

**KAJIAN KARAKTERISTIK DAN MOBILITAS PEKERJA PENGGUNA KERETA KOMUTER
SURABAYA-LAMONGAN**

M Bachtiar Muslich

Program Studi Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

Email : bachtiarmuslich@gmail.com

Dra. Ita Mardiani Zain, M.Kes.

Dosen Pembimbing Mahasiswa

Abstrak

Mobilitas merupakan suatu gerakan berpindah-pindah. Sedangkan dalam konteks manusia, mobilitas adalah suatu pergerakan atau perpindahan yang terjadi untuk pemenuhan kebutuhan hidup manusia. Mobilitas didasari berbagai macam motivasi salah satunya adalah untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Kota Surabaya memiliki daya tarik besar bagi penduduk daerah sekitarnya untuk melakukan mobilitas menuju Kota Surabaya dalam rangka memenuhi kebutuhan ekonomi. Berdasarkan survei awal yang dilakukan peneliti terhadap dua puluh orang penumpang Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, diketahui bahwa sebanyak enam belas penumpang atau sebesar 80% merupakan pekerja. Tujuan penelitian ini adalah untuk; (1) mengkaji karakteristik pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, dan (2) mengkaji mobilitas pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan.

Jenis penelitian ini adalah penelitian survei. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan. Metode pengambilan sampel menggunakan metode sampel aksidental dengan jumlah sampel ditentukan sebanyak 100 yang dinilai mampu mewakili karakteristik seluruh populasi. Data yang diperoleh dianalisis menggunakan analisis deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan pekerja paling banyak berstatus sebagai karyawan dengan karakteristik usia berada pada rentang usia produktif dengan dominasi usia 24-28 tahun. Tingkat pendidikan paling banyak jenjang SMA, penghasilan 2-4 juta setiap bulan dengan tanggungan keluarga sebanyak 2 orang. Lebih dari separuh pekerja merupakan pekerja penglaju yang melakukan migrasi secara sirkuler. Sebagian besar pekerja berasal dari Kecamatan Lamongan dan berangkat dari Stasiun Lamongan. Sedangkan tempat tujuan bekerja paling banyak menuju Kecamatan Bubutan dan turun di Stasiun Surabaya Pasar Turi.

Kata kunci : mobilitas, pekerja, komuter

Abstract

Mobility is a moving movement. While in human context, mobility is a movement or displacement that occurs to fulfill the needs of human life. Mobility is based on a variety of motivations one of which is to meet the economic needs. Surabaya City has a great appeal for the residents of the surrounding area to make mobility to the city of Surabaya in order to fulfill economic needs. From the initial survey conducted by researchers on the twenty passengers of Surabaya-Lamongan commuter train, it was revealed that a total of sixteen passengers or 80% were workers. The purpose of this research is to; (1) Examine the characteristics of the user worker of Surabaya-Lamongan Komuter Train, and (2) review the mobility of workers in the commuter train of Surabaya-Lamongan.

This type of research is survey research. The population in this study was all workers of the Surabaya-Lamongan commuter train. The sampling method using an accidental sampling method with a specified sample amount of 100 is assessed to represent the characteristics of the entire population. The Data obtained is analyzed using descriptive analysis.

The results showed most of the workers as employees with age characteristics were in the productive age range with the dominance of age 24-28 years. The level of education is most high school, earning 2-4 million each month with 2 family liabilities. More than half of the workers are the speed workers who perform a circular migration. Most of the workers come from Lamongan district and depart from Lamongan station. While the destination works the most to the district Bubutan and get off at Surabaya Pasar Turi Station.

Keywords : mobility, worker, commuting

PENDAHULUAN

Bagi sebagian masyarakat, mobilitas penduduk merupakan strategi untuk memperbaiki kesejahteraan individu dan keluarga. Mobilitas menurut waktu dapat dibedakan atas mobilitas permanen dan mobilitas nonpermanen. Seseorang dapat disebut migran apabila orang tersebut melewati batas wilayah tertentu baik dengan maksud untuk menetap atau tinggal secara terus menerus selama enam bulan atau lebih atau mereka hanya melakukan perjalanan ulang-alik (Mulyadi, 2008:138).

