentuk keterhubungan tersebut, seperti

²⁶ Peter Hall and Kathy Pain, *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe* (London: Earthscan, 2006), 15.

Jalur Tol Jagorawi dan JORR, pemberhentian Jaklingko, pemberhentian Transjakarta, bus penghubung ke kawasan rekreasi TMII, yang keseluruhannya terhubung dengan Stasiun LRT TMII.

3. Terdapat infrastruktur pendukung aktivitas sosial dan ekonomi

Keberadaan infrastruktur pendukung sosial dan ekonomi memungkinkan kawasan sekunder untuk menjadi mandiri secara fungsional, tidak hanya bergantung pada pusat kota utama. Fasilitas seperti pusat komersial dan ruang terbuka publik menciptakan ekosistem yang mendukung pertumbuhan interaksi sosial dan ekonomi lokal. Dalam konteks kawasan Taman Mini, keberadaan infrastruktur seperti Travoy Hub, Green terrace, dan Tamini Square telah mendukung fungsi sosial dan ekonomi masyarakat urban modern.

1.6.2 Teori *Place* dan *Non-Place* dari Marc Augé

Teori *Place* dan *Non-Place* merupakan diskursus yang dikonseptualisasikan oleh Marc Augé untuk memahami interaksi manusia terhadap pengalaman dan makna pada ruang kota modern. Pemikiran Augé tentang *Place* dan *Non-Place* mulai dikembangkan pada akhir abad ke-20 ketika fokusnya ada apa masyarakat Barat dan fenomena urban kontemporer. Menurut Augé, kategori-kategori analisis untuk tempat-tempat tradisional sudah tidak lagi mampu menjelaskan ruang-ruang baru yang muncul di era modernitas akhir. Pemikiran Augé dapat dikatakan sebagai respon dari fenomena postmodernisme, yang selanjutnya disebut sebagai supermodernitas, yang menimbulkan narasi besar dalam bidang kajian ruang sosial.

Teori ini memaparkan dua kategorisasi dalam menilai suatu tempat di ruang kota modern. Augé mendefinisikan *Place* sebagai ruang yang memiliki hubungan identitas, relasional, dan historis dengan masyarakat pengguna ruang

tersebut²⁷. Di sini, individu dapat membentuk ikatan emosional, personal, dan sosial yang mendalam dengan ruang. Dalam konteks ruang transit, identitas ini berarti pengguna atau komuter memiliki rasa kepemilikan atau koneksi pribadi dengan tempat tersebut. *Place* juga memfasilitasi dan mendorong terjadinya interaksi sosial yang bermakna antarindividu. Di sini, histori merupakan bentuk narasi, memori kolektif, atau jejak di masa lalu yang kemudian membentuk makna terhadap tempat tersebut. Contoh dari *Place* dalam konsepsi ini adalah rumah, desa tradisional, taman kota, dan sebagainya.

Sedangkan, *Non-Place* merupakan ruang yang memiliki definisi keterbalikan dari *Place*. *Non-Place* merujuk pada dua realitas yang saling melengkapi tetapi berbeda, yaitu ruang yang dibentuk dengan tujuan fungsional dan hubungan yang dimiliki individu dengan tempat tersebut²⁸. *Non-Place* ini bersifat transien, anonim, dan fungsional tanpa adanya identitas, relasi, atau bahkan sejarah personal dengan tempat tersebut. Tempat yang dikategorikan *Non-Place* dirancang untuk efisien memfasilitasi pergerakan cepat, bukan untuk kegiatan kolektif yang perlu berdiam diri di tempat tersebut dalam waktu yang cukup lama. Dalam konteks ruang transit, anonimitas berarti komuter tidak saling mengenal atau berinteraksi secara mendalam karena mereka terkumpul secara sementara, tanpa menjalin ikatan atau membentuk komunitas sosial. Pemaknaan dalam *Non-Place* ini identik dengan bentuk bentuk simbol, teks, rambu, iklan, atau instruksi dalam terkait pelayanan di ruang transit. Contoh dari *Non-Place* dalam konsepsi ini adalah bandara, stasiun kereta api, jalan tol, supermarket besar, dan sebagainya.

²⁷ Augé, M. (1995). *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (J. Howe, Trans.). Verso, hlm. 77-78.

²⁸ *Ibid*, pp. 94.

Tabel 1. 3 Karakteristik *Place* dan *Non-Place*

<i>Place</i>	<i>Non-Place</i>
Identitas	Anonim
Hubungan Sosial	Bersifat Sementara
Historis	Non-Historis
Bersifat Maknawi	Bersifat Fungsional

Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2025

Augé menjelaskan konsep *Non-Place* yang menjadi hasil dari era super modernitas untuk menggambarkan kondisi masyarakat kontemporer. Di sini, Augé menandai era ini dengan adanya kelebihan (*excess*), informasi, mobilitas, dan waktu. Supermodernitas bukanlah semata-mata kelanjutan dari modernitas, tetapi bentuk baru yang melampaui modernitas itu sendiri, dengan ditandai oleh akselerasi perubahan dan dominasi logika global²⁹. Hal ini menghasilkan *Non-Place* yang membuat keterasingan individu dengan tempat-tempat yang mereka datangi. Supermodernitas membentuk persepsi individu terhadap tempat hanya sebatas keperluan fungsional dan teknis di dunia modern perkotaan, tanpa pemaknaan mendalam. Di sinilah *Non-Place* menjadi manifestasi dari kehidupan super modern yang mengutamakan efisiensi, kecepatan, dan individualitas. Akibat dari keterasingan individu dari ruang-ruang sosial di sekitarnya, individu menjadi terpisah dari konteks sosialnya. Ruang sudah menjadi lintasan tanpa makna bagi penggunanya. Dalam konteks ruang transit, stasiun atau bandara hanyalah tempat fungsional untuk perpindahan tempat yang dikendalikan oleh sistem transportasi dan ekonomi.

Lebih lanjut lagi, Augé juga menyatakan bahwa terdapat potensi terjadinya ambiguitas dan fluiditas antara *Place* dan *Non-Place*. Suatu tempat tidak secara absolut menjadi *Non-Place*, tetapi terdapat kemungkinan menjadi *Place* bagi individu. Hal ini mungkin terjadi jika tempat tersebut bisa secara temporer atau sementara menjadi *Non-Place*. Contohnya, stasiun transit yang

²⁹*Ibid*, pp. 78.

dapat menjadi *Place* jika terdapat interaksi kolektif secara kontinu, seperti seorang pekerja yang setiap hari melakukan rutinitas dan interaksi sosial. Selain itu, ketersediaan tempat komunal juga menjadi salah satu aspek penting dalam mendorong transportasi ruang transit dari *Non-Place* menjadi *Place*. Dalam hal ini, pengguna tempat atau ruang, atau komuter, menjadi kunci utama terkait apakah mereka akan menjadikan tempat tersebut sebagai *Place* atau *Non-Place*. Pengalaman individu dan cara mereka berinteraksi di tempat tersebutlah yang akan menentukan pemaknaan atau interpretasi mereka terhadap ruang.

A. Pola Interaksi dalam *Non-Place*

Untuk memahami bagaimana realitas sosial ini terbentuk, penulis akan menjelaskan kerangka konseptual dalam pemikiran Augé terkait karakter interaksi manusia di ruang transit ke dalam beberapa dimensi kunci, mulai dari sifatnya yang kontraktual hingga kondisi keterasingan yang menyelimuti keseharian para penggunanya.

