

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Mobilitas mempunyai makna suatu gerakan berpindah-pindah. Dalam konteks manusia, mobilitas merupakan suatu perpindahan yang terjadi dengan didasari berbagai motivasi salah satunya untuk memenuhi kebutuhan ekonomi (Muslich, 2019). Mobilitas penduduk lebih mengarah kepada mobilitas geografis, yaitu berpindah dari wilayah satu ke wilayah lainnya (Ruhimat, 2018, hal. 70). Penggunaan batas wilayah dan waktu sebagai indikator mobilitas penduduk mengikuti paradigma ilmu geografi yang berlandaskan konsep keruangan, kelingskungan dan kewilayahan. Batas wilayah yang digunakan umumnya batas administratif, misalnya provinsi, kabupaten, kecamatan, kelurahan dan pedukuhan (Mantra 2003). Di Indonesia mobilitas penduduk terjadi di setiap daerah salah satu penyebabnya yaitu perbedaan pertumbuhan ekonomi. Kesenjangan tersebut umumnya dialami oleh masyarakat pedesaan yang pertumbuhan ekonominya relatif rendah jika dibandingkan dengan pertumbuhan perekonomian perkotaan yang tinggi.

Pada hakikatnya mobilitas penduduk merupakan refleksi dari ketidakmerataan pembangunan dan ketersediaan fasilitas ekonomi. Daerah yang menjadi tujuan mobilitas dianggap dapat memberikan kesempatan yang lebih besar untuk memperoleh pekerjaan yang lebih baik. Sehubungan dengan hal itu, kondisi pedesaan dengan rendahnya kesempatan kerja mendorong masyarakatnya untuk melakukan mobilitas. Kenyataan tersebut yang kemudian memicu adanya mobilitas tenaga kerja dari berbagai daerah. Fenomena inilah yang terjadi di Kecamatan Cicalengka, Kabupaten Bandung.

Kecamatan Cicalengka merupakan wilayah yang mengalami fenomena mobilitas yang sifatnya ulang-alik (sirkuler) baik untuk bekerja maupun menempuh pendidikan. Mobilitas ulang-alik banyak dilakukan oleh penduduk pinggiran kota yang akan mencari nafkah di beberapa kota. Kota-kota tujuan biasanya merupakan sentra-sentra ekonomi dan sosial, seperti terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan udara, pusat pemerintahan, pusat-pusat perdagangan, dan juga pendidikan

Roihan Muhammad Derajat, 2023

**KARAKTERISTIK MOBILITAS ULANG-ALIK PENGGUNA KERETA KOMUTER CICALENGKA-PADALARANG DI KECAMATAN CICALENGKA KABUPATEN BANDUNG**

Universitas Pendidikan Indonesia | [repository.upi.edu](https://repository.upi.edu) | [perpustakaan.upi.edu](https://perpustakaan.upi.edu)

(Ruhimat, 2018). Kelompok yang melakukan mobilitas ulang-alik biasanya memilih untuk bertempat tinggal yang berada di sekitar kota induknya.

Kota Bandung memiliki daya tarik besar bagi penduduk daerah sekitarnya untuk melakukan mobilitas menuju Kota Bandung dalam rangka memenuhi kebutuhan ekonomi. Sehingga setiap harinya Bandung mengalami penambahan penduduk. Pada siang hari populasi warga Bandung mencapai jumlah 3,7 juta jiwa yang beraktivitas, sedangkan pada malam hari hanya 2,5 juta jiwa saja. Artinya ada tambahan 1,2 juta penduduk luar Kota Bandung yang melakukan aktivitas di Kota Bandung (Rizaldi, 2019).

Menurut Mantra (2003) faktor yang dapat melatarbelakangi terjadinya gerak perpindahan penduduk nonpermanen adalah: 1) kekuatan sentrifugal dan sentripetal, 2) perbaikan prasarana transportasi, dan 3) kesempatan bekerja di sektor informal yang lebih besar. Sentrifugal merupakan kekuatan di suatu wilayah yang mendorong penduduk untuk meninggalkan wilayahnya, dan sentripetal merupakan suatu kekuatan yang mengikat penduduk untuk tidak pindah meninggalkan wilayahnya.

