

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar belakang**

Pertambahan jumlah penduduk Indonesia terus meningkat setiap tahunnya, berdasarkan informasi Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 jumlah penduduk Indonesia sebesar 270,20 juta jiwa. Hal ini tidak terlepas dari pengaruh aspek demografi yakni kelahiran, kematian, dan mobilitas penduduk. Mobilitas penduduk menjadi kajian yang sangat menarik karena 60% penduduk Indonesia terkonsentrasi di pulau Jawa. Pulau Jawa yang menyumbang 6,8% dari total luas Indonesia, memiliki 57,5% dari jumlah penduduk, sedangkan Sumatera yang menyumbang 25,2% memiliki 21,3% dari jumlah penduduk, dan Kalimantan yang menyumbang 28,5% memiliki 5,8% dari jumlah penduduk, 9,9% Sulawesi dihuni oleh 7,3% penduduk, 4,1% Maluku dihuni oleh 1,1% penduduk, dan 21,8% Papua dihuni oleh 1,5% penduduk. Dapat dilihat bahwa Pulau Jawa adalah pulau yang paling padat penduduknya.

Seiring dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia dan kualitas penduduknya yang terus membaik, memberikan lebih banyak kesempatan bagi tenaga kerja untuk berpindah dari satu pekerjaan ke pekerjaan lain, dari satu sektor ke sektor lain untuk mengejar produktifitas yang lebih tinggi. Menurut Menurut Djoko, dkk (2015: 9) menjelaskan bahwa pergerakan penduduk dipengaruhi oleh daya tarik suatu wilayah terhadap wilayah lainnya. Daya tarik tersebut mengarahkan masyarakat untuk pergi ke tempat lain karena daerah tersebut tidak memiliki kemampuan yang cukup untuk memberikan tanggungan kehidupan kepada warganya.

Orang-orang yang berpindah dari daerah asal ke daerah tujuan karena ingin memperbaiki masalah ekonomi keluarga, sehingga datang ke kota tujuan yang dalam hal ini banyak memberikan lapangan pekerjaan. Salah satu kota teraktif dan dinamis di Jawa Barat adalah Kota Bekasi yang merupakan salah satu kota penyangga ibu kota. Tak mau kalah, Kabupaten Bekasi kerap dijadikan

tujuan para pendatang baru untuk tinggal dan mencari pekerjaan. Hal ini tidak terlepas dari lokasinya yang dekat dengan perkotaan.

Saat ini, mobilitas telah mengalami transisi dari permanen ke non – permanen. Salah satu bentuk mobilitas non – permanen menurut Mantra dalam Hadi, dkk (2020: 347) menjelaskan bahwa mobilitas ulang – alik atau *commuter* merupakan perpindahan penduduk dari tempat pemberangkatan menuju ke tempat tujuan dalam jangka waktu tertentu dan kembali ke tempat asal pada hari itu juga, biasanya membutuhkan waktu 6 jam sampai dengan satu hari yang dapat terjadi antar desa, antar kota, maupun antara desa dengan kota. Jenis mobilitas lainnya adalah Silkuler, di mana pekerja tinggal ditempat kerja mereka selama kurang dari tiga bulan dan kadang-kadang kembali ke tempat asal atau tempat tinggal biasanya seminggu atau dua mingguan.

Kecenderungan pergerakan pekerja yang terjadi selama ini merupakan pergerakan yang terfokus ke kota inti. Menurut Permatasari dan Hudalah dalam Chotib (2019: 143), menjelaskan bahwa pergerakan kegiatan tersebut erat kaitannya dengan perubahan struktur wilayah yang diakibatkan oleh perubahan pola pergerakan yang dikenal sebagai *Daily Urban System* (DUS). Menurut Viola dalam Chotib (2019: 143) menjelaskan bahwa konsep DUS dalam satu wilayah metropolitan terdiri dari dua elemen utama yaitu kota inti dan wilayah pinggiran di sekitar kota inti tersebut. Dalam kosep ini pergerakan komuting merupakan komponen yang sangat penting.

Perkembangan kota besar sebagai pusat ekonomi ditandai dengan tersedianya fasilitas sosial dan ekonomi yang menjadi daya tarik bagi penduduk untuk datang. Dalam perkembangannya, banyak penduduk yang semula tinggal di kota besar kemudian pindah ke pinggiran kota untuk mencari perumahan yang terjangkau atau lingkungan yang sehat dan aman. Mobilitas ulang –alik merupakan fenomena sosial, ekonomi, dan geografis. Hubungan spasial yang ada antara pekerjaan dan tempat tinggal pada saat tertentu merupakan bagian dari mobilitas ulang – alik. Keputusan rasional individu untuk melakukan ulang – alik didasarkan pada selera dan pilihan untuk memaksimalkan manfaat yang diharapkan. keterbukaan kesempatan kerja dan tingkat upah yang tinggi

berpengaruh positif terhadap peluang ulang – alik, dan pekerja cenderung mencari peluang kerja yang menguntungkan bagi mereka.