1. Interaksi berdasarkan logika kontrak

Interaksi dalam stasiun tidak didasari pada hubungan sosial yang organik, melainkan pada logika kontrak yang bersifat legal dan fungsional. Marc Augé menegaskan bahwa individu yang memasuki *Non-Place*, dalam konteks ini stasiun, secara otomatis terikat dalam hubungan kontraktual dengan otoritas pengelola ruang tersebut, di mana tiket atau kartu akses menjadi bukti sah dari hubungan tersebut.³⁰ Hal inilah yang mengubah subjek sosial menjadi subjek hukum atau subjek ekonomi yang diakui keberadaannya hanya selama ia mematuhi persyaratan transaksi yang berlaku. Dalam praktiknya, komuter tidak lagi dikenali berdasarkan latar belakang sosial atau identitas personalnya, melainkan melalui kepemilikan

³⁰ *Ibid*, Hlm. 101.

kartu elektronik atau tiket yang menjadi perjanjian formal antara individu dengan otoritas pengelola sistem transportasi.

2. Komunikasi dimediasi oleh teks dan simbol

Dalam hal ini, pola komunikasi bergeser dari dialog verbal antarmanusia menjadi interaksi yang termediasi oleh teks dan simbol-simbol instruksional. Ruang tersebut secara aktif berbicara atau berkomunikasi kepada komuter melalui signage seperti papan informasi, papan penunjuk arah, layar digital yang menampilkan jadwal kereta, hingga marka jalan untuk mengatur arus pergerakan komuter. Dapat dikatakan, interaksi ini bersifat satu arah, di mana komuter secara pasif mengikuti naskah visual yang telah disediakan oleh sistem guna menjamin efisiensi pergerakan manusia tanpa perlu berinteraksi atau bernegosiasi sosial dengan subjek lain.

3. Komuter saling terasing

Fenomena yang disebut sebagai *collective solitude* oleh Augé, menjelaskan kondisi ketika ribuan komuter yang berbagi ruang fisik yang sama, tetapi merasa terkurung dalam keterasingan masing-masing. Hal ini merupakan karakteristik dari *Non-Place* yang tidak mampu membentuk identitas personal yang unik dan membangun relasi sosial yang bermakna, melainkan hanya menciptakan kondisi keterasingan bagi individu di tengah keramaian (*solitude*), serta penyeragaman pengalaman yang mekanis (*similitude*). Dapat dikatakan, kondisi ini menciptakan pengalaman individu yang merasa menjadi bagian dari massa yang seragam, tetapi kehilangan relasi antarindividu. Meskipun stasiun dipadati oleh manusia, tetapi setiap individu cenderung menciptakan jarak psikologis melalui penggunaan teknologi atau sekedar menghindari kontak mata. Maka dari itu, kehadiran orang lain hanya dirasakan sebagai objek fisik tanpa terjadi pertukaran makna sosial yang signifikan.

4. Anonimitas di kalangan komuter

Anonimitas merupakan karakteristik utama dari pengalaman komuter di ruang transit. Identitas sosial dari individu yang unik dan kompleks melebur menjadi identitas fungsional yang abstrak. Saat memasuki ruang ini, seseorang individu melepaskan atribut sosial dan sejarah pribadinya untuk direduksi menjadi peran tunggal, entah sebagai penumpang, pelanggan, atau pengemudi.³¹ Dapat dikatakan, bahwa manusia hanya dihargai berdasarkan apa yang mereka lakukan secara fungsional di ruang tersebut. Oleh karena itu, tercipta suatu lingkungan dengan individu yang asing bagi satu sama lain dengan dasar keseragaman sistem mobilitas modern.

B. Ilusi Inklusivitas dalam Ruang Transit

Akumulasi dari keempat dimensi interaksi masyarakat supermodern tersebut pada akhirnya membentuk diskursus kritis mengenai bagaimana inklusivitas ruang transit dikonstruksikan. Dalam kerangka konseptual Marc Augé, stasiun yang inklusif bukan hanya soal menyediakan fasilitas fisik yang ramah untuk kelompok lansia atau penyandang disabilitas saja. Fenomena yang sering kali terjadi di stasiun-stasiun modern sekarang justru adalah ilusi inklusivitas, yaitu kondisi di mana stasiun terlihat sangat terbuka dan bisa diakses oleh siapa saja secara fisik, melalui fasilitas lift, eskalator, dan jalur penyeberangan yang bagus, tetapi sebenarnya membatasi kedatangan kelompok masyarakat tertentu secara sosial dan ekonomi. Dapat dikatakan, ruang transit tersebut memproduksi eksklusi sosial yang laten di tingkat struktural.

Hal ini terjadi karena *Non-Place* secara inheren mengondisikan inklusivitas yang terbatas pada pemenuhan aspek hukum kontraktual dan

³¹ *Ibid.* Hlm. 103.

kapasitas transaksi ekonomi individu. Melalui regulasi ruang yang ketat dan logika kapitalisme yang melekat pada pendekatan TOD, ruang transit menyaring kehadiran manusia secara ketat melalui standarisasi kelas, pengenaan skema tarif yang tinggi, serta sterilisasi ruang antara (*in-between space*) dari eksistensi kebudayaan lokal maupun sektor ekonomi informal. Oleh karena itu, konsep inklusivitas ruang transit dalam penelitian ini ditempatkan sebagai pisau analisis kritis untuk menguji sejauh mana integrasi fungsi transportasi dan komersial mampu menyediakan ruang sosial yang setara bagi seluruh lapisan masyarakat urban, atau justru mempertegas batas-batas kelas melalui komodifikasi ruang yang eksklusif.

Hal ini penting untuk ditegaskan bahwa ilusi inklusivitas dalam penelitian ini tidak diposisikan setara dengan konsep gentrifikasi, sebab gentrifikasi secara konvensional merujuk pada proses perpindahan penduduk atau komunitas lokal secara langsung akibat kenaikan nilai lahan dan biaya hidup di suatu kawasan. Fokus penelitian ini lebih spesifik pada bagaimana sebuah ruang transit mampu menampilkan citra keterbukaan universal melalui kelengkapan fasilitas fisik, sembari secara bersamaan menjalankan mekanisme penyaringan sosial-ekonomi yang lebih halus dan tidak selalu kasatmata. Dengan demikian, ilusi inklusivitas dipahami sebagai bentuk eksklusi yang beroperasi melalui logika pasar dan standarisasi kelas konsumen, bukan melalui pemindahan paksa atau pergantian populasi secara fisik. Konsep inilah yang kemudian akan digunakan sebagai instrumen analisis pada Bab IV, khususnya untuk membaca kontradiksi antara kemudahan akses fisik dan struktur ekonomi yang membatasinya di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah.

1.6.3 Pengalaman Spasial Komuter dalam Ruang Transit

Secara etimologis, komuter berasal dari kata Bahasa Inggris “*commuter*”, yang berakar dari kata kerja “*to commute*” yang berarti menukar atau mengganti, dan dalam konteks perjalanan merujuk pada penukaran biaya perjalanan tunggal menjadi tiket perjalanan rutin (*commuted fare*). Cambridge Dictionary mendefinisikan komuter sebagai seseorang yang melakukan perjalanan antara rumah dan tempat kerja atau sekolah setiap hari. Sementara itu, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), mendefinisikan komuter sebagai orang yang bepergian ke suatu kota untuk bekerja dan pulang kembali ke kota tempat tinggalnya setiap hari. Dengan demikian, kata “*commuter*” mengacu pada seseorang yang secara rutin melakukan perjalanan dari tempat tinggalnya ke tempat kerja atau tempat aktivitas utamanya dan kembali pada hari yang sama, atau dalam kurun waktu 24 jam.

