

STUDI FENOMENOLOGI PERILAKU PENUMPANG DI ATAS GERBONG KERETA API

Sujatmiko

Mahasiswa Program Studi S-1 Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya
mikomicmik@yahoo.co.id

Sugeng Harianto

Dosen Program Studi S-1 Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya
harianto1964@yahoo.com

Abstrak

Kota metropolitan seperti Surabaya seakan menjadi magnet luar biasa bagi kaum urban yang ingin mengadu nasib. Maka tidak heran jika banyak kaum migran yang datang berbondong-bondong dari berbagai pelosok terutama dari berbagai daerah di Jawa Timur ke kota Surabaya. Surabaya menyerap banyak kaum migran seperti dari Mojokerto. Salah satu migran adalah pekerja yang sehari-hari naik di atas gerbong kereta api. Berdasarkan hal di atas peneliti fokus pada perilaku penumpang yang naik di atas gerbong kereta api. Peneliti menggunakan teori fenomenologi dari Alfred Schutz, serta metode kualitatif dengan tipifikasi yang mencoba menjelaskan sebuah fenomena dari intersubjektifitas dan lebih melihat pada analisis ilmu pengetahuan berbagai gagasan dengan mengkategorikan temuan. Terdapat dua macam motif yang mempengaruhi seseorang untuk naik di atas atap kereta yaitu motif sebab yang terdiri dari faktor ekonomi, kondisi gerbong yang tidak nyaman, latar belakang pertemanan dan ikut-ikutan. Motif tujuan antara lain disebabkan oleh faktor solidaritas, sampai tujuan dan efisiensi.

Kata Kunci: *Urbanisasi, urban sprawl, kereta api, kaum urban.*

Abstract

Metropolitan cities such as Surabaya, as if a magnet is remarkable for the urbanite who wanted to seek their fortunes. Then do not be surprised if many migrants who came in droves from different corners of the mainly from various regions in East Java to Surabaya. Surabaya absorbs many of the migrants as of Mojokerto, one of the migrant workers who were daily rise above the railway carriage. Based on the above researchers focus on the behavior of passengers who ride on train carriages. The researcher uses phenomenology theory of Alfred Schutz and qualitative method with specification of trying to explain phenomenon from intersubjectivity and focus on science analysis from several constructs by categorizing findings. There are two kind of motive influencing a person to climb on the top of train that is because motives—which consist of economic, uncomfortable train, friendship, and trend factors and in orde to motive which is caused by solidarity, goal, and efficiency factors.

Keywords: *Urbanization, urban sprawl, train, urban.*

PENDAHULUAN

Kota metropolitan seperti Surabaya seakan menjadi magnet yang luar biasa bagi kaum urban yang ingin mengadu nasib. Maka tak heran jika banyak kaum migran yang datang berbondong-bondong dari berbagai pelosok terutama dari berbagai daerah di Jawa Timur ke Kota Surabaya. (Johan Silas, 1996: viii) Surabaya menyerap banyak kaum migran dari kota-kota di sekitar Surabaya, misalnya Gresik, Jombang, Mojokerto, Sidoarjo dan Lamongan. Mereka coba mengadu nasib dan ingin merasakan kenikmatan yang ditawarkan kota metropolis seperti Surabaya.

Ledakan-ledakan urbanisasi memunculkan permasalahan baru dengan masalah kepadatan penduduk, kemiskinan, kriminalitas dan lain sebagainya. Banyak

diantara warga kota yang akhirnya beralih ke arah pinggiran, dengan anggapan tetap dekat dari kota karena tidak dapat dipungkiri dengan berbagai keunggulan ciri kota masih merupakan faktor ketergantungan masyarakat modern terhadap kota. Prof. Dr. Hadi Sabari Yunus, M.A. mengutarakan faktor-faktor pendorong dan penarik namun beliau mencoba menjelaskan dinamika peri-urban dengan menggunakan teori kekuatan Sentrifugal, Sentripetal, dan Lateral dalam menjelaskan fenomena ini (Sabari Yunus, 2008). Kekuatan Sentrifugal adalah kekuatan dari gerakan penduduk dan fungsi-fungsi yang berasal dari bagian dalam sesuatu wilayah menuju ke bagian luarnya, misalnya dalam mengkaji hal pendorong perpindahan penduduk dari bagian dalam kota menuju luarnya yaitu tingginya kepadatan penduduk dan permukiman,

tingginya tingkat kriminal, tingginya polusi udara, air, sosial. Tingginya tingkat kriminal, kepadatan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas, tingginya suhu udara, tingginya harga lahan, dan kurangnya lahan, kurang terjaminya *privacy*

