

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kawasan perkotaan atau kawasan urban merupakan pusat aktivitas ekonomi, politik, sosial dan budaya yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kehidupan masyarakat sekitarnya. Kawasan perkotaan ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi, infrastruktur yang kompleks, aktivitas perdagangan, jasa, dan industri berskala besar yang membuka berbagai lapangan pekerjaan (Weeks, 2010). Peran sentral kawasan urban menjadikan kawasan ini sebagai magnet bagi mobilitas masyarakat, baik yang tinggal di dalam kawasan kota maupun masyarakat sub-urban di wilayah penyangga di pinggiran kota untuk beraktivitas, umumnya seperti bekerja atau mengampu pendidikan setiap harinya ke kawasan perkotaan.

Mobilitas masyarakat merupakan bagian integral dalam kehidupan modern karena pola pergerakan harian penduduk membentuk struktur ruang dan aktivitas kota secara keseluruhan. Studi mengenai jaringan perjalanan wilayah perkotaan dan wilayah penyangga menunjukkan bahwa mobilitas tidak hanya mencerminkan kebutuhan berpindah tempat, tetapi juga berkaitan erat dengan struktur hierarkis kota, distribusi aktivitas ekonomi, serta tingkat keberlanjutan dan layak huni kawasan perkotaan (Liu et al., 2023). Sebagai pusat kawasan perekonomian nasional yang menampung jutaan tenaga kerja yang berasal dari dalam dan luar kota, Kota Jakarta telah sejak lama dihadapkan pada permasalahan klasik di sektor lalu lintas dan transportasi yang dipicu oleh tingginya tingkat mobilitas masyarakat, terutama para pekerja yang setiap harinya beraktivitas pulang-pergi (*commuting*) dengan memanfaatkan beragam moda perjalanan darat, baik itu kendaraan pribadi, atau transportasi umum yang tersedia. Fenomena tingginya mobilitas komuter lintas wilayah di kawasan Jabodetabek, khususnya dari Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi menuju Jakarta, telah sejak lama menjadi karakter utama dalam sistem metropolitan ini, di mana mayoritas perjalanan dilakukan secara harian dengan pilihan moda yang masih didominasi kendaraan pribadi maupun transportasi umum konvensional (Tjahjono et al., 2020).

Tingginya mobilitas penduduk menuntut sistem transportasi yang efektif, efisien, dan terintegrasi, karena akses yang terbatas dan infrastruktur yang terfragmentasi akan menimbulkan kemacetan, keterlambatan, biaya tinggi, dan polusi udara (Pasaribu & Martinus Pasaribu, 2020). Transportasi umum memiliki peran penting dalam kehidupan masyarakat modern, terutama dalam kebutuhan mobilitas komuter sehari-hari. Sistem transportasi umum yang efisien dan terintegrasi berperan penting dalam meningkatkan mobilitas masyarakat perkotaan serta membuka akses lebih luas terhadap pekerjaan, pendidikan, dan layanan sosial, yang pada gilirannya berkontribusi terhadap peningkatan kualitas hidup dan produktivitas warga kota (Lee & Sener, 2016). Sistem transportasi umum yang efisien, terjangkau, dan terintegrasi, secara langsung dapat mempengaruhi produktivitas, kualitas hidup, dan pola hubungan sosial masyarakat.

Seiring berjalannya waktu, pembenahan kualitas pelayanan dan infrastruktur moda transportasi di Kota Jakarta terus dilakukan karena kondisi Kota Jakarta dan kawasan penyangga yang makin berkembang penduduknya sehingga semakin tinggi intensitas kemacetan lalu lintas dan pengguna transportasi umum karena mobilitas di Kota Jakarta. Permasalahan mobilitas yang kompleks mendorong pemerintah untuk mengembangkan sistem transportasi umum terintegrasi, yang menggabungkan berbagai moda transportasi seperti KRL Commuter Line, MRT, LRT, Transjakarta, dan angkutan lainnya dengan mekanisme pembayaran terpadu JakLingko (Margaretha dkk., t.t.; Raihannabil, 2024).