Dalam diskursus sosiologi perkotaan kontemporer, ruang transit tidak lagi dipahami hanya sebagai infrastruktur teknis penunjang mobilitas publik yang pasif. Sebaliknya, ruang transit dipahami sebagai entitas dinamis yang secara terus-menerus diproduksi dan dinegosiasikan melalui kehadiran fisik para penggunanya. Dalam proses produksi ruang yang intensif ini, pengalaman spasial memegang peranan krusial bagi para komuter yang melintasinya setiap hari. Yi-Fu Tuan menegaskan bahwa pengalaman manusia merupakan sarana utama yang mengubah *space* (ruang abstrak) menjadi *Place* (tempat yang sarat makna).³² Dengan demikian, komuter di Stasiun LRT TMII bertindak sebagai subjek aktif yang terus-menerus menginternalisasikan kondisi lingkungan di sekitarnya.

Penggunaan konsep pengalaman spasial ini nyatanya berada di jalur pemikiran yang sama dengan analisis antropologi ruang milik Marc Augé. Augé

³² Yi-Fu Tuan, *Space and Place: The Perspective of Experience* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977), hlm. 6.

menyatakan bahwa pemaknaan atas sebuah tempat atau ruang modern tidak dapat dilepaskan dari bagaimana individu mengidentifikasi diri dan mengalami ruang tersebut melalui aktivitas kesehariannya.³³ Menurutnya, realitas sosial di dalam ruang transit baru bisa terungkap ketika peneliti mengamati secara saksama jalinan hubungan antara tubuh pengguna dengan struktur fungsional stasiun.³⁴ Oleh karena itu, konsepsi pengalaman spasial dari Tuan bertindak sebagai pisau analisis mikro yang sejalan untuk membedah prasyarat teoretis Augé tersebut.

Dalam memahami dinamika komuter di Stasiun LRT TMII, pemahaman tentang pengalaman spasial dapat dibedakan ke dalam tiga dimensi analitis utama. Ketiga dimensi ini diturunkan secara langsung dari pemikiran Yi-Fu Tuan mengenai bagaimana manusia mengalami, merasakan, dan mengonstruksi dunia spasial mereka.³⁵ Dimensi-dimensi tersebut berfungsi sebagai instrumen analitis mikro untuk membaca, mengorganisasikan, serta mengklasifikasikan seluruh temuan data empiris di lapangan. Nantinya, akumulasi dari dimensi pengalaman spasial ini akan diinterpretasikan lebih lanjut melalui kerangka teori *Place* dan *Non-Place* milik Marc Augé pada BAB IV. Melalui pembagian dimensi ini, peneliti dapat meninjau secara mendalam bagaimana hubungan sosiologis antara komuter dengan tata ruang stasiun terbentuk. Berikut penjelasan terkait ketiga dimensi dari pengalaman spasial komuter yang menjadi indikator analisis, yang kemudian dirangkum dalam Tabel 1.3

1. Dimensi Sensorik

Ruang fisik pada dasarnya selalu dihayati melalui kehadiran tubuh manusia yang bersinggungan langsung dengan materialitas infrastruktur

³³ Marc Augé, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (London: Verso, 1995), hlm. 51-52.

³⁴ *Ibid.*, hlm. 84.

³⁵ Yi-Fu Tuan, *Space and Place: The Perspective of Experience* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977), hlm. 8.

sekitar. Panca indra manusia merupakan alat biologis utama yang merespons stimulus dari lingkungan guna memahami karakteristik suatu ruang.³⁶ Di Stasiun LRT TMII, tubuh komuter secara aktif menyerap kondisi material stasiun seperti tingkat kepadatan peron, fluktuasi suhu, hingga visualisasi arsitektur. Pengalaman sensorik yang intens ini menjadi pondasi awal bagi komuter sebelum melangkah ke tahap pemaknaan ruang yang lebih kompleks. Oleh karena itu, dimensi sensorik menempatkan ketubuhan sebagai entitas vital yang merekam realitas fisik di dalam ruang transit.

2. Dimensi Rutinitas

Mobilitas komuter di dalam stasiun tidak terjadi secara acak, melainkan terstruktur di dalam pola tindakan yang repetitif. Tuan menjelaskan bahwa kebiasaan hidup yang diulang secara terus-menerus akan menciptakan sebuah ritme spasial yang tertanam di dalam tubuh manusia.³⁷ Di ruang transit, aktivitas harian seperti melakukan *tap-in*, berjalan di koridor, hingga posisi menunggu kereta lama-kelamaan bertransformasi menjadi rutinitas otomatis. Gerakan mekanis yang selaras dengan sistem stasiun ini membentuk keterikatan waktu-ruang (*time-space routine*) yang sangat teratur. Secara langsung, rutinitas tubuh tersebut mengondisikan komuter untuk beradaptasi penuh terhadap disiplin waktu dan tata ruang yang kaku.

3. Dimensi Afektif

Pada tahap akhir, akumulasi dari respons sensorik dan rutinitas mekanis tersebut akan memproduksi dimensi emosional tertentu. Tuan menyatakan bahwa kedekatan yang terbangun dari pengalaman berulang dapat melahirkan perasaan mendalam terhadap suatu ruang,

³⁶ *Ibid.*, hlm. 10-11.

³⁷ *Ibid.*, hlm. 184.

baik berupa kenyamanan maupun keterasingan.³⁸ Kondisi ini sejalan dengan argumen Marc Augé yang menyebutkan bahwa ruang modernitas akhir sering kali memicu alienasi psikologis di tengah keramaian perkotaan.³⁹ Di tengah ritme Stasiun LRT TMII yang cepat, komuter kerap merasakan residu perasaan seperti kejenuhan komutasi ataupun kenyamanan dalam kesendirian. Perpaduan perasaan-perasaan inilah yang nantinya menentukan bagaimana kualitas hubungan afektif komuter terhadap eksistensi stasiun tersebut.

Tabel 1. 4 Dimensi Pengalaman Spasial Komuter

No.	Dimensi Pengalaman	Penjelasan
1.	Dimensi Sensorik	Panca indera komuter merespons materialitas infrastruktur dari ruang transit tersebut. Dimensi ini merekam stimulus dari lingkungan di sekitar, mencakup suhu arsitektur visual, hingga tingkat kepadatan di dalam stasiun.
2.	Dimensi Rutinitas	Mobilitas komuter yang repetitif setiap harinya menciptakan pola pergerakan yang terstruktur dan terotomatisasi. Rutinitas ini mencakup bagaimana komuter melakukan <i>tap-in</i> , hingga posisi menunggu kereta yang dilakukan sebagai bentuk kedisiplinan dari norma yang berlaku.
3.	Dimensi Afektif	Akumulasi dari dimensi sensorik dan rutinitas mekanis yang membentuk emosional tertentu bagi komuter. Pengalaman berulang dapat melahirkan perasaan mendalam terhadap ruang, baik berupa kenyamanan maupun keterasingan psikologis.