Kota Surabaya memiliki penduduk yang padat dan selalu bertambah tiap tahunnya dikarenakan jumlah kelahiran di perkotaan dan banyaknya pendatang yang menginginkan bekerja di Surabaya. Kepadatan penduduk dan perkembangan kota yang cukup pesat mengakibatkan munculnya *Urban Sprawl* yaitu perembetan wilayah kota ke arah luar (Sabari Yunus, 2008: 19).

Perkembangan kota Surabaya memunculkan berbagai problem kepadatan penduduk, misalnya kemacetan, polusi, sampah, kriminalitas, banjir, pengangguran, pemukiman liar dan kumuh, pedagang kaki lima (PKL) liar, dan munculnya kelompok-kelompok miskin perkotaan. Namun pergeseran pola tempat tinggal hanya merupakan perpindahan lokasi tempat tinggal saja, sedangkan orientasi kegiatan dalam pemenuhan kebutuhan mereka bisa jadi masih saja ke pusat kota, karena tidak terjadi penyebaran fasilitas/utilitas kota ke arah luar kota. Sehingga bukan tidak mungkin mereka melakukan aktifitas penglaju dari daerah pinggiran menuju ke pusat-pusat kota.

McGee yang memberi batasan bahwa wilayah peri urban adalah tempat dimana orang masih mau menglaju untuk melakukan kegiatan di kota. Perkembangan prasarana dan sarana transportasi memegang peranan yang penting. Misalnya pada kota mega polis maka konsep peri-peri akan semakin luas, mobilitas akan semakin tinggi (Sabari Yunus, 2008:13).

Seiring dengan modernitas maka mobilitas penduduk akan semakin tinggi, seiring itu pula transportasi akan semakin maju. Maka fenomena akan pengguna angkutan massal semakin marak. Kaum urban komuting yang melakukan aktifitas di kota untuk bekerja dan pulang kembali ke peri-peri akan sangat tergantung pada angkutan massal. Semakin tingginya mobilitas para urban juga bisa membuat konsep kendaraan tidak hanya sebagai sarana berpindah tetapi juga sebagai media interaksi sosial, mata pencaharian dan aktualisasi diri.

Transportasi adalah pemindahan fisik baik barang maupun orang, dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi adalah hal yang menyangkut peningkatan kualitas hidup masyarakat banyak. Sebab, sistem transportasi memiliki pengaruh besar pada tingkat mobilitas individu yang akhirnya berdampak pada kehidupan ekonomi masyarakat. Sistem transportasi masal yang tertata dengan tertib dan nyaman akan merangsang anggota masyarakat untuk mengembangkan

potensi yang dimilikinya Daya tarik kota semakin menguat tatkala jalur transportasi antara desa dan kota semakin mudah dan murah, seperti kereta api dan bus (Subiyakto, 2001).

Besarnya ledakan jumlah penduduk dan tarif kereta api yang murah merupakan salah satu alasan kenapa kereta api merupakan sarana transportasi yang diminati rakyat. Kereta api lebih ekonomis dibanding sarana transportasi darat yang lain. Hal ini dapat dilihat dari perbedaan jumlah kapasitas penumpang dan biaya operasional yang dikeluarkan, misalnya antara kereta api dan bus. Namun justru hal ini pula yang memunculkan permasalahan tentang perkereta api-an. Salah satunya adalah kenyamanan di kereta api ekonomi yang dinilai kurang. Banyak fenomena yang dilatar belakangi masalah kenyamanan di kereta api, mulai dari over load hingga penumpang yang naik di atas gerbong kereta api. Hal tersebut menjadi hal klasik di perkereta api-an di Indonesia. Dari fenomena penumpang yang naik di atas gerbong banyak terjadi kasus kematian, mulai dari meninggal karena terjatuh hingga tersengat arus aliran listrik yang ada di atas kereta.