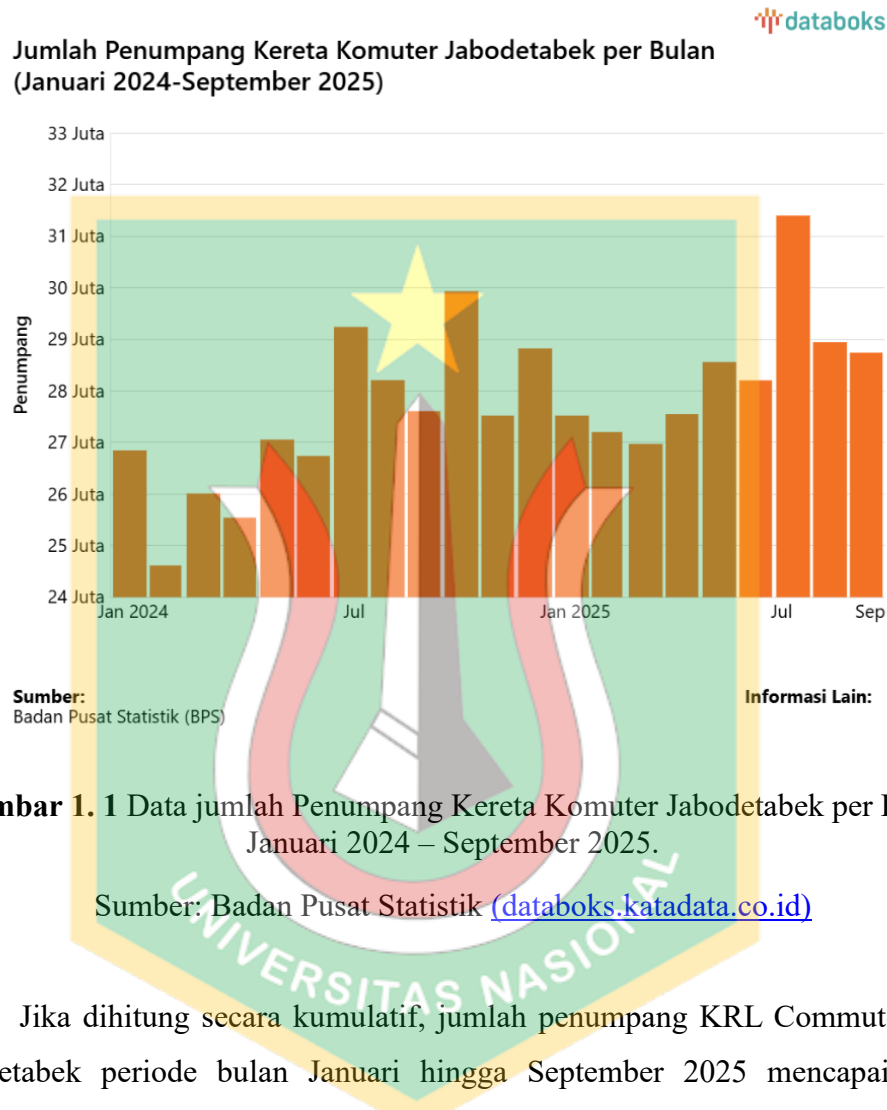
Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai merealisasikan sistem transportasi umum modern dan terpadu dengan diresmikannya pengoperasian Transjakarta oleh Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso pada tahun 2004. Sejak saat itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus menginovasikan transportasi umum yang efektif, efisien, nyaman, dan aman bagi masyarakat. Pemerintah provinsi DKI Jakarta pada saat era Gubernur Anies Baswedan kembali meresmikan berbagai moda transportasi umum lainnya untuk menunjang aktivitas komuter masyarakat urban dan sub-urban seperti MRT Jakarta, dan LRT Jakarta, serta transportasi umum pengumpan yakni Mikrotrans.

Tingginya mobilitas komuter masyarakat Jabodetabek, mendorong sebagian masyarakat tidak hanya memanfaatkan satu moda transportasi umum saja untuk beraktivitas komuter setiap hari terutama dalam aktivitas berangkat dan pulang bekerja. Sebagian besar masyarakat pengguna transportasi umum harus berpindah dari satu moda ke moda transportasi umum lainnya untuk sekali perjalanan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerja sama dengan Pemerintah Pusat, serta berbagai *stakeholder* terkait terus berbenah dan berupaya mewujudkan sistem transportasi umum yang terintegrasi. Upaya tersebut dilakukan untuk meningkatkan kualitas infrastruktur dan pelayanan transportasi umum yang berorientasi pada peningkatan pengalaman kenyamanan pengguna, serta memperbaiki stigma negatif terhadap kualitas sarana prasarana transportasi umum yang ada di Kota Jakarta. Transformasi sistem transportasi umum terintegrasi tersebut diharapkan dapat menjadi salah satu inovasi utama dalam menyelesaikan kendala permasalahan klasik lalu lintas Kota Jakarta seperti kemacetan, dan polusi udara akibat ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi.