Dalam sektor formal perbedaan tingginya upah minimum kota (UMK) dan upah minimum Provinsi (UMP) dapat menjadi faktor penarik dan pendorong masyarakat pedesaan melakukan mobilitas ke perkotaan. Selain itu tingginya kesempatan kerja pada sektor informal di perkotaan juga menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat yang memiliki latar belakang pendidikan dan keterampilan rendah. Menurut Dinas Tenaga Kerja (2021) di Jawa Barat, 55% pendatang ke kota diserap oleh sektor informal. Sektor informal ini memiliki keuntungan dalam segi kebebasan yang sangat luas dan keterkaitan kepada pemerintah yang sangat kecil. Dalam skala yang luas sektor formal dan informal tersebut saling mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Informasi mengenai perbedaan upah kawasan Bandung Raya disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 1.1 UMP/UMK Bandung Raya 2021

No	Wilayah	UMP/UMK (Rp)
1	Kota Bandung	Rp3.742.276,48
2	Kabupaten Bandung Barat	Rp3.248.283,28
3	Kabupaten Bandung	Rp3.241.929,67
4	Kota Cimahi	Rp3.241.929,00

Sumber: Arviana (2021)

Berdasarkan data tersebut upah Kabupaten Bandung lebih rendah dibandingkan dengan Kota Bandung dan Kabupaten Bandung Barat. Upah berpotensi menjadi acuan utama para mobilisan dalam memastikan keputusannya untuk melakukan perpindahan ke daerah tujuan. Perpindahan tidak akan terjadi jika upah di daerah asal lebih tinggi atau sama dengan daerah tujuan. Selain daripada upah, terdapat banyak faktor lain yang masih belum banyak teridentifikasi yang menyebabkan seseorang melakukan perpindahan.

Transportasi memiliki peranan penting dalam mobilitas penduduk. Kemajuan transportasi dapat membawa peningkatan kuantitas dan kualitas mobilitas penduduk. Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki berbagai keunggulan seperti hemat lahan dan energi, bebas macet, bersifat masal, rendah polusi, serta adaptif terhadap perubahan teknologi (Semuel, 2009). Oleh karena itu kereta api menjadi salah satu moda transportasi andalan bagi masyarakat Cicalengka untuk bekerja di Kota Bandung dan sekitarnya. Dengan tarif yang relatif murah, Kereta Komuter Cicalengka-Padalarang tidak pernah sepi pada hari kerja maupun pada hari libur. Dari lima tahun terakhir jumlah penjualan karcis tertinggi stasiun cicalengka adalah pada tahun 2019 disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 1.2 Jumlah Penjualan Karcis Stasiun Cicalengka Tahun 2019

BULAN	STASIUN	NAIK	RATA2/HARI	TURUN	RATA2/HARI
JAN	CICALENGKA	167,513	5,404	292,394	9,432
FEB		152,646	5,452	263,428	9,408
MAR		167,340	5,398	279,367	9,012
APR		184,656	6,155	297,639	9,921
MAY		179,492	5,790	298,768	9,638
JUN		224,920	7,497	338,000	11,267
JUL		178,193	5,748	284,277	9,170
AUG		148,808	4,800	259,998	8,387
SEP		158,867	5,296	269,481	8,983
OCT		164,301	5,300	278,336	8,979
NOV		167,103	5,570	279,620	9,321
DEC		187,827	6,059	298,926	9,643
<b>JUMLAH</b>		2,081,666		3,440,234	

Sumber: SDM Daop2 Bandung (2021)

Pada tahun 2019 jumlah penduduk Kecamatan Cicalengka mencapai 121.813 jiwa (BPS, 2019). Berdasarkan data dalam satu tahun terdapat 2,081,666 penumpang Stasiun Cicalengka yang menggunakan kereta komuter Cicalengka-Padalarang. Penjualan rata-rata harian yang paling banyak terjadi di bulan juni dengan jumlah 7,497 karcis, dan penjualan rata-rata harian paling rendah terjadi di bulan agustus dengan jumlah 4,800 karcis.

Masyarakat Kecamatan Cicalengka dapat melakukan ulang-alik menggunakan kereta komuter Cicalengka-Padalarang pada pagi hari mulai dari pukul 04;30 dan kembali sore/malam hari hingga pukul 22;30. Frekuensi keberangkatan setiap stasiun biasanya memiliki rentang waktu satu jam sekali tergantung jadwal dan kebijakan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung. Mobilitas tersebut dilakukan secara terus menerus setiap harinya. Jenis

gerak penduduk atau mobilitas belum banyak mendapat perhatian dari para peneliti, baik dari peneliti Indonesia maupun peneliti asing (Abustam, 1990, hal.13).