Mobilitas sirkuler termasuk dalam mobilitas nonpermanen dengan pembatasan waktu satu minggu mereka kembali ke daerah asalnya, sedangkan yang melakukan perjalanan hanya satu hari saja kemudian kembali ke tempat asalnya (dalam waktu 24 jam) mereka termasuk ke dalam commuter atau penglaju (Mantra, 1995:175).

Kota besar memiliki daya tarik bagi daerah sekitarnya untuk melakukan mobilitas baik secara permanen maupun secara sirkuler. Hal itu dikarenakan di kota menawarkan lapangan pekerjaan yang lebih banyak, beragam, upah yang relatif lebih besar. Selain daya tarik dari kota, faktor lain adalah adanya daya dorong dari desa diantaranya adalah semakin menyempitnya lapangan pekerjaan dan rendahnya upah tenaga kerja.

Kota Surabaya merupakan kota terbesar di Provinsi Jawa Timur dan merupakan Ibukota Jawa Timur. Hal itu menjadikan Kota Surabaya memiliki daya tarik besar bagi penduduk daerah sekitarnya untuk melakukan mobilitas menuju Kota Surabaya dalam rangka memenuhi kebutuhan ekonominya (bekerja). Kota Surabaya sebagai pusat kegiatan industri, perdagangan dan perkantoran menuntut orang-orang yang melakukan aktivitas di kota Surabaya memiliki tingkat mobilitas yang tinggi. Saat ini, sesuai Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/665/KPTS/013/2018, upah minimum Kota Surabaya adalah sebesar Rp. 3.871.052,61 dan tercatat sebagai yang tertinggi di Jawa Timur. Hal itu menjadi salah satu faktor penarik bagi pekerja dari wilayah sekitar Kota Surabaya.

Banyaknya penglaju sangat terasa di Kota Surabaya. Menurut Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya, terjadi perbedaan signifikan jumlah penduduk Kota Surabaya antara siang dengan malam hari. Pada malam hari jumlah penduduk Kota Surabaya adalah 2,9 juta jiwa. Sedangkan pada siang hari bisa mencapai 5,6 juta jiwa. Hal ini menunjukkan banyaknya pendatang yang bekerja di Kota Surabaya yang berasal dari daerah sekitarnya.

Akses dan sarana transportasi menuju Kota Surabaya juga cukup baik. Hampir semua jenis transportasi tersedia untuk menuju Kota Surabaya baik yang dari darat, laut, maupun udara. Sedangkan bagi kalangan penglaju, transportasi yang banyak digunakan adalah transportasi darat baik menggunakan kendaraan pribadi maupun transportasi umum. Dewasa ini, penggunaan kendaraan pribadi kian meningkat. Hal ini menimbulkan masalah yakni kemacetan di jalan raya. Kemacetan menjadikan waktu tempuh perjalanan

menjadi tidak efisien sehingga sebagian dari kalangan penglaju memilih untuk menggunakan moda transportasi kereta api.

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang dapat digunakan oleh penglaju. Kereta api mempunyai beberapa keunggulan diantaranya adalah lebih cepat, bebas macet, dan relatif lebih murah dibanding moda transportasi umum lainnya. Risiko terjadinya kecelakaan juga lebih rendah karena kereta api mempunyai jalurnya sendiri. Kereta api merupakan transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut hasil bumi dan penumpang dalam jumlah banyak, bebas hambatan serta memiliki tingkat keamanan yang tinggi.

Kereta Komuter Sulam (Surabaya – Lamongan) adalah salah satu kereta andalan bagi penglaju yang berasal dari luar Kota Surabaya (Lamongan dan Gresik) untuk bekerja di Kota Surabaya. Dengan tarif yang relatif murah, Kereta Komuter Sulam tidak pernah sepi pada hari kerja. Kereta Komuter Sulam memang disediakan untuk mengakomodasi sarana transportasi bagi para pekerja yang berasal dari Kabupaten Lamongan dan sekitarnya yang bekerja di Kota Surabaya.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan peneliti terhadap 20 orang penumpang Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, diketahui bahwa sebanyak 16 penumpang atau sebesar 80% merupakan pekerja. Dari 16 pekerja, 8 diantaranya beralasan bahwa upah di Surabaya lebih tinggi. Hal ini menunjukkan banyaknya pekerja dari daerah sekitar Kota Surabaya, khususnya Kabupaten Lamongan maupun Kabupaten Gresik yang merupakan daerah rute perjalanan Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, dengan motivasi untuk memenuhi kebutuhan ekonomi yang tidak terpenuhi di daerah asalnya.