Dilansir berdasarkan situs resmi jaklingkoindonesia.co.id (2021), transformasi perwujudan sistem transportasi umum terintegrasi di Jakarta dan berbasis konsep *Transit Oriented Development (TOD)*, dimulai dengan perbaikan dan penataan infrastruktur di sejumlah stasiun KRL Commuter Line Jabodetabek melalui perusahaan kerja sama antara PT. MRT Jakarta (Persero) dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yakni PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek (MITJ). Penataan infrastruktur sejumlah stasiun dibagi dalam dua tahap, tahap pertama dilakukan di Stasiun Juanda, Pasar Senen, Tanah Abang, dan Sudirman, yang diresmikan pada 17 Juni 2020, sedangkan pada tahap dua, dilakukan di Stasiun Tebet, Palmerah, Gondangdia, Manggarai, dan Jakarta Kota yang saat ini sudah rampung dilakukan.

Transformasi dan perbaikan kualitas sistem transportasi umum untuk masyarakat Jabodetabek yang masih di jalankan hingga saat ini, secara nyata menunjukkan dampak yang cukup signifikan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2025), selama periode bulan Januari hingga September 2025, jumlah penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek berkisar 26,9 juta hingga 31,4 juta

penumpang per bulannya. Jumlah data ini menunjukkan terdapat kecenderungan peningkatan dalam volume penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek dibandingkan dengan periode bulan Januari hingga Desember 2024 dengan perincian grafik seperti pada gambar 1.1 berikut.

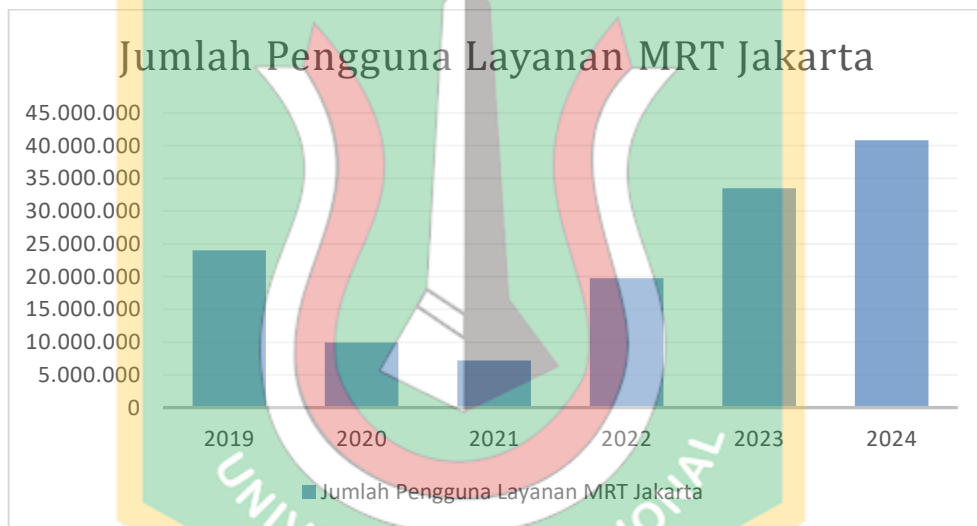


Gambar 1. 1 Data jumlah Penumpang Kereta Komuter Jabodetabek per Bulan Januari 2024 – September 2025.

Sumber: Badan Pusat Statistik (databoks.katadata.co.id)

Jika dihitung secara kumulatif, jumlah penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek periode bulan Januari hingga September 2025 mencapai 255,1 penumpang, atau tumbuh 5,5% dibandingkan periode serupa tahun lalu. Jumlah ini kemudian didukung berdasarkan data yang dilansir melalui situs laman *website* resmi *commuterline.id* (2025) yang menyatakan bahwa tercatat pertumbuhan jumlah pengguna Commuter Line Jabodetabek sepanjang periode Januari-Mei tahun 2025 sekitar 35 persen dibandingkan periode yang sama di tahun 2024, dengan total pengguna mencapai 179.154.727 orang, dari yang sebelumnya sebanyak 132.723.762 orang pengguna.

Disisi lain, pengguna MRT Jakarta berdasarkan data terbaru yang dikutip melalui situs laman *website* resmi jakartamrt.co.id (2025) juga menunjukkan kenaikan jumlah pengguna moda transportasi MRT Jakarta. Disebutkan bahwa PT MRT Jakarta (Persero) mencatat 4.487.284 pelanggan menggunakan layanan MRT Jakarta pada bulan Oktober 2025, dengan total pelanggan MRT Jakarta per harinya diketahui sekitar 144.751 pelanggan. Angka tersebut lebih tinggi dari bulan sebelumnya di tahun yang sama yaitu sebanyak 130.533 pelanggan per hari. Lebih lanjut, data akumulasi resmi yang dipublikasikan PT MRT Jakarta dalam berbagai situs laman *website* resminya selalu menunjukkan tren kenaikan jumlah pengguna layanan MRT Jakarta sejak pertama kali beroperasi melayani masyarakat pada 24 Maret 2019, hingga tahun 2024 yang dapat di lihat dari bagan 1.1 berikut.