Dalam paparan kependudukan, variabel demografis dan variabel non-demografis merupakan faktor tunggal yang saling berinteraksi. Menurut Adhifanani (2015: 175) menjelaskan bahwa dalam studi demografis, variabel penyusunannya meliputi jumlah penduduk/populasi, usia, jenis kelamin, fertilitas, mortalitas. Sedangkan variabel non-demografis meliputi fasilitas, utilitas, kesempatan kerja, permintaan lahan, dan permintaan perumahan. Dalam konteks ini, permintaan lapangan kerja menciptakan mobilitas penduduk yang pada gilirannya mempengaruhi pembangunan infrastruktur, terutama transportasi dan permukiman.

Transportasi merupakan aspek yang sangat penting dan paling dibutuhkan dalam proses mobilitas saat ini. Apalagi sekarang transportasi sudah terbagi khususnya transportasi darat menjadi transportasi pribadi, transportasi konvensional, dan transportasi *online*. Ketiganya memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing.

Untuk transportasi pribadi seperti sepeda motor memiliki kelebihan yakni pengguna dapat dengan cepat mencapai tujuan, hemat biaya, dan dapat menembus kemacetan. Namun, kekurangannya transportasi pribadi membuat pengguna mudah lelah karena berkendara dan rawan kecelakaan. Lalu transportasi konvensional seperti bus, kereta api, taksi memiliki kelebihan yakni pengguna lebih nyaman saat bergerak, tetapi kekurangannya adalah pengguna harus datang lebih awal untuk menggunakan angkutan dan biaya yang dikeluarkan cukup mahal. Sementara keuntungan dari transportasi *online* seperti ojek *online* adalah biaya yang dikeluarkan lebih murah dibandingkan transportasi konvensional karena aplikasi sudah menjelaskan tarif sebelumnya, lalu lebih nyaman dan aman. Namun untuk kekurangannya kemacetan tak terhindarkan akibat trafik online yang merajalela.

Salah satu aspek yang penting adalah pemilihan moda, hal ini berpengaruh dalam isu – isu kebijakan transportasi terkait moda dan jenis infrastruktur yang tersedia. Menurut Kawengian, dkk (2017: 133) menjelaskan bahwa memilih moda

transportasi dipengaruhi pada calon penumpang karena memiliki wewenang sebagai konsumen untuk menentukan. Hal ini dipengaruhi oleh karakteristik calon penumpang itu sendiri.

Menurut Andresta (2018: 400) menjelaskan bahwa karakteristik penumpang meliputi usia, jenis kelamin, pendapatan, dan pekerjaan juga sangat mempengaruhi dalam memilih moda transportasi. Sebagai contoh, orang yang berpendapatan rendah akan memilih moda yang lebih murah sesuai dengan kemampuan mereka untuk membayar. Orang yang mempunyai pekerjaan dengan mobilitas tinggi cenderung memilih moda yang lebih cepat.

Menurut Tamin dalam Widiarta (2010: 219-220) menjelaskan bahwa keputusan untuk menggunakan moda tertentu sangat dipengaruhi oleh faktor – faktor yang sesuai dengan karakteristik pengguna jalan, seperti ketersediaan atau kepemilikan terhadap kendaraan pribadi, SIM, pendapatan dan keharusan menggunakan moda tersebut untuk bekerja dan mengantar anak sekolah. selain faktor tersebut, pemilihan juga dipengaruhi oleh faktor lain yaitu waktu tempuh, biaya transportasi, ketersediaan ruang dan biaya parkir, kenyamanan dan keamanan, sehingga pemilihan moda transportasi ini menjadi sangat penting.

Desa Babelankota adalah salah satu dari Sembilan desa di Kecamatan Babelan, Kabupaten Bekasi yang menempati urutan ke tiga terpadat dengan jumlah penduduknya sebanyak 37.741 jiwa, dengan 10.608 KK. Desa Babelankota terbagi menjadi 3 dusun dengan 24 Rukun Warga (RW) dan 165 Rukun Tetangga (RT) serta berbatasan langsung di sebelah Utara dengan Desa Kedung Jaya dan Desa Kedung Pengawas, sebelah Timur berbatasan dengan Kali Bekasi, sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Bahagia dan Kelurahan Kebalen, dan sebelah Barat berbatasan dengan Desa Setia Asih Kecamatan Tarumajaya Di desa ini masyarakatnya mayoritas bermata pencaharian sebagai buruh harian lepas, buruh tani, pedagang, industri rumah tangga, serta karyawan swasta dan negeri.