KAJIAN TEORI

Bagi Schutz memang pengetahuan mengenai dunia sosial itu merupakan pengetahuan yang sifatnya inderawi belaka dan tidak lengkap, tidak akan pernah utuh, karena kemampuan indera manusia dalam menyerap pengetahuan itu memang memiliki keterbatasan. Konsep Schutz mengenai dunia sosial sesungguhnya dilandasi oleh kesadaran (*consciousness*) karena menurutnya di dalam kesadaran itu terdapat hubungan antara orang (orang-orang) dengan objek-objek (Basrowi, 2005: 8). Dengan kesadaran itu pulalah kita dapat memberi makna atas berbagai objek yang ada. Dalam pandangan Schutz, kategori pengetahuan pertama bersifat pribadi dan unik bagi setiap individu dalam interaksi tatap-muka dengan orang lain. kategori pengetahuan kedua adalah berbagai pengkhasan yang telah terbentuk dan dianut oleh semua anggota budaya

Fenomenologi memfokuskan pada pemahaman dan pemberian makna atas berbagai tindakan yang dilakukan seseorang atau orang lain di dalam kehidupan keseharian sehingga fenomenologi memang merupakan pengetahuan yang sangat praktis serta bukan merupakan pengetahuan yang sifatnya intuitif dan metafisis. Sosiologi memang termasuk ke dalam pengetahuan yang sifatnya praktis karena sosiologi dapat memberikan penjelasan mengenai dunia sosial.

Fenomenologi mengatakan bahwa kenyataan sosial itu tidak bergantung kepada makna yang diberikan oleh individu melainkan pada kesadaran subyektif si aktor. Tujuan dari fenomenologi adalah menganalisis dan

melukiskan kehidupan sehari-hari atau dunia kehidupan sebagaimana disadari oleh aktor. Dalam melakukan studi ini seorang individu harus mengurungkan (*bracketing off*) atau meninggalkan semua asumsi atau pengetahuan yang sudah ada tentang struktur sosial dan mengamati sesuatu secara langsung. Pendukung teori ini berpendapat bahwa sekalipun orang melihat kehidupan sehari-hari seperti terjadi begitu saja, namun analisis fenomenologi bisa menunjukkan bagaimana dunia sehari-hari itu tercipta.

Schutz mengawali pemikirannya dengan mengatakan bahwa objek penelitian ilmu sosial pada dasarnya berhubungan dengan interpretasi terhadap realitas. Jadi, sebagai peneliti ilmu sosial, kita pun harus membuat interpretasi terhadap realitas yang diamati. Orang-orang saling terikat satu sama lain ketika membuat interpretasi ini. (Bernard Raho, 2007:126)

Fenomenologi sosial yang diintrodusir oleh Schutz mengandaikan adanya tiga unsur pengetahuan yang membentuk pengertian manusia tentang masyarakat, yaitu dunia sehari-hari, tindakan sosial dan makna. Dunia sehari-hari adalah dunia yang paling fundamental dan terpenting bagi manusia. Di katakan demikian dikarenakan dunia sehari-hari adalah lokus kesadaran intersubjektif yang menjembatani adanya kesadaran sosial. Dalam dunia ini, seseorang selalu berbagi dengan teman, dan orang lain, yang juga menjalani dan menafsirkannya.

Schutz mengkhususkan perhatiannya kepada satu bentuk dari subyektivitas yang disebutnya, antar subyektivitas. Konsep ini menunjuk kepada pemisahan keadaan subyektif atau secara sederhana menunjuk kepada dimensi dari kesadaran umum ke kesadaran khusus kelompok sosial yang sedang saling berintegrasi (*because motive and in order to motive*).

Intersubyektivitas yang memungkinkan pergaulan sosial itu terjadi, tergantung kepada pengetahuan tentang peranan masing-masing yang diperoleh melalui pengalaman yang bersifat pribadi dan fenomenologi.

Konsep intersubyektivitas ini mengacu kepada suatu kenyataan bahwa kelompok-kelompok sosial saling menginterpretasikan tindakannya masing-masing dan pengalaman mereka juga diperoleh melalui cara yang sama seperti yang dialami dalam interaksi secara individual. Faktor saling memahami satu sama lain baik antar individu maupun antar kelompok ini diperlukan untuk terciptanya kerja sama di hampir semua organisasi sosial.

Schutz memusatkan perhatiannya kepada struktur kesadaran yang diperlukan untuk terjadinya saling bertindak atau interaksi dan saling memahami antar sesama manusia. Secara singkat dapat dikatakan bahwa interaksi sosial terjadi dan berlangsung melalui

penafsiran dan pemahaman tindakan masing-masing baik antar individu maupun antar kelompok.