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan di atas, maka peneliti tertarik untuk membuat penelitian dengan judul “Kajian Karakteristik dan Mobilitas Pekerja Pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan.”

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian survei. Dengan menggunakan metode ini, peneliti memperoleh informasi secara langsung dari responden menggunakan alat bantu berupa kuesioner (Singarimbun, 1978).

Lokasi penelitian ini berada di sepanjang rute perjalanan Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, yaitu dari Stasiun Lamongan hingga Stasiun Surabaya Pasar Turi yang meliputi wilayah Kota Surabaya sebagai daerah tujuan dan Kabupaten Lamongan serta Kabupaten Gresik sebagai daerah asal pekerja. Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pekerja yang menggunakan moda transportasi Kereta Komuter Surabaya-Lamongan dengan jumlah populasi yang tidak diketahui..

Pengambilan sampel menggunakan teknik *non probability* dengan metode sampel aksidental. Pengambilan sampel dilakukan pada hari kerja dan jam kerja. Jumlah sampel ditetapkan sebanyak 100 (seratus) responden sebagai batas minimal jumlah sampel untuk

penelitian survei dengan jumlah populasi yang tidak diketahui (Tika 2005:25)

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara terstruktur dipandu dengan alat bantu berupa kuesioner. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan keadaan yang berkaitan dengan karakteristik dan mobilitas pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan.

HASIL PENELITIAN

1. Karakteristik Pekerja Pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan

1.1. Usia

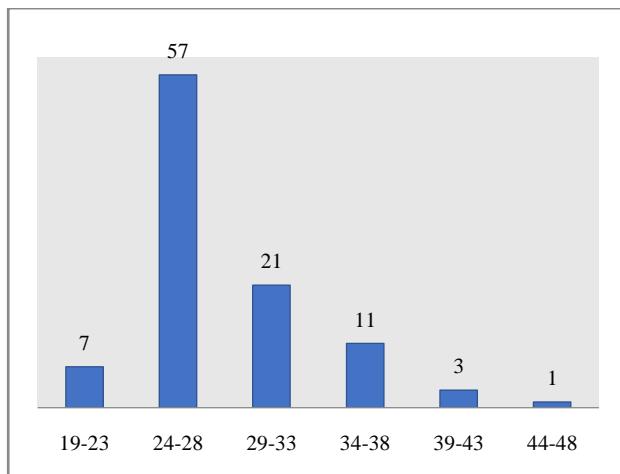


Diagram 1: Usia (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa usia pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan yaitu dari usia 19-48 tahun. Rentang usia ini tergolong dalam usia produktif. Pekerja berusia 24-28 tahun mendominasi dengan jumlah 57 atau sebesar 57% dari keseluruhan sampel. Sedangkan pekerja berusia 44-48 tahun paling sedikit dengan hanya terdapat 1 pekerja atau sebesar 1%.