Bagan 1.1 Jumlah Pengguna Layanan MRT Jakarta 2019-2024

Sumber: jakartamrt.co.id

Sejak pertama kali beroperasi melayani masyarakat pada tahun 2019, MRT Jakarta hingga tahun 2024 terus menunjukkan tren positif kenaikan jumlah penggunanya. Dimulai dari angka 24 juta pelanggan pada awal pengoperasian, kemudian mengalami penurunan yang diakibatkan pandemi Covid-19 dan pembatasan aktivitas di tahun 2020 menjadi sebanyak 10 juta pelanggan, dan tahun 2021 sebanyak 7 juta pelanggan. Angka pengguna mulai bangkit menunjukkan peningkatan kembali di tahun 2022 dengan sebanyak 20 juta pelanggan, dan terus meningkat di tahun 2023 sebanyak 35 juta pelanggan, dan

kembali meningkat ditahun 2024 sebanyak 40 juta pelanggan. Jumlah ini menunjukkan bahwa MRT Jakarta telah memberikan pilihan alternatif baru transportasi umum untuk mobilitas komuter, dan bahkan telah menjadi pilihan utama moda transportasi umum bagi masyarakat Jabodetabek untuk berkomuter sehari-hari di Kota Jakarta.

Tingginya jumlah komuter, terutama pengguna KRL Commuter Line Jabodetabek dan MRT Jakarta ini menunjukkan bahwa semakin banyak masyarakat yang memanfaatkan infrastruktur layanan transportasi umum sebagai sarana beraktivitas pulang-pergi (*commuting*) sehari-hari sekaligus menegaskan relevansi masyarakat sub-urban sebagai aktor utama dalam ekosistem transportasi umum Kota Jakarta. Penelitian empiris pada pekerja komuter Jabodetabek menunjukkan bahwa biaya perjalanan memiliki efek positif dan signifikan terhadap kecenderungan beralih ke moda transportasi umum, di mana semakin tinggi biaya perjalanan menggunakan kendaraan pribadi, semakin tinggi pula probabilitas komuter beralih ke transportasi umum sebagai alternatif (Fitria Mafliyanti & Yudhistira, 2022)

Keberhasilan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan pemerintah pusat, bersama *stakeholder* terkait dalam meningkatkan partisipasi pengguna transportasi umum di Kota Jakarta saat ini, menunjukkan bahwa Integrasi sistem transportasi umum tidak hanya menciptakan transformasi pada sistem dan infrastruktur fisik, namun juga turut berpengaruh terhadap transformasi kecenderungan perilaku komuter urban dan sub-urban dalam mobilitas komuter sehari-hari. Akses yang lebih mudah antar moda, kepastian tarif, digitalisasi pembayaran, serta peningkatan kenyamanan perjalanan menciptakan kondisi struktural baru yang dihadapi oleh masyarakat komuter sub-urban. Pasca implementasi sistem transportasi umum terintegrasi di Kota Jakarta, perubahannya turut mempengaruhi bagaimana praktik mobilitas masyarakat terutama sub-urban dari yang sebelumnya telah terbiasa menggunakan transportasi umum yang terfragmentasi dan terbatas. Selain itu transformasi sistem transportasi umum terintegrasi di Kota Jakarta juga telah mengubah persepsi sebagian masyarakat khususnya sub-urban untuk beralih menggunakan transportasi umum.

Integrasi transportasi umum berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) memperkuat hubungan antara perencanaan infrastruktur dan perilaku masyarakat. Akses yang mudah antar stasiun, halte, dan rute transportasi memungkinkan masyarakat menyesuaikan strategi perjalanan dengan pilihan moda yang tersedia. *Transit Oriented Development* (TOD) dirancang untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi umum melalui tata guna lahan dan konektivitas jaringan, sehingga fasilitas transit seperti stasiun, halte, dan rute angkutan umum dapat diakses secara langsung, ramah pejalan kaki, dan terintegrasi satu sama lain. Konsep TOD tidak hanya memperkuat hubungan antara perencanaan infrastruktur dan pilihan moda masyarakat, tetapi juga mendukung penyesuaian strategi perjalanan berdasarkan berbagai opsi yang tersedia, karena koneksi antar moda dan simpul transit yang erat dapat meningkatkan efisiensi dan kenyamanan penggunaan transportasi umum (Lyu et al., 2020)