METODE

Penelitian ini secara metodologi menggunakan model penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi dan tindakan. Dari sejarah pemikiran fenomenologi Alfred Schutz mencoba mendefinikan tindakan manusia menjadi dua, yaitu *because motive* (karena) motif sebab yang merujuk pada pengetahuan masa lalu karena itu berorientasi pada masa lalu. *In order to motive* (sebab) motif ini bertujuan memperoleh gambaran sebagai maksud, rencana, harapan, minat dan sebagainya yang berorientasi pada masa depan.

Penelitian ini berlokasi di kereta api Rapih dhoho jurusan Surabaya-Blitar. Subyek penelitian adalah para penumpang kereta yang naik di atas atap. Pemilihan subyek penelitian dilakukan dengan tehnik purposive dengan untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti secara detail dan sesuai dengan fenomena yang terjadi. Pengumpulan data dalam proses penelitian ini dilaksanakan dengan cara observasi dan *in-depth interview*. Penelitian ini juga menggunakan metode *participant observed* dengan cara ikut naik ke atas gerbong guna memperoleh gambaran yang lebih luas dan juga agar peneliti bisa masuk ke dalam kelompok subyek penelitian

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode tipifikasi dengan cara melakukan observasi dan wawancara mengorganisasikan ke dalam pola tertentu dari hasil wawancara kemudian memetakan temuan data setelah itu melakukan pengkodean terhadap hasil wawancara lalu mengkategorisasikan atau mengelompokkan makna pernyataan dari hasil penelitian tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Terdapat latar belakang yang menyebabkan responden naik kereta api di atas gerbong. Motif tersebut bermacam-macam. Hasil penelitian menunjukkan ada beberapa motif yang melatarbelakangi mereka naik kereta api diatas gerbong.

1. Kemiskinan

Motif ekonomi merupakan alasan yang melatarbelakangi responden untuk naik kereta api diatas gerbong. Hampir seluruh responden mengatakan bahwa naik diatas gerbong yang kadang tidak perlu banyak dianggap menghemat pengeluaran. Untuk sampai tujuan mereka hanya berbekal keberanian untuk naik diatas

gerbong tanpa berfikir lebih jauh akan resiko yang bakal dihadapi.

2. Fasilitas Pelayanan yang Jelek

Motif fasilitas dan pelayanan merupakan alasan yang melatarbelakangi responden untuk naik kereta api diatas gerbong. Terdapat dua responden yang berlasan bahwa fasilitas dan pelayanan yang buruk yang melatar belakang mereka untuk naik kereta api diatas gerbong. Kereta penuh sebab kepadatan penumpang melebihi batas maksimal kemampuan angkut kereta api. Hal ini menyebabkan sebagian penumpang yang tidak mendapatkan karcis nekat naik diatas gerbong. Kepadatan penumpang terjadi pada hari kerja pagi dan sore. Sebagian orang naik diatas gerbong dengan alasan kondisi penumpang didalam gerbong yang sudah penuh sesak membuat keadaan tidak nyaman. Kondisi tersebut diperparah dengan banyaknya penjual dan pedagang asongan yang ramai menawarkan barang. Penumpang penuh dan berdesakan menyebabkan mereka lebih memilih untuk naik diatas gerbong kereta api.

3. Latar Belakang Pertemanan

Teman sepergaulan menjadi salah satu factor yang mempengaruhi seseorang untuk ikut naik diatas gerbong. Teman pergaulan adalah orang yang secara umum kita tahu namanya alias kita kenal. Pokoknya orang yang pernah bertemu dan minimal berbicara dengan kita dan kita tahu wajah atau namanya, entah itu tetangga, anak kelas sebelah, orang yang kebetulan sebangku saat naik bus, dll. Pengaruh teman sepergaulan sangat berperan dalam kebiasaan seseorang untuk naik diatas gerbong.

4. Ikut Ikutan

Sebagian penumpang naik diatas gerbong kadang beralasan hanya ikut ikutan tanpa punya alasan. Mereka merasa tertantang untuk ikut naik diatas gerbong. Rasa penasaran yang tinggi melihat orang lain naik kereta diatas gerbong diduga menjadi pemicu sebagian orang untuk naik kereta api diatas gerbong.