Sumber: Hasil Olah Peneliti, 2026

1.6.4 Hubungan Antara Konsep

Penelitian ini menempatkan Teori *Place* dan *Non-Place* dari Marc Augé sebagai payung teoritis utama di tingkat makro-struktural. Teori ini digunakan

³⁸ *Ibid.*, hlm. 143.

³⁹ Marc Augé, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (London: Verso, 1995), hlm. 94.

untuk menganalisis dan menguji karakteristik ruang transit kontemporer di era supermodernitas. Pemilihan teori ini didasari oleh relevansinya dengan ruang transit di era urban kontemporer saat ini, salah satunya yaitu Stasiun LRT TMII yang terintegrasi dengan Travoy Hub. Stasiun ini penting untuk diteliti karena karakteristiknya sebagai ruang transit yang mengadopsi pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) dan berada di kawasan sekunder perkotaan (*secondary urban center*). Di satu sisi, stasiun ini dirancang dengan prinsip-prinsip TOD yang mencakup peran sebagai pusat intermodalitas, pembuka konektivitas antarwilayah, simpul aktivitas sosial-ekonomi, serta pemenuhan fungsi ekologis. Di sisi lain, karakteristik tersebut berkaitan dengan posisinya yang berada di kawasan sekunder (Kawasan Taman Mini), sebuah kawasan transisi di luar pusat kota inti atau kawasan primer kota (*primary urban center*), yang berfungsi menampung limpahan aktivitas urban, memiliki konektivitas kuat ke pusat kota melalui berbagai jenis transportasi yang terintegrasi, serta didukung oleh infrastruktur komersial dan komunal Travoy Hub. Pertemuan kedua konsep inilah yang menegaskan bahwa Stasiun LRT TMII bukan sekadar infrastruktur transportasi yang mati atau sepi dari aktivitas, melainkan sebuah ruang publik yang dinamis dan padat aktivitas.

Untuk menguji karakteristik ruang transit di kawasan sekunder tersebut, penelitian ini tidak hanya berpedoman pada *blueprint* dari tata arsitektur fisik stasiun, melainkan juga menggunakan perspektif manusia, atau dalam hal ini disebut komuter, yang bergerak di dalamnya dan berperan sebagai subjek aktif yang memproduksi ruang transit setiap harinya. Untuk membedah bagaimana komuter merespons, menghuni, dan memaknai Stasiun LRT TMII, penelitian ini menurunkan konsep pengalaman spasial dari Yi-Fu Tuan sebagai indikator analisis di tingkat mikro. Pengalaman spasial ini meliputi dimensi sensorik, dimensi rutinitas, dan dimensi afektif. Indikator ini berfungsi sebagai alat untuk membaca dan mengorganisasikan temuan lapangan, sebelum nantinya akan diinterpretasikan melalui kerangka teoritis utama, yaitu Teori *Place* dan *Non-*

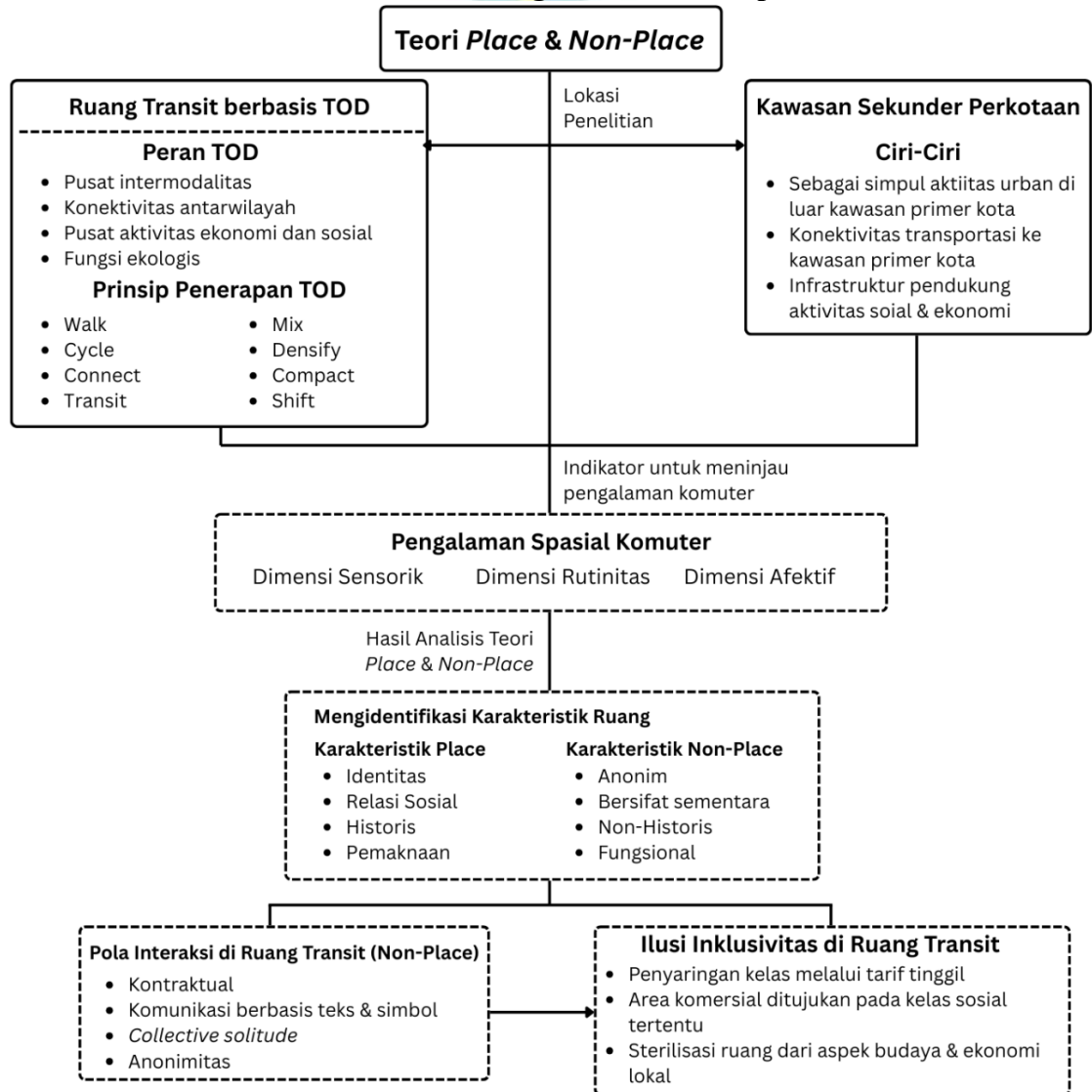
Place dari Marc Augé. Ketiga dimensi ini hanya difungsikan sebagai instrumen dalam menangkap data-data empiris di lapangan terkait pengalaman sehari-hari para komuter. Konseptualisasi dari ketiga dimensi pengalaman spasial ini hanya bersifat komplementer dalam menganalisis bagaimana komuter mengonstruksi pengalamannya selama di Stasiun LRT TMII. Sementara itu, Teori *Place & Non-Place* digunakan sebagai kerangka makro untuk mengategorikan Stasiun LRT TMII sebagai *Place* atau *Non-Place*. Hubungan integrasi makro dan mikro ini secara metodologis akan membagi porsi pembahasan di Bab III dan Bab IV, yang mana Bab III akan meninjau aspek mikro terkait pergerakan dan pengalaman komuter selama, sementara Bab IV akan menginternalisasikan temuan penelitian dalam kerangka Teori *Place* dan *Non-Place* dari Marc Augé.