1.2 Tingkat Pendidikan

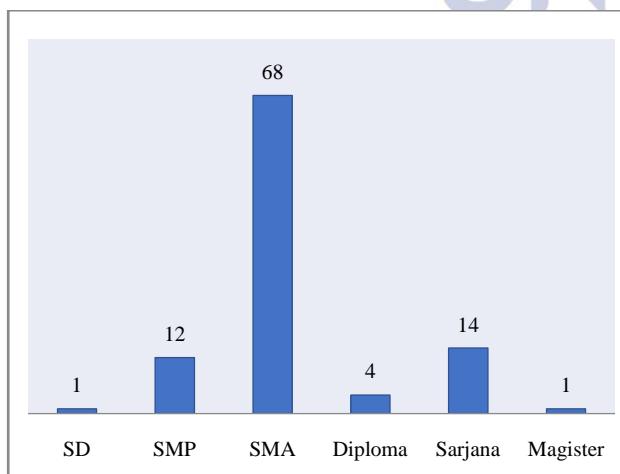


Diagram 2: Tingkat Pendidikan (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Berdasarkan diagram di atas, pekerja lulusan Sekolah Menengah Atas (SMA) atau sederajat mendominasi dengan jumlah 68 atau sebesar 68%. Sedangkan pekerja lulusan SD dan S-2 paling sedikit dengan jumlah masing-masing hanya satu orang atau sebesar 1%. Adapun pekerja lulusan SMP berjumlah 12 orang atau sebesar 12%, lulusan diploma sebanyak 4 orang atau sebesar 4%, serta lulusan sarjana sebanyak 14 orang atau sebesar 14%.

1.3 Jenis Pekerjaan

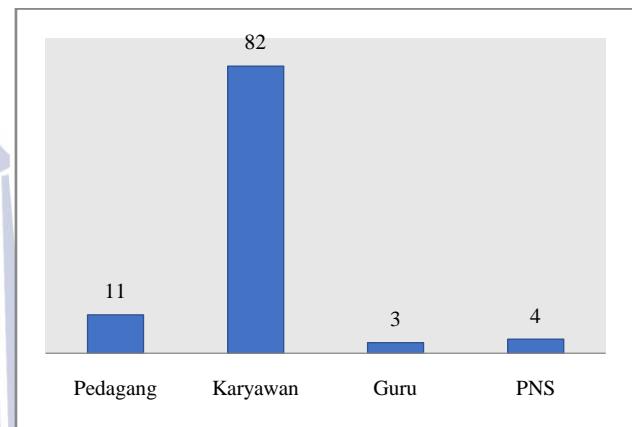


Diagram 3: Jenis Pekerjaan (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Berdasarkan diagram di atas, jenis pekerjaan yang diperlukan oleh pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan paling banyak adalah sebagai karyawan dengan jumlah 82 pekerja atau sebesar 82%. Karyawan di sini terbagi dalam berbagai perusahaan diantaranya yaitu perbankan, pegawai restoran atau rumah makan, pegawai minimarket, SPG pusat perbelanjaan dan sebagainya. Terdapat 11 orang atau sebesar 11% yang membuka usaha sebagai pedagang, baik pedagang kaki lima maupun pedagang yang sudah memiliki kios. Adapun PNS dan guru swasta memiliki persentase masing-masing berjumlah 4 dan 3 orang (4% dan 3%).

1.4 Pendapatan

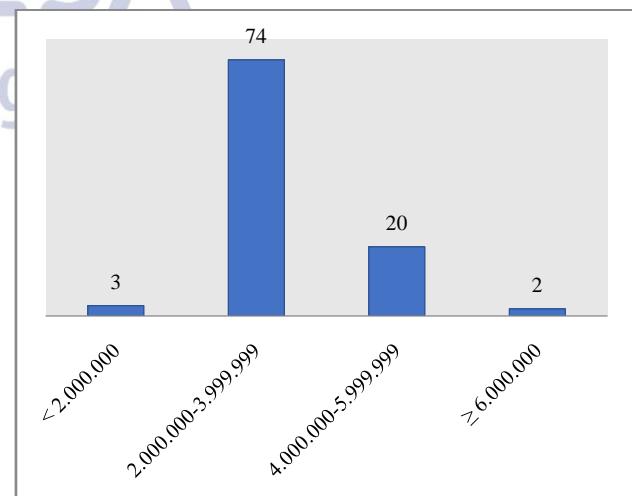


Diagram 4: Pendapatan (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Berdasarkan data pendapatan pekerja di atas, dapat diketahui bahwa pendapatan pekerja paling banyak berkisar antara 2 juta hingga 4 juta rupiah, yakni terdapat 74 responden atau sebesar 74%. Sedangkan paling sedikit adalah pekerja yang mempunyai pendapatan 6 juta ke atas, yakni terdapat 2 responden atau sebesar 2%.