Fasilitas Digitalisasi sistem pembayaran, misalnya melalui Kartu uang elektronik, *scan QR Code*, dan penerapan sistem tarif integrasi JakLingko, menambah dimensi efisiensi dan mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap kemudahan perjalanan. Digitalisasi sistem pembayaran bagi pengguna transportasi umum melalui kartu uang elektronik, *QR Code*, dan berbagai dompet digital terintegrasi telah berkontribusi secara signifikan dalam meningkatkan kenyamanan, kecepatan transaksi, dan daya tarik moda umum. Di Indonesia, penelitian menunjukkan bahwa adopsi *e-payment* mempercepat proses pembayaran, menghilangkan kebutuhan penggunaan uang tunai, serta menyediakan insentif seperti diskon tarif yang bersama-sama meningkatkan preferensi masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum (Widayadi et al., 2025). Dengan demikian, perubahan teknis dan digital ini secara langsung membentuk pengalaman keseharian masyarakat sub-urban dan menciptakan pola perilaku baru yang berbeda dari sebelumnya.

Sebelum transformasi sistem transportasi umum terintegrasi diterapkan, masyarakat komuter sub-urban Jabodetabek telah sejak lama dihadapi dengan akses moda transportasi umum yang kurang laik dan tidak terpadu. Transportasi yang terfragmentasi dan belum terintegrasi secara infrastruktur, memiliki waktu tunggu dan jadwal yang kurang terstruktur dengan efisien dan sistematis, belum

tersedia layanan yang terintegrasi di platform digital, sistem pembayaran dan tiket yang masih konvensional sehingga sering menjadi celah kecurangan, ongkos biaya perjalanan yang tidak terprediksi dan bahkan cenderung tinggi karena biaya ongkos tidak ditentukan dan ditetapkan dengan sistematis, serta kurangnya jaminan akan keamanan dan kenyamanan yang diberikan ke penumpang karena kondisi infrastruktur yang kurang ramah, nyaman, dan aman bagi pengguna lebih dari satu moda transportasi yang akan transit ke moda transportasi lain merupakan karakteristik sistem transportasi umum di Kota Jakarta.

Kondisi transportasi umum yang kurang laik tersebut terus dijalankan oleh pemerintah dalam waktu yang lama sehingga masyarakat komuter Jabodetabek mulai menciptakan habitus spesifik yang terbentuk melalui pengalaman sehari-hari dalam memanfaatkan transportasi umum yang ada. Masyarakat komuter sub-urban cenderung memilih rute dan moda transportasi berdasarkan waktu tempuh tercepat dan termurah untuk mencapai destinasi tujuan, namun karena kondisi transportasi umum saat itu masih dianggap kurang laik dan efisien, tidak sedikit banyak masyarakat komuter Jabodetabek yang akhirnya lebih memilih untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi karena pengalaman pribadi dan perspektif yang diberikan dalam mobilitas komuter harian menggunakan transportasi umum cenderung tidak nyaman, tidak aman, dan tidak efisien.

Habitus lama masyarakat komuter sub-urban yang terbentuk dari pengalaman mobilitas komuter sebelum adanya transformasi yakni; kebiasaan berangkat atau pulang bekerja yang perlu menghabiskan waktu cukup lama dan melelahkan di perjalanan karena kurangnya infrastruktur terintegrasi antar moda transportasi umum, serta kurangnya pilihan moda transportasi umum untuk mengakses sejumlah kawasan strategis pusat perkantoran di Kota Jakarta, sehingga sebagian komuter sub-urban masih memilih bertahan menggunakan kendaraan pribadi dan terjebak kemacetan lalu lintas, sedangkan sebagian komuter sub-urban lainnya, menggunakan transportasi umum untuk mobilitas komuter hariannya dan tak sedikit yang memerlukan lebih dari satu moda transportasi umum. Bagi komuter sub-urban yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi umum, harus menyesuaikan jadwal keberangkatan tercepat ke tujuan tertentu, serta perlu menyiapkan waktu dan tenaga lebih untuk melakukan

transit beralih moda transportasi lanjutan karena infrastruktur yang ada belum saling terintegrasi, dan mendukung kenyamanan serta keamanan pengguna.

Selain memerlukan waktu perjalanan yang lama dan melelahkan, komuter sub-urban juga perlu mengeluarkan biaya lebih seperti untuk membeli bensin, dan tol bagi pengguna kendaraan pribadi, sedangkan bagi pengguna transportasi umum juga perlu mengeluarkan ongkos lebih untuk naik transportasi umum lanjutan yang tidak terpadu seperti transportasi *online*, atau angkutan konvensional (seperti angkutan kota (angkot), taksi argo, bus Kopaja, bus Metromini, ojek pangkalan, bajaj, dan lain sebagainya) dengan patokan ongkos harga yang tidak sistematis.