Lebih lanjut, temuan-temuan mengenai pengalaman komuter dalam merasakan, bergerak, dan memaknai stasiun tersebut akan dianalisis menggunakan Teori *Place* dan *Non-Place*. Teori ini bertindak sebagai payung analitis utama untuk menilai karakteristik sosial dari ruang transit tersebut. Pengalaman spasial yang terekam akan dipertemukan dengan patokan konsep Augé, terkait apakah relasi komuter dengan stasiun cenderung membentuk karakteristik *Place*, yang cenderung memiliki identitas, membangun relasi sosial yang organik, memuat nilai historis, dan melahirkan pemaknaan mendalam bagi komuter, atau justru berada dalam karakteristik *Non-Place*, yang cenderung bersifat anonim, interaksinya sementara, non-historis, dan semata-mata bernilai fungsional-teknis akibat pengaruh dari era supermodernitas.

Lebih dari itu, identifikasi karakteristik *Non-Place* ini akan digunakan sebagai pisau analisis kritis untuk membongkar fenomena ilusi inklusivitas yang melatarbelakangi tata kota komersial di Travoy Hub. Konsep ini menjelaskan bagaimana Stasiun LRT TMII memproduksi eksklusi sosial yang laten, di mana ruang tampak inklusif secara general melalui kelengkapan sarana dan prasarana, tetapi, secara bersamaan, menjalankan mekanisme penyaringan

sosial-ekonomi yang halus melalui standarisasi kelas konsumen dan skema tarif komutasi yang tinggi. Hubungan antarkonsep tersebut dirangkum dalam Skema 1.2 di bawah ini.

Skema 1.2 Hubungan Antar Konsep



Sumber: Hasil Olahan Penelitian, 2026

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Pendekatan dan Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode campuran (*mixed-method*) yang menempatkan metode kualitatif sebagai pendekatan utama dan metode kuantitatif sebagai pendekatan pendukung (komplimenter). Pendekatan *mixed methods* dipilih guna memahami masalah penelitian secara komprehensif dengan mengandalkan dua jenis data, yaitu data kualitatif dan diperkuat oleh data kuantitatif⁴⁰. Fokus utama dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengalaman spasial dan mengungkap makna ruang yang dialami oleh komuter di Stasiun LRT TMII. Pendekatan kualitatif dipilih sebagai pendekatan utama karena mampu mengeksplorasi dan memahami makna mendalam dari individu atau kelompok yang tidak mampu diukur oleh angka atau statistik pada pendekatan kuantitatif.⁴¹ Untuk itu, peneliti berupaya menangkap realitas sosial pada masyarakat urban kontemporer terhadap ruang transit, atau Stasiun LRT TMII.

Penelitian ini mengadopsi metode studi kasus untuk membedah secara mendalam karakter struktural ruang transit di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah beserta Travoy Hub. Studi kasus merupakan salah satu pendekatan kualitatif yang mengeksplorasi suatu sistem kehidupan atau kasus nyata yang dibatasi oleh waktu dan tempat melalui pengumpulan data yang mendalam dan multisumber.⁴² Metode ini sangat relevan karena Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub merupakan satu kesatuan bangunan fisik unik yang mempertemukan dua fungsi yang saling bertolak belakang. Di satu sisi, stasiun didesain agar komuter bergerak cepat dan efisien untuk mengejar kereta, namun di sisi lain, area komersial Travoy Hub justru didesain agar komuter mau

⁴⁰ Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (5th ed.). SAGE Publications, hlm. 43.

⁴¹ *Ibid.* Hlm. 41

⁴² *Ibid.* Hlm. 51.

berhenti, bersantai, dan berbelanja. Melalui metode studi kasus ini, peneliti ingin melihat secara nyata apakah gabungan antara stasiun dan mal mini ini berhasil menciptakan tempat yang punya ikatan sosial (*Place*) atau justru tetap menjadi ruang transit yang asing dan dingin bagi komuter (*Non-Place*). Karakter ruang stasiun ini akan dinilai langsung lewat apa yang dirasakan oleh panca indra komuter, pola gerakan harian mereka, hingga perasaan yang muncul selama mereka berada di stasiun.

Kemudian, penelitian ini mengandalkan data jenis kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif dalam penelitian ini berupa hasil wawancara mendalam dengan 9 informan, yang mana 3 diantaranya dilakukan secara berkelompok atau *focus group discussion* (FGD). Sementara itu, data kuantitatif dalam penelitian ini berupa text mining dan hasil survei yang berfungsi untuk memperkaya temuan penelitian dan memberikan gambaran yang lebih terukur terkait pengalaman spasial komuter selama di Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub. Peneliti juga melakukan tinjauan literatur terdahulu yang dikompilasi dalam bentuk tabel literatur terkait pengalaman spasial dan pemaknaan dalam ruang transit berbasis Transit Oriented Development (TOD) di kawasan sekunder perkotaan.

1.7.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Stasiun Light Rail Train Taman Mini Indonesia Indah, yang selanjutnya disebut Stasiun LRT TMII. Stasiun ini berada di Jalan Mabes Hankam, Pinang Ranti, Kecamatan Makasar, Kota Jakarta Timur. Lokasi ini dipilih karena merupakan satu-satunya stasiun LRT yang terintegrasi secara fisik dan manajerial dengan perusahaan swasta, PT Jasamarga Related Business (JMRB). Stasiun ini juga menggunakan pendekatan Transit Oriented Development (TOD) dalam tata ruangnya, yang secara langsung menggabungkan fungsi ruang untuk mobilitas publik dan ruang

untuk pusat aktivitas sosial-ekonomi. Lokasinya yang berada di kawasan sekunder Kota Jakarta memungkinkan stasiun ini menjadi pusat mobilitas komuter yang menghubungkan antara kawasan perkotaan dengan kawasan penyangga perkotaan, yaitu Pusat Kota Jakarta dengan kawasan Bekasi, Cibubur, dan Depok. Sebagai ruang berbasis TOD, stasiun ini turut menyediakan beberapa fasilitas yang mendukung interaksi sosial, kegiatan komersial, serta memungkinkan rekreasi bagi komuter. Jadi, pemilihan lokasi ini didasari oleh kebutuhan penelitian dalam memahami pertumbuhan ruang transit kontemporer di perkotaan, pengalaman spasial komuter, serta merekam produksi makna terhadap stasiun tersebut.

Penelitian ini akan dilakukan dalam rentang waktu Bulan Maret 2025 hingga Maret 2026. Pemilihan periode waktu ini memberikan peluang bagi peneliti untuk mengamati perubahan dan perkembangan makna komuter terhadap Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub. durasi tersebut dirasa cukup untuk mengumpulkan, menganalisis, dan merefleksikan data secara mendalam sesuai dengan pendekatan kualitatif dalam penelitian ini. Rentang waktu yang panjang memungkinkan peneliti untuk dapat melakukan observasi berulang, membangun hubungan baik dengan informan dan pihak pengelola Stasiun LRT TMII, dan menangkap dinamika sosial yang mungkin berubah dalam konteks ruang transit dinamis. Satu tahun memberikan keleluasaan bagi peneliti untuk memotret fluktuasi pergerakan komuter secara komprehensif, baik pada hari kerja (*weekdays*) yang didominasi oleh pekerja dan akhir pekan (*weekends*) yang didominasi oleh pengunjung wisata. Selain itu, waktu yang panjang ini membantu peneliti dalam melihat konsistensi atau pergeseran makna ruang yang dikonstruksikan oleh komuter dalam keseharian, serta mengevaluasi keterkaitan antara praktik sosial, kebijakan TOD dan perkembangan infrastruktur selama periode tersebut.