1.5 Jumlah Tanggungan Keluarga

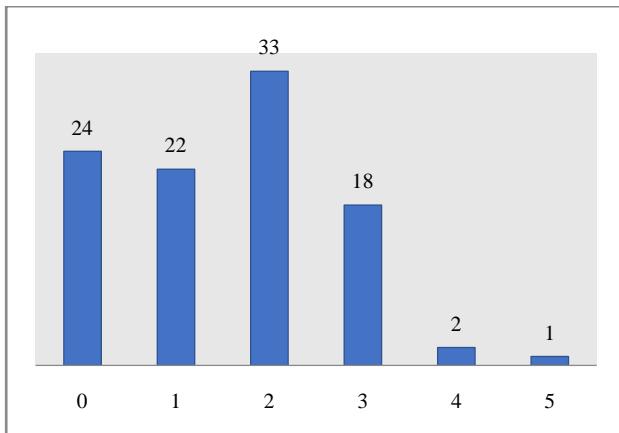


Diagram 5: Jumlah Tanggungan Keluarga (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Berdasarkan data di atas, kebanyakan pekerja tidak mempunyai tanggungan keluarga lebih dari 3. Hanya ada 2 orang atau sebesar 2% yang mempunyai tanggungan sebanyak empat orang, dan seorang pekerja atau 1% mempunyai tanggungan keluarga sebanyak 5. Pekerja yang belum mempunyai tanggungan keluarga sebanyak 24 atau sebesar 24%. Pekerja yang belum mempunyai tanggungan kebanyakan berusia di bawah 25 tahun dan belum berkeluarga.

2. Mobilitas Pekerja Pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan

2.1 Daerah asal

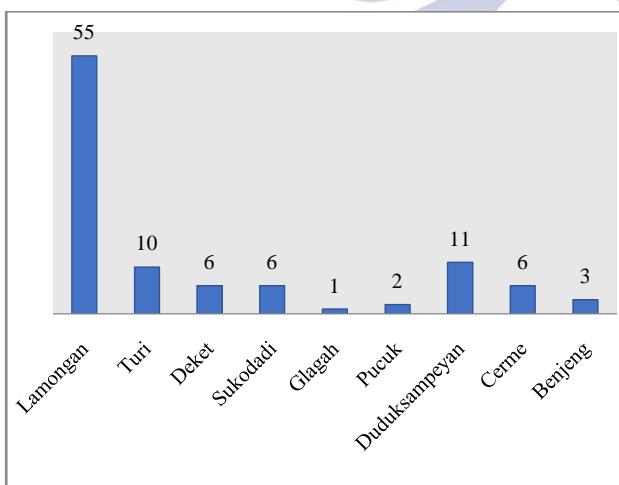


Diagram 6: Daerah Asal (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Berdasarkan data di atas, pekerja paling banyak berasal dari Kecamatan Lamongan dengan jumlah 55 orang atau sebesar 55%. Hal ini wajar karena Kecamatan Lamongan merupakan daerah yang cukup padat penduduk. Selain itu rute Kereta Komuter Surabaya-

Lamongan sendiri hanya melayani sampai Stasiun Lamongan sehingga pekerja yang jauh dari Stasiun Lamongan hanya sedikit. Sedangkan kecamatan yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Lamongan yaitu Kecamatan Turi dan Kecamatan Deket masing-masing sebanyak 10 dan 6 orang atau sebesar 10% dan 6%.

2.2 Alamat Tempat Bekerja

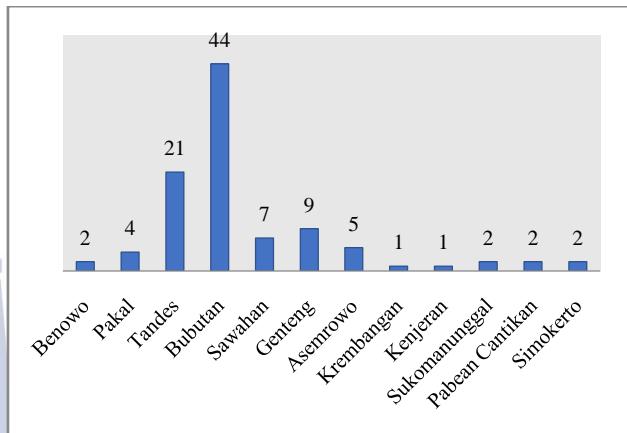


Diagram 7: Alamat Tempat Bekerja (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Stasiun pemberhentian akhir Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, yaitu Stasiun Pasar Turi, berada di Kecamatan Bubutan. Oleh karena itu Kecamatan Bubutan memiliki jumlah tujuan paling banyak yaitu 44 orang atau sebesar 44%. Di Kecamatan Bubutan juga terdapat banyak pusat-pusat perbelanjaan yang banyak menyerap tenaga kerja sehingga banyak pekerja yang bekerja di Kecamatan Bubutan.