Melihat permasalahan tersebut, yaitu masyarakat Kecamatan Cicalengka yang melakukan mobilitas ulang-alik untuk bekerja menggunakan kereta komuter Cicalengka-Padalarang. Hal inilah yang mendorong penulis untuk melakukan penelitian tentang: **Karakteristik Mobilitas Ulang-Alik Pengguna Kereta Komuter Cicalengka-Padalarang Di Kecamatan Cicalengka Kabupaten Bandung.**

## 1.2 Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dipaparkan, identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Perbedaan karakteristik wilayah antara desa dan kota menghasilkan faktor pendorong dan penarik Mobilitas penduduk di daerah Cicalengka ke daerah tujuan.
2. Mobilitas penduduk harian pengguna kereta komuter Cicalengka-Padalarang dari Kecamatan Cicalengka, Kabupaten Bandung sangat tinggi intensitasnya.
3. Adanya perbedaan upah yang dilihat dari data tingkat UMK/UMP Bandung Raya.
4. Ketidakmerataan pembangunan antara kecamatan dan kota yang berada disekitarnya

Berdasarkan hal tersebut dapat dirumuskan beberapa pertanyaan berikut:

1. Bagaimanakah faktor pendorong mobilitas ulang-alik di daerah Kecamatan Cicalengka dan daerah Kota Bandung?
2. Bagaimanakah faktor penarik mobilitas ulang-alik di daerah Kecamatan Cicalengka dan daerah Kota Bandung?
3. Bagaimanakah karakteristik mobilisan pengguna kereta api Cicalengka-Padalarang?
4. Bagaimanakah Kondisi Sosial ekonomi pengguna kereta api Cicalengka-Padalarang?

### 1.3 Tujuan

Tujuan pada penelitian ini adalah:

1. Menganalisis faktor pendorong dan penarik mobilitas ulang-alik di daerah Cicalengka dan daerah tujuan.
2. Menganalisis karakteristik mobilisan pengguna kereta api Cicalengka-Padalarang?

### 1.4 Manfaat

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi pembaca baik secara teoritis maupun praktis. Adapun manfaat tersebut sebagai berikut:

#### 1) Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai karakteristik penduduk mobilitas ulang-alik, karakteristik mobilitas ulang-alik dan kondisi sosial ekonomi pelaku mobilitas ulang-alik. Selain itu, diharapkan dapat sebagai sarana dan pengembangan ilmu pengetahuan yang secara teoritis dipelajari di bangku perkuliahan.

#### 2) Manfaat praktis

Adapun manfaat praktis bagi peneliti, pemerintah, PT Kereta Api Indonesia, dan akademis yaitu sebagai berikut:

##### a. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan memberikan pengalaman kepada peneliti untuk membuktikan dan mengaplikasikan teori yang telah diperoleh dari fenomena di lapangan

##### b. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi pihak pemerintah terkait karakteristik mobiltas ulang-alik sehingga dapat menjadi sumber pengambilan keputusan serta kebijakan dalam lingkup kependudukan.

##### c. Bagi PT Kereta Api Indonesia

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan, menambah sumber pemikiran dan saran-saran yang bermanfaat bagi perusahaan.

d. Bagi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi ilmu pengetahuan dan sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya.

## 1.5 Struktur Organisasi Penulisan

Dalam penulisan skripsi ini akan disajikan dalam lima bab dengan struktur organisasi penulisannya sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan, latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan struktur organisasi.

BAB II Tinjauan pustaka yang meliputi geografi penduduk, mobilitas penduduk, faktor pendorong dan penarik mobilitas, mobilitas ulang-alik, karakteristik mobilitas ulang-alik, kondisi sosial dan ekonomi mobilitas ulang-alik, penelitian terdahulu.

BAB III Metode penelitian yang terdiri dari desain penelitian, lokasi penelitian, pendekatan penelitian, variabel penelitian, populasi dan sampel, definisi operasional, instrumen penelitian, prosedur penelitian, teknik pengumpulan data, alat dan bahan pengumpul data, teknik pengolahan dan analisis data.

BAB IV Hasil dan pembahasan meliputi gambaran umum daerah penelitian, kondisi fisik dan kondisi sosial wilayah penelitian, temuan penelitian dan pembahasan hasil penelitian.

BAB V Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran terhadap penelitian yang terkait.