1.7.3 Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini terdiri dari beberapa pihak yang mampu memberikan informasi valid dan representatif terkait ruang transit di Stasiun LRT TMII Travoy Hub. Mengingat penelitian ini menggunakan mixed methods, penentuan subjek dilakukan melalui dua skema penarikan sampel yang berbeda untuk memfasilitasi kebutuhan data kualitatif dan kuantitatif. Secara keseluruhan, penelitian ini melibatkan beberapa pihak, yaitu 10 komuter selaku pengguna dan pengunjung Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub, 1 pengelola Travoy Hub, 1 petugas Stasiun LRT TMII, 2 penjual di tenant makanan & minuman, serta 155 masyarakat umum yang memberikan ulasan di *Google Review*. Dengan demikian, penelitian ini melibatkan total 14 informan wawancara mendalam, yang di dalamnya termasuk 1 informan kunci (*key informant*), yaitu pengelola Travoy Hub, yang sekaligus diposisikan sebagai informan triangulasi untuk menguji keabsahan data. Sementara itu, 155 masyarakat umum pemberi ulasan di *Google Review* diposisikan sebagai sumber data sekunder untuk melengkapi kebutuhan analisis.

Untuk memenuhi data kualitatif yang mendalam, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* dalam menentukan informannya. Dalam penelitian kualitatif, *purposive sampling* digunakan agar peneliti dapat menentukan individu yang dinilai mampu memberikan pemahaman mendalam tentang permasalahan penelitian dan fenomena sentral yang dikaji⁴³. Dengan demikian, pemilihan subjek ini akan mempertimbangan kapasitas komuter dalam memberikan informasi yang relevan dan mendalam terkait makna sosial terhadap ruang transit. Informan kualitatif dibagi menjadi dua kelompok, yaitu 6 orang komuter rutin dan 4 orang komuter rekreasional. Kriteria pemilihan informan dibagi menjadi dua, yaitu komuter rutin minimal berkunjung

⁴³ *Ibid.* Hlm. 156.

sebanyak 3 kali dalam seminggu dan komuter rekreasional minimal berkunjung satu kali ke Stasiun LRT TMII.

Untuk menangkap variasi pengalaman dan konstruksi makna, pemilihan kesepuluh informan ini didasarkan pada dua kriteria. Pertama, komuter yang akan diwawancarai dipilih secara heterogen berdasarkan intensitas berkunjung, latar belakang (pekerja, pelajar, dan sebagainya), kelompok usia (muda, dewasa, atau lansia), dan jenis kelamin (laki-laki dan perempuan) guna menangkap variasi pengalaman dan konstruksi makna terhadap ruang transit. Kedua, peneliti mencari informan di beberapa arena, seperti arena menunggu kendaraan selanjutnya, arena komunal, dan arena kebutuhan publik (musholla atau toilet) untuk dapat menjangkau keseluruhan makna dari komuter di Stasiun LRT TMII. Dengan demikian, hal ini dapat membantu peneliti untuk menggali makna ruang secara fungsional dan secara sosial bagi kehidupan urban kontemporer.

Untuk kebutuhan data kuantitatif, peneliti melibatkan responden kuantitatif melalui penyebaran survei menggunakan Google Form. Penarikan sampel responden dilakukan secara *accidental sampling* kepada komuter yang berhasil ditemui di Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub. Meskipun secara *accidental sampling*, peneliti menetapkan syarat mutlak bagi responden survei, yaitu minimal melakukan kunjungan/komutasi lebih dari 1x di Stasiun LRT TMII atau Travoy Hub. Syarat tersebut ditetapkan karena penelitian ini membutuhkan komuter yang melakukan kunjungan secara berulang. Dengan syarat ini, peneliti menjamin bahwa subjek telah memiliki rutinitas ruang dan waktu yang matang selama di lokasi, sehingga data survei yang ditarik bersumber dari pengalaman spasial yang terinternalisasi, bukan opini semata.

Pengumpulan data survei ini berhasil mengumpulkan sebanyak 40 responden, yang secara spesifik dibagi secara merata berdasarkan klaster lokasi: 20 responden di area fungsional stasiun (ruang transit) dan 20 responden di area komersial atau komunal Travoy Hub. Batasan jumlah dan pembagian

lokasi ini diambil sebagai strategi peneliti untuk memperoleh data yang seimbang dan komprehensif, sehingga dinamika integrasi antara transportasi dan ruang publik di lokasi penelitian dapat tergambarkan dengan baik. Selain zonasi lokasi, peneliti juga memperhatikan aspek keragaman kalangan usia dari subjek yang diteliti demi menjamin validitas data. Karakteristik usia informan wawancara berada dalam rentang 18 sampai 49 tahun, yang mewakili suara kelompok mahasiswa hingga pekerja dewasa. Di sisi lain, pengumpulan data kuesioner berhasil mencakup kelompok responden yang lebih masif dengan variasi umur dari 17 hingga 60 tahun. Untuk mempertegas subjek pada penelitian ini, peneliti merangkumnya dalam Tabel 1.5 di bawah ini

Tabel 1. 5 Informan Penelitian

No.	Inisial Informan	Usia Informan	Kategori Informan	Peran dalam Penelitian
1.	DALZ	19 Tahun	Komuter Rutin	- Sebagai informan utama dengan tingkat mobilitas lateral tertinggi di Stasiun LRT TMII. - Menjelaskan alur rute perjalanan yang berulang dan terotomatisasi selama di Stasiun LRT TMII - Mendeskripsikan pengalaman spasial yang dialami di Stasiun LRT TMII. - Mendeskripsikan pola interaksi yang terjadi di Stasiun LRT TMII
2.	AY	20 Tahun		
3.	MF	18 Tahun		
4.	EK	49 Tahun		
5.	ASS	25 Tahun		
6.	RD	34 Tahun		
7.	OCB	41 Tahun	Komuter Rekreasional	- Sebagai informan utama dengan tingkat mobilitas lateral terendah di Stasiun LRT TMII. - Menjelaskan alur rute perjalanan yang dilakukan secara <i>occasionally</i> di Stasiun LRT TMII. - Mendeskripsikan pengalaman spasial yang dialami di Stasiun LRT TMII. - Mendeskripsikan pola interaksi yang terjadi di Stasiun LRT
8.	TIA	25 Tahun		
9.	DW	40 Tahun		
10.	SS	27 Tahun		