Dilihat dari motif tujuan perilaku penumpang naik di atas gerbong dapat dikategorikan sebagai berikut:

Solidaritas Atau Toleransi

Faktor ini berkaitan dengan beberapa kesamaan diantaranya kesamaan nasib, tempat asal, pekerjaan dan lain lain. Sehingga timbul rasa saling menghormati, menjaga, membela dan membantu bahkan rasa kesetiakawanan. Bahkan kadang terdapat peraturan tidak tertulis yang menghubungkan mereka. Maka pada faktor ini lebih menjelaskan kepada rasa empati atau kesetiakawanan.

Sampai Tujuan

Keinginan penumpang kereta api untuk cepat sampai tujuan sesuai jadwal sangat penting. Kegiatan sehari – hari seperti ini merupakan bentuk mobilitas tinggi yang biasa dilakukan oleh sebagian pengguna kereta api. Mobilitas berasal dari bahasa latin mobilis yang berarti mudah dipindahkan atau banyak bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Kata sosial yang ada pada istilah mobilitas sosial untuk menekankan bahwa istilah tersebut mengandung makna gerak yang melibatkan seseorang atau sekelompok warga dalam kelompok sosial jadi. Mobilitas Sosial adalah perpindahan posisi seseorang atau sekelompok orang dari lapisan yang satu ke lapisan yang lain. Alasan sebagian penumpang naik di atas gerbong karena mobilitas tinggi yang setiap harinya. Mobilitas yang sangat cepat dari masyarakat, baik yang tinggal di desa maupun kota membutuhkan alat-alat transportasi untuk membantu memenuhi kebutuhan masyarakat akan adanya jasa transportasi.

Efisiensi

Tujuan efisiensi ini ditunjukkan oleh penumpang yang sebenarnya mampu untuk membeli tiket, namun karena kurangnya faktor pengawasan mereka lebih memilih untuk "nganut" atau "nebang" dalam bahasa Indonesia. Para penumpang dengan tujuan ini biasanya mereka yang memiliki intensitas naik kereta hampir setiap hari.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan pembahasan sebelumnya maka dapat diperoleh kesimpulan yang di dapatkan adalah perilaku penumpang yang naik di atas atap kereta dipengaruhi oleh dua motif yakni motif sebab dan motif akibat. Motif sebab dikategorikan kepada faktor ekonomi (ketidak mampuan membeli tiket), kondisi gerbong yang tidak nyaman, latar belakang pertemanan (pengaruh teman sepergaulan) dan ikut-ikutan (rasa ingin tau). Selain motif sebab ada pula motif tujuan yang dikategorisasikan ke dalam solidaritas (nilai kebersamaan karena kesamaan sosial), sampai tujuan (mobilitas yang tinggi sehingga yang terpenting bisa sampai ketujuan dengan tepat) dan efisiensi (penghematan biaya).

Saran

Bagi masyarakat umum, penelitian ini bermanfaat sebagai acuan dan pandangan terhadap penumpang yang naik di atas atap kereta. Peneliti juga menyarankan kepada peneliti lain yang ingin mengkaji tentang urbanisasi khususnya studi komunitas berkaitan dengan motif para penumpang yang ada di atas atap kereta

sehingga dapat menyempurnakan penelitian-penelitian sebelumnya. Bagi PT. KAI untuk memperbaiki kebijakan tentang penumpang yang naik di atas atap dengan cara perbaikan sarana guna kenyamanan, pengawasan dan manajemen pembelian tiket yang lebih efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Basrowi. 2005. *Pengantar Sosiologi*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Raho, Bernard. 2007. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Ritzer, George. 2004. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Roikan. *Angkutan Umum Sebagai Gaya Hidup Metropolitan: Studi Etnografi Semiotika Kartun Benny Rachmadi dalam Seri Lagak*. Jakarta. (Skripsi)
- Silas, Johan. 1996. *Kampung Surabaya Menuju Metropolitan*. Jakarta: Gramedia.
- Subiyakto, Bambang dan Djoko Suryo. 2001. *Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara: Tinjauan historis tentang Transportasi Air Abad XIX*. (Skripsi Tidak diterbitkan). Universitas Gadjah Mada.
- Yunus, Hadi Sabari. 2008. *Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinasi Masa Depan Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.