Dampak dari transformasi integrasi moda transportasi umum tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga menyangkut sosial dan kultural. Implementasi sistem transportasi umum terintegrasi yang masih terus disempurnakan turut mengubah cara komuter sub-urban merencanakan perjalanan, memilih moda transportasi, dan memanfaatkan fasilitas digital dalam mobilitas sehari-hari. Misalnya, seorang komuter sub-urban yang sebelumnya memilih untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi karena persepsi terhadap transportasi umum yang cenderung kurang efisien, merepotkan, dan tidak aman, kemudian mulai beralih menggunakan transportasi umum untuk menghindari hambatan kemacetan di jalan raya dan waktu tempuh perjalanan lebih cepat. Atau pun seorang komuter sub-urban yang sebelumnya perlu menghabiskan waktu 2 jam atau lebih dan perlu mengeluarkan ongkos lebih dari Rp. 20.000 untuk sekali perjalanan per harinya, kini dapat memanfaatkan kombinasi infrastruktur dan layanan KRL, Transjakarta, dan MRT, dengan sistem pembayaran yang mudah hanya dengan menggunakan satu kartu elektronik, atau Qris, serta memanfaatkan tarif terintegrasi JakLingko untuk tarif yang lebih murah. Perubahan ini menuntut adaptasi terhadap logika baru dalam mobilitas, sekaligus mengubah kebiasaan yang telah terbentuk bertahun-tahun dari sistem transportasi umum lama.

Dalam kerangka teori Pierre Bourdieu, proses tersebut dapat dipahami melalui konsep habitus, yaitu sistem disposisi yang terbentuk dari pengalaman sosial berulang dan membimbing cara individu berpikir, merasakan, serta bertindak (Bourdieu, 1977). Habitus mencerminkan keterkaitan antara

pengalaman keseharian, struktur sosial, dan strategi individu menghadapi kondisi lingkungan yang ada. Habitus mobilitas komuter sub-urban sebelumnya terbentuk dalam situasi keterbatasan pilihan moda transportasi umum dan infrastruktur integrasi, ketidakpastian waktu dan biaya, serta kurangnya kenyamanan transportasi umum. Hadirnya sistem transportasi umum terintegrasi menghadirkan struktur objektif baru yang berpotensi menggeser disposisi tersebut, baik dalam bentuk perubahan kebiasaan penggunaan moda, persepsi efisiensi, maupun orientasi terhadap transportasi umum.

Dengan demikian, menyandingkan transportasi umum dan habitus dalam penelitian ini merupakan pendekatan untuk melihat bagaimana perubahan struktural pada sistem transportasi umum berinteraksi dengan praktik sosial sehari-hari masyarakat. Transportasi umum dipahami sebagai arena sosial tempat habitus mobilitas diproduksi, direproduksi, dan ditransformasikan. Transformasi habitus pada komuter sub-urban di Jakarta bukan sekadar perpindahan moda fisik, melainkan sebuah "rekayasa sosial" melalui infrastruktur. Menurut Pierre Bourdieu, habitus bersifat dinamis dan dapat berubah melalui proses adaptasi terhadap kondisi objektif baru dalam sebuah ranah (*field*). Habitus bukan sekedar rutinitas, tetapi merupakan refleksi dari struktur sosial yang membimbing individu dalam bertindak. Dalam konteks komuter sub-urban, habitus mencakup pola pilihan moda transportasi, persepsi waktu tempuh, dan preferensi kenyamanan, dan biaya yang dikeluarkan. Integrasi transportasi di Jakarta (seperti interkoneksi di kawasan Dukuh Atas atau Sudirman) menciptakan sebuah ranah baru yang menuntut disiplin tubuh dan sinkronisasi waktu yang ketat (Bourdieu, 1977). Komuter yang terbiasa dengan habitus membawa kendaraan pribadi (yang menawarkan otonomi penuh) atau menggunakan angkutan umum konvensional yang tidak terjadwal sistematis, kini harus menginternalisasi skema persepsi baru: kepatuhan pada jadwal digital, budaya antre, dan penggunaan uang elektronik sebagai prasyarat mobilitas. Sistem transportasi umum terintegrasi memberikan stimulus baru yang dapat mengubah habitus komuter, sekaligus membuka peluang efisiensi waktu dan biaya. Transformasi habitus komuter sub-urban tidak terjadi secara otomatis dan tiba-tiba, melainkan melalui proses adaptasi yang melibatkan penyesuaian sosial, psikologis, dan kultural selama bertahun-tahun mengikuti

penyesuaian dan perbaikan kualitas infrastruktur dan layanan sistem transportasi umum di Kota Jakarta.