				TMII. • Mendeskripsikan Stasiun LRT TMII sebagai destinasi wisata.
11.	MI	35 Tahun	Pengelola Travoy Hub	• Sebagai informan triangulasi untuk memahami tujuan pembangunan, kebijakan manajemen tata ruang di Travoy Hub, serta strategi dalam mengimplementasikan prinsip-prinsip Transit Oriented Development • Peneliti menggali informasi mengenai tujuan pembangunan, kebijakan manajemen tata ruang, serta strategi implementasi prinsip-prinsip <i>Transit-Oriented Development</i> (TOD) yang telah dan akan dilakukan untuk menciptakan ruang transit dan ruang sosial.
12.	K	22 Tahun	Petugas Stasiun LRT TMII	• Memberikan pengamatan objektif mengenai pola interaksi yang umum terjadi di lingkungan Stasiun LRT TMII. • Mendeskripsikan pola arus mobilitas komuter di Stasiun LRT TMII. • Mendeskripsikan perbedaan arus dan perilaku komuter di waktu pulang dan pergi, serta <i>weekdays</i> dan <i>weekend</i>. • Mendeskripsikan kendala yang pernah terjadi dan merugikan komuter di Stasiun LRT TMII.
13.	ZF	24 Tahun	Penjual Tenant Makanan & Minuman	• Sebagai aktor ekonomi lokal yang menghidupkan fungsi sosial-ekonomi di ruang TOD. • Mendeskripsikan proses pembukaan tenant dan kebijakan yang berlaku di Travoy Hub • Mendeskripsikan pola transaksi
14.	S	37 Tahun		

				yang terjadi di Travoy Hub.
15.	40 Responden	17-60 Tahun	Pengisi Kuesioner	• Sebagai data awal dan verifikasi data untuk melihat kecenderungan pengalaman spasial, pola interaksi, dan relasi komuter dengan ruang secara objektif di Stasiun LRT TMII. • Menjadi dasar pemilihan informan wawancara mendalam yang beragam.
16.	155 Ulasan	-	Masyarakat Umum (Google Review)	• <i>Big data</i> untuk melakukan <i>text mining</i> pengolahan data secara digital. • Memberikan gambaran umum terkait kondisi realistis dari Stasiun LRT TMII Travoy Hub

Sumber: Hasil Olahan Temuan Lapangan, 2026

1.7.4 Peran Peneliti

Dalam penelitian kualitatif ini, peneliti bertindak sebagai instrumen utama (*human instrument*) yang memegang kendali penuh atas seluruh proses adaptasi teoretis, pengumpulan data, hingga interpretasi sosiologis secara mandiri di lapangan. Peneliti berperan aktif dalam merancang kuesioner awal untuk 40 responden, melakukan ekstraksi digital (*text mining*) terhadap 155 ulasan Google Maps, serta membangun hubungan intersubjektif yang dekat saat wawancara mendalam guna menembus dinding anonimitas para komuter di Stasiun LRT TMII. Kehadiran peneliti di tingkat tapak secara objektif memfasilitasi perekaman dimensi sensorik, rutinitas, dan afektif pengguna ruang secara langsung tanpa mengintervensi dinamika alami mobilitas di stasiun. Melalui posisi tersebut, peneliti bertanggung jawab penuh untuk menjaga kode etik ilmiah, menguji keabsahan data lewat teknik triangulasi, serta mentransformasikan seluruh temuan empiris tersebut menjadi analisis kritis yang komprehensif mengenai dinamika *Place* dan *Non-Place*.

1.7.5 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data dirancang menggunakan prinsip pengumpulan data multisumber (*multiple sources of evidence*). Dengan pendekatan *mixed methods*, pengumpulan data kualitatif dan kuantitatif dilakukan dalam satu fase waktu yang berdekatan untuk saling melengkapi. Desain metode campuran ini memungkinkan peneliti untuk melakukan pengumpulan data-data secara bersamaan, untuk kemudian diintegrasikan dalam interpretasi hasil temuan penelitian.⁴⁴

Pengumpulan data dilakukan melalui lima teknik utama guna memperoleh data empiris yang komprehensif, yaitu observasi langsung, mini survei, wawancara, dan *data scraping digital*, studi pustaka, dan dokumentasi. Pertama, observasi secara langsung dengan mengunjungi Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah pada hari kerja dan pada hari libur, guna menangkap praktik-praktik sosial dari komuter kelompok pekerja dan rekreasi. Observasi ini akan dilakukan secara tidak terstruktur, dengan peneliti yang mencatat hal-hal yang relevan dengan penelitian. Kedua, peneliti mengumpulkan data kuantitatif melalui penyebaran survei melalui Google Form kepada komuter di lokasi penelitian. Instrumen survei digunakan untuk memetakan demografi komuter, mengetahui frekuensi, serta mendapatkan validitas data terkait pengalaman spasial komuter selama di Stasiun LRT TMII.

Ketiga, peneliti melakukan wawancara untuk menggali perspektif, pengalaman, dan interpretasi informan terhadap ruang transit. Wawancara ini dilakukan secara terstruktur dan mendalam kepada dua kelompok informan, yaitu pihak pengelola stasiun dan komuter di Stasiun LRT TMII. Dengan begitu, peneliti dapat menjaga fokus dan arah penelitian dan menemukan makna mendalam dari para komuter. Keempat, peneliti melakukan *data scraping* yang bersumber dari ulasan publik di Google Maps. Mengingat

⁴⁴ *Ibid.* Hlm. 217

integrasi fisik dan fungsional yang kuat di lapangan, ekstraksi data dilakukan dengan menarik ulasan dari dua entri digital yang berbeda, yakni entri "Stasiun LRT TMII" dan entri "Travoy Hub".

Kelima, peneliti melakukan studi pustaka dan dokumentasi dengan membaca artikel jurnal nasional dan internasional, buku teks, tesis, dan sumber lain yang relevan dengan topik penelitian. Contohnya seperti buku terkait teori yang akan digunakan, penerapan Transit Oriented Development (TOD), transformasi ruang transit di era kontemporer perkotaan, hingga konstruksi makna terhadap ruang. Dokumentasi dilakukan untuk mengkompilasi bukti terkait situasi aktivitas, pola interaksi, dan pengalaman spasial komuter selama di lapangan. Dokumentasi ini dilakukan dengan berbagai alat bantu, seperti buku catatan untuk menulis hal-hal penting selama observasi, kamera *smartphone* untuk menangkap realitas kegiatan di stasiun, dan alat perekam suara untuk membantu proses wawancara dengan subjek penelitian. Dengan menggunakan teknik observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi, peneliti dapat mengumpulkan data yang komprehensif dan mendalam untuk menjawab pertanyaan penelitian. Kombinasi berbagai teknik ini memungkinkan peneliti untuk memperoleh pemahaman komprehensif tentang konstruksi makna sosial yang terbentuk di ruang transit Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah.

1.7.6 Teknik Analisis Data

Penelitian dengan pendekatan *mixed-methods* ini memiliki proses analisis data kualitatif dan kuantitatif yang terpisah di awal, hingga kemudian diintegrasikan pada tahap penarikan kesimpulan akhir. Desain triangulasi konkuren memungkinkan peneliti untuk menganalisis kedua kumpulan data secara terpisah lalu membandingkan hasilnya untuk melihat keduanya bersifat

saling mengonfirmasi atau bertentangan.⁴⁵ Maka dari itu, analisis data dalam penelitian ini dibagi dalam dua alur berdasarkan data kualitatif dan data kuantitatif.