Salah satu fenomena yang muncul di Kabupaten Bekasi khususnya di Desa Babelankota, Kecamatan Babelan, merupakan salah satu perluasan wilayah aktivitas perkotaan yaitu permukiman yang berpotensi menimbulkan perpindahan

penduduk khususnya mobilitas ulang – alik. Untuk itu karena banyaknya permukiman ditambah masyarakatnya yang memiliki mata pencaharian berbeda – beda inilah maka memunculkan rasa penasaran penulis terhadap pemilihan dalam penggunaan moda transportasi yang digunakan oleh pekerja ulang-alik untuk melakukan mobilitas menuju tempat kerjanya. Seperti dilihat dari umur para pekerja, lalu jenis kelamin, pendapatan mereka, kemudian pertimbangan apa yang mereka pilih dalam moda transportasi yang digunakan. Berangkat dari sinilah peneliti terdorong untuk melakukan penelitian di desa ini dengan judul **“Pemilihan Moda Transportasi Dalam Mobilitas Pekerja Ulang – Alik (Commuter). (Studi Kasus Pekerja Ulang – Alik Di Desa Babelankota, Kecamatan Babelan, Kabupaten Bekasi)”**.

## **B. Identifikasi masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka identifikasi masalah dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pertambahan jumlah penduduk Indonesia terus meningkat setiap tahunnya.
2. Mobilitas penduduk Indonesia 60% terkonsentrasi di pulau Jawa.
3. Perpindahan penduduk dilatar belakangi masalah ekonomi keluarga.
4. Saat ini Indonesia telah mengalami transisi mobilitas ulang-alik dan sirkuler.
5. Kecamatan Babelan khususnya desa Babelankota dijadikan ekspansi perkotaan yakni permukiman.
6. Mobilitas penduduk mempengaruhi infrastruktur.
7. Transportasi menjadi aspek terpenting dalam mobilitas saat ini.
8. Pemilihan moda menjadi penentu dalam transportasi kaitannya dengan jenis dan prasarana.
9. Para pekerja memiliki hak dalam menentukan jenis moda yang akan digunakan.
10. Karakteristik para pekerja mempengaruhi pemilihan moda transportasi.

### **C. Rumusan masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik pekerja ulang-alik di Desa Babelankota ?
2. Bagaimana pemilihan moda transportasi oleh pekerja ulang-alik berdasarkan tingkat pendidikan, usia, jarak rumah dengan tempat kerja dan pendapatan di Desa Babelankota?
3. Bagaimana persepsi dalam menggunakan moda transportasi oleh pekerja ulang alik di Desa Babelankota?

### **D. Tujuan**

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Menjelaskan karakteristik pekerja ulang-alik dalam pemilihan moda transporasi di Desa Babelankota.
2. Menjelaskan pemilihan moda transportasi oleh pekerja ulang-alik berdasarkan tingkat pendidikan, usia, jarak rumah dengan tempat kerja dan pendapatan di Desa Babelankota.
3. Mengetahui persepsi pekerja ulang-alik dalam menggunakan moda transportasi.

### **E. Manfaat**

Dari tujuan yang dipaparkan diatas, diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat secara teoritis maupun praktis. Adapun manfaat yang di dapat dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Diperoleh informasi terkait karakteristik pekerja ulang-alik dalam pemilihan moda transportasi di Desa Babelankota.
2. Diperoleh informasi terkait pemilihan moda transportasi oleh pekerja ulang-alik berdasarkan tingkat pendidikan, tingkat pendapatan, usia, dan berdasarkan jarak rumah dengan tempat kerja di Desa Babelankota.

3. Diperoleh informasi terkait persepsi pekerja ulang-alik dalam moda transportasi.
4. Dapat membantu pemerintah daerah setempat dalam merencanakan sarana dan prasarana penunjang kegiatan mobilitas.

## **F. Definisi operasional**

Untuk menghindari kesalahan penafsiran dalam penelitian, peneliti menguraikan beberapa kata operasional yang digunakan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

### **1. Moda Transportasi**

Menurut Fernando (2015: 1) moda transportasi merupakan suatu bentuk pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan). Menurut Miro dalam Indra (2018: 6) moda transportasi merupakan suatu proses pergerakan atau pemindahan orang/barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu.

### **2. Pekerja Ulang-Alik**

Menurut Mantra (2015: 174) ulang-alik merupakan gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Biasanya dalam kurun waktu 6 jam sampai dengan satu hari yang dapat terjadi antara desa dan desa, desa dengan kota, kota dengan desa, dan kota dengan kota.

Jadi dari penjelasan diatas pekerja ulang-alik dapat diartikan sebagai pekerja yang melakukan pergerakan atau pulang pergi dari daerah asal ke daerah tujuan dalam waktu tertentu, biasanya dalam waktu 6 jam dalam satu hari.

### **3. Pendidikan**

Menurut Rini (2013: 1) pendidikan merupakan segala usaha untuk menjadikan masyarakat dapat mengembangkan potensi manusia yang memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, dan keterampilan yang dibutuhkan untuk menjadi anggota masyarakat dan

warga negara. Di samping itu Pendidikan adalah usaha untuk membentuk manusia yang memiliki kecerdasan lahir dan batin yang utuh, sehat dan berbudi luhur.

#### 4. Pendapatan

Menurut Kuswandi dalam Pankey (2016: 234) mengatakan bahwa :

Pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul akibat aktivitas normal perusahaan selama satu periode, arus masuk itu mengakibatkan kenaikan modal (ekuitas) dan tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.