Studi terdahulu mengenai transportasi Jabodetabek umumnya menekankan pada aspek kebijakan, infrastruktur, dan dampak ekonomi. Analisis banyak difokuskan pada jumlah penumpang, efisiensi rute, dan pengurangan kemacetan, sementara dimensi sosiologis habitus masyarakat pasca integrasi masih jarang mendapatkan perhatian. Padahal, memahami transformasi praktik sosial komuter penting untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan, keberlanjutan sistem integrasi, dan adaptasi masyarakat terhadap inovasi mobilitas. Penelitian yang mengabaikan aspek ini cenderung memberikan gambaran parsial mengenai dampak integrasi transportasi terhadap kehidupan komuter masyarakat sub-urban.

Konteks komuter sub-urban menjadi relevan karena mobilitas mereka tidak hanya mencerminkan kebutuhan ekonomi, tetapi juga memengaruhi kehidupan keluarga, pola sosial, dan interaksi masyarakat. Misalnya, perubahan waktu keberangkatan dapat berdampak pada pengaturan aktivitas produktif di ranah pekerjaan, keluarga, dan masyarakat, serta kegiatan sosial lainnya. Pemahaman terhadap dimensi ini penting agar kebijakan transportasi tidak hanya efektif secara teknis, tetapi juga responsif terhadap kehidupan sosial masyarakat. Selain itu, integrasi sistem transportasi umum memengaruhi persepsi masyarakat terhadap ruang kota dan hubungan antara wilayah inti Kota Jakarta dengan kawasan penyangga. Konektivitas yang lebih baik memungkinkan masyarakat sub-urban memperluas pilihan tempat tinggal, pekerjaan, dan beraktivitas sosial-ekonomi. Adaptasi terhadap sistem baru ini mencerminkan interaksi antara struktur sosial dan pengalaman individual, yang menjadi inti dari pendekatan habitus Bourdieu. Pola perilaku baru ini jika dianalisis secara mendalam, dapat menjadi indikator keberhasilan sistem transportasi terintegrasi, serta memberikan masukan bagi pengembangan kebijakan perkotaan yang lebih manusiawi.

Dengan fokus pada habitus, penelitian ini bertujuan mengisi celah penelitian yang ada. Studi ini akan mengeksplorasi transformasi kebiasaan, persepsi, dan strategi mobilitas masyarakat sub-urban, khususnya dari wilayah penyangga Kota Jakarta, setelah hadirnya sistem transportasi umum terintegrasi Jakarta. Kajian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi pada pemahaman sosiologis mobilitas

perkotaan, sekaligus mendukung perumusan kebijakan transportasi yang responsif, inklusif, dan berkelanjutan.

Urgensi penelitian ini terletak pada minimnya kajian sosiologis yang secara mendalam mengkaji dampak integrasi transportasi terhadap transformasi habitus masyarakat komuter sub-urban. Sebagian besar penelitian sebelumnya masih berfokus pada aspek kebijakan, infrastruktur, atau efisiensi teknis, sementara perubahan pada level praktik sosial dan disposisi pengguna relatif terabaikan. Padahal, keberlanjutan sistem transportasi terintegrasi sangat bergantung pada bagaimana masyarakat menginternalisasi dan mempraktikkan sistem tersebut dalam kehidupan sehari-hari. Fokus dalam penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai relasi antara perubahan struktural transportasi dan perubahan praktik sosial mobilitas.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang penelitian di atas, penelitian ini memfokuskan kajian pada dimensi sosiologis perubahan mobilitas dengan merumuskan pertanyaan penelitian pokok: bagaimana integrasi sistem transportasi umum di Jakarta mentransformasikan habitus komuter sub-urban dalam praktik perjalanan sehari-hari, persepsi terhadap transportasi publik, serta strategi adaptasi mobilitas mereka dengan perincian sebagai berikut:

- a. Bagaimana perubahan praktik mobilitas komuter sub-urban pasca integrasi sistem transportasi umum di Jakarta?
- b. Bagaimana integrasi sistem transportasi umum membentuk persepsi dan preferensi komuter sub-urban terhadap transportasi umum?
- c. Strategi apa yang dikembangkan komuter sub-urban dalam menyesuaikan habitus mobilitas mereka pada sistem transportasi yang terintegrasi?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis transformasi habitus komuter sub-urban pasca integrasi transportasi umum di Jakarta, khususnya dalam kaitannya dengan perubahan praktik mobilitas, persepsi terhadap transportasi umum, serta strategi

adaptasi yang dikembangkan dalam kehidupan sehari-hari. Secara spesifik, tujuan penelitian adalah:

- a. Menganalisis perubahan praktik mobilitas komuter sub-urban setelah diterapkannya integrasi sistem transportasi umum di Jakarta, termasuk pola perjalanan, pilihan moda, dan rutinitas mobilitas sehari-hari.
- b. Mengidentifikasi dan memahami perubahan persepsi serta preferensi komuter sub-urban terhadap transportasi publik sebagai dampak dari integrasi sistem transportasi, baik dari segi kenyamanan, efisiensi, maupun makna sosial yang dilekatkan pada penggunaan transportasi umum.
- c. Menganalisis strategi adaptasi yang dikembangkan oleh komuter sub-urban dalam menyesuaikan habitus mobilitas mereka terhadap sistem transportasi yang terintegrasi, termasuk cara mereka merespons peluang dan keterbatasan yang muncul dalam struktur mobilitas baru.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini memiliki manfaat baik dari sisi teoretis maupun praktis. Secara teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian sosiologi mobilitas dengan menyoroti transformasi habitus masyarakat sub-urban Jabodetabek pasca implementasi sistem transportasi umum terintegrasi di Jakarta, sehingga memberikan pemahaman lebih mendalam mengenai bagaimana pengalaman sehari-hari, interaksi sosial, dan inovasi transportasi membentuk dan mengubah kebiasaan serta strategi mobilitas individu.

1.4.2. Manfaat Praktis

Secara praktis, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan refleksi bagi perencana kota dan pengelola transportasi dalam memahami bagaimana kebijakan integrasi transportasi direspons oleh masyarakat pengguna. Pemahaman tersebut penting untuk merancang sistem transportasi yang tidak hanya efisien secara teknis, tetapi juga sesuai dengan kebutuhan dan pengalaman sosial masyarakat.

1.4.3. Manfaat Bagi Stakeholder

Bagi pemerintah dan operator transportasi, penelitian ini dapat memberikan masukan mengenai dinamika perilaku dan kebiasaan komuter

sub-urban, sehingga dapat mendukung penyempurnaan kebijakan dan layanan transportasi terintegrasi yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

1.5. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bagian pendahuluan, peneliti menyajikan dan menjelaskan mengenai latar belakang masalah yang ingin diteliti terkait transformasi habitus sub-urban pasca integrasi transportasi umum di Jakarta menggunakan struktur penjelasan secara umum hingga penjelasan secara khusus, peneliti memberikan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan penelitian

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada bagian ini, peneliti memaparkan penelitian-penelitian terdahulu yang dijadikan referensi atau acuan dalam melaksanakan penelitian ini. Pada bagian kajian Pustaka juga terdapat kajian kepustakaan yang menjelaskan konsep-konsep yang peneliti gunakan dalam penelitian ini. Selanjutnya, pada bagian pustaka akan menjelaskan dan memaparkan kerangka teori Habitus Pierre Bourdieu, yang dijadikan oleh peneliti sebagai analisis dari penelitian ini. Kerangka berpikir yang digunakan untuk memudahkan dalam memahami peneliti dan pembaca mengenai arah penelitian ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Peneliti menjelaskan metode penelitian, metode seleksi informan, metode pengumpulan dan pengolahan dan analisis data dalam bagian metodologi penelitian. Seleksi informan dilakukan sesuai dengan standar yang relevan untuk menjamin akurasi data. Teknik pengumpulan data juga diuraikan secara menyeluruh, termasuk instrumen dan prosedur yang digunakan. Selain itu, prosedur rinci diberikan untuk menjelaskan pengalihan dan analisis data. Selain itu, jadwal dan lokasi penelitian disertakan untuk memberikan konteks lingkungan dan waktu. Tujuan dari penjelasan yang menyeluruh ini adalah untuk meningkatkan pemahaman, kemampuan membaca, dan kredibilitas hasil penelitian yang akan dipresentasikan.

BAB IV KAJIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini, terdapat tiga bagian pemaparan hasil dan pembahasan. Bagian pertama adalah gambaran umum mengenai objek penelitian dan terkait lokasi penelitian. Bagian kedua merupakan pemaparan hasil dan pembahasan penelitian yang menjawab rumusan masalah serta dikaitkan dengan teori yang digunakan.

BAB V PENUTUP

Bagian ini merupakan bagian akhir dalam susunan penelitian skripsi. Pada bab ini, terbagi menjadi dua bagian yaitu kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, dan selanjutnya adalah saran yang diberikan oleh peneliti berdasarkan pada hasil penelitian.