Analisis data kualitatif mencakup data hasil observasi dan wawancara mendalam. Peneliti menggunakan model analisis data interaksi dari Miles dan Hubermas, yang terdiri dari proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pertama, reduksi data mencakup pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, dan transformasi data mentah di lapangan dalam bentuk yang lebih terstruktur. Hasil pengamatan dan wawancara akan disaring sesuai relevansi penelitian, dan dirangkum dalam bentuk tabel pengamatan. Kemudian, peneliti akan menyajikan data dalam bentuk narasi deskriptif, kutipan wawancara, catatan lapangan, dan atau skema temuan lapangan. Tahap ini membantu proses berpikir analitis dan eksploratif dalam menemukan pengalaman dan makna dari setiap informan. Terakhir, peneliti akan melakukan penarikan kesimpulan dan verifikasi berdasarkan pola-pola interaksi dan pengalaman spasial yang telah ditemukan. Tahap ini dilakukan secara induktif dengan mempertimbangkan keterkaitan antar data, temuan lapangan, serta teori yang digunakan dalam penelitian ini.

Kemudian, analisis data kuantitatif mencakup data hasil mini survei dan analisis data digital (*text mining*). Data mini survei menggunakan bantuan Google Form untuk dilakukan pembersihan data, hingga nanti dianalisis menggunakan teknik statistik deskriptif. Peneliti melakukan distribusi frekuensi dan persentase untuk memetakan karakteristik demografi komuter serta kecenderungan umum dari dimensi sensorik, rutinitas, dan afektif mereka. Hasil analisis ini disajikan dalam bentuk grafik atau tabel persentase untuk memperkuat basis data kualitatif. Selain itu, analisis *text mining* dilakukan terhadap 155 ulasan yang ada di Google Review. Proses analisis dilakukan

⁴⁵ *Ibid.* Hlm. 222.

dengan bantuan perangkat lunak Google Colabs melalui beberapa tahapan. Pertama, dilakukan text preprocessing dengan membersihkan data (menghapus tanda baca, emoji, dan kata singkatan), dan membuang kata hubung yang tidak penting menggunakan *stopword*. Kedua, peneliti melakukan analisis *word cloud* dan *word frequency* dengan melihat kemunculan kata terbanyak untuk melihat aspek yang paling disoroti oleh publik. Terakhir, peneliti melakukan analisis sentiment dengan mengategorikan ulasan dalam sentimen positif dan negatif guna melihat kecenderungan persepsi masyarakat terhadap stasiun tersebut.

Pada tahap akhir, hasil analisis statistika deskriptif dan *text mining* tersebut akan dikonfrontasikan dan diintegrasikan dengan narasi hasil wawancara mendalam. Langkah ini bertujuan untuk melihat apakah data kuantitatif makro tersebut mendukung, memperluas, atau justru berkontradiksi dengan pemaknaan mendalam yang ditemukan pada data kualitatif mikro dari hasil wawancara mendalam dengan komuter. Sementara itu, verifikasi dilakukan untuk meninjau kembali keseluruhan data, melakukan triangulasi sumber, dan mengecek keabsahan temuan sebagai bentuk tanggung jawab peneliti pada hasil penelitian ini. Dengan begitu, serangkaian tahapan yang dilakukan mampu menghasilkan pemahaman yang mendalam dan utuh mengenai konstruksi makna ruang oleh komuter di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah.

1.7.7 Triangulasi Data

Dalam penelitian ini, peneliti menerapkan teknik triangulasi sebagai strategi utama untuk memeriksa keabsahan, kredibilitas, dan validitas data temuan lapangan. Hal ini dilakukan guna meminimalisir subjektivitas tunggal dan menghasilkan interpretasi makna sosiologis yang lebih akurat. Secara teoritis, Norman K. Denzin membagi strategi pemeriksaan keabsahan data ini

ke dalam 4 (empat) jenis utama, yaitu triangulasi sumber, triangulasi metode, triangulasi penyidik, dan triangulasi teori.⁴⁶ Merujuk pada klasifikasi tersebut, penelitian ini secara spesifik mengombinasikan dua jenis triangulasi, yakni triangulasi metode dan triangulasi sumber.

Penggunaan triangulasi metode dioperasikan dengan cara membandingkan serta menyelaraskan data hasil mini survei, wawancara mendalam, dan catatan observasi langsung di Stasiun LRT TMII. Langkah metodologis ini diambil guna memastikan konsistensi fenomena di tengah pengumpulan data. Sementara itu, triangulasi sumber dilakukan peneliti dengan cara melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang memiliki perspektif berbeda dari komuter umum atas ruang tersebut. Peneliti melakukan konfirmasi data kepada pihak otoritas stasiun, yaitu pengelola Stasiun LRT TMII (PT Kereta Api Indonesia/Travoy Hub), guna mendapatkan data dari sudut pandang struktural-manajerial. Melalui perpaduan kedua jenis triangulasi ini, deskripsi mengenai dinamika *Place* dan *Non-Place* di ruang transit dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

1.8 Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan skripsi dengan judul “Analisis *Place* dan *Non-Place* di Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah sebagai Ruang Mobilitas Lateral di Kawasan Sekunder Jakarta”, peneliti memaparkan hasil temuan dan analisis yang terdiri dari 5 bab, meliputi:

BAB I : Bab ini merupakan bagian pengantar yang mengurai pondasi dasar dari penelitian. Dalam bab ini memuat latar belakang masalah mengenai dinamika transportasi urban dan signifikansi Stasiun LRT TMII di kawasan sekunder Jakarta, perumusan masalah, tujuan penelitian, serta

⁴⁶ Norman K. Denzin, *Sociological Methods: A Sourcebook* (New York: McGraw-Hill, 1978), hlm. 101.

manfaat dari penelitian, baik secara teoritis maupun praktis. Kemudian, bab ini memuat kerangka konseptual, yang menggabungkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), Teori *Place/Non-Place* Marc Augé, dan Pengalaman Spasial, metodologi penelitian, serta diakhiri dengan sistematika penulisan skripsi.

BAB II : Pada bab ini, peneliti memaparkan gambaran umum dari lokasi penelitian, yaitu tentang Stasiun LRT Taman Mini Indonesia Indah yang berada di kawasan sekunder Jakarta dan dibangun berdasarkan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD). Untuk itu, bab ini dijelaskan melalui beberapa subbab, mencakup sejarah dan perkembangan, Stasiun LRT TMII dalam kawasan sekunder Jakarta, dan Stasiun LRT TMII dalam prinsip TOD. Selain itu, terdapat subbab terkait klasifikasi jenis komuter yang ada di Stasiun LRT TMII.

BAB III : Pada bab ini, peneliti menjelaskan hasil temuan penelitian terkait pengalaman spasial yang dialami oleh komuter selama melintasi Stasiun LRT TMII. Untuk itu, bab ini mencakup penjelasan subbab berupa pemetaan ruang dari lantai G hingga lantai 3, pola pergerakan komuter, dan pengalaman spasial yang dialami oleh komuter di Stasiun LRT TMII.

BAB IV Pada bab ini, peneliti menjelaskan hasil analisis sosiologi terkait permasalahan yang dikaji menggunakan teori dan konsep dari Marc Augé, yaitu *Place* dan *Non-Place*. Untuk itu, bab ini mencakup beberapa subbab analisis, seperti identifikasi pola interaksi yang terjadi di Stasiun LRT TMII, representasi *Non-Place* pada Stasiun LRT TMII, ilusi inklusivitas dan gentrifikasi di Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub, serta potensi transformasi ruang menjadi *Place*.

BAB V : Pada bab ini, peneliti memberikan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Kemudian, peneliti memberikan saran dan

rekomendasi untuk penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti dan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti lainnya.