Sedangkan daerah lain yang memiliki porsi kecil sebagai tujuan para pekerja adalah Kecamatan Krembangan dan Kecamatan Kenjeran dengan masing-masing 1 orang atau sebesar 1%. Hal ini wajar karena daerah tersebut terletak cukup jauh dari stasiun pemberhentian. Pekerja yang berasal dari daerah tersebut kemungkinan tidak melakukan perjalanan pergi-pulang setiap hari.

2.3 Stasiun Keberangkatan

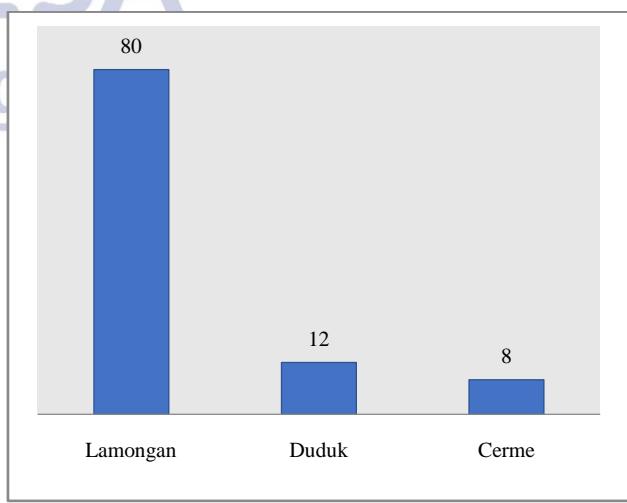


Diagram 8: Stasiun Keberangkatan Sumber: data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan data di atas, stasiun Lamongan sangat mendominasi stasiun keberangkatan dengan jumlah mencapai 80 pekerja atau sebesar 80%. Hal ini dikarenakan Stasiun Lamongan merupakan satu-satunya stasiun di Kabupaten Lamongan yang disinggahi oleh Kereta Komuter Surabaya-Lamongan. Sehingga pekerja yang berasal dari Kabupaten Lamongan tidak mempunyai pilihan selain Stasiun Lamongan.

Sedangkan Stasiun di Kabupaten Gresik yang disinggahi Kereta Komuter Surabaya-Lamongan ada dua, yaitu Stasiun Duduk dan Stasiun Cerme yang masing-masing mendapat porsi sebanyak 12 dan 8 orang pekerja atau sebesar 12% dan 8%.

2.4 Stasiun Tujuan

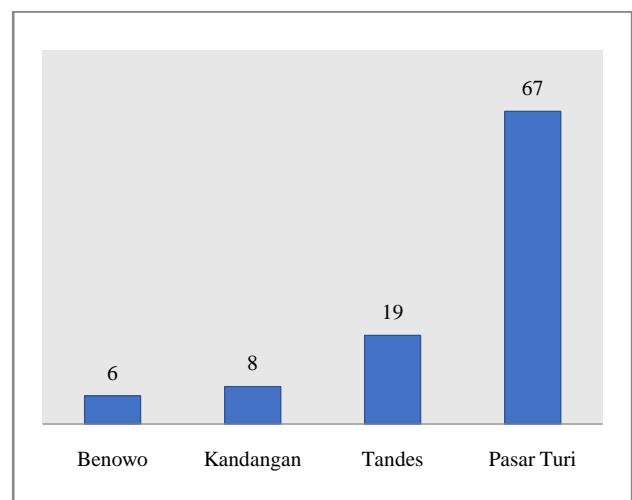


Diagram 9: Stasiun Tujuan (*Sumber: data primer yang diolah, 2019*)

Stasiun Pasar Turi sebagai pemberhentian terakhir Kereta Komuter Surabaya-Lamongan paling banyak dipilih pekerja sebagai stasiun tujuan dengan 67 orang atau sebesar 67%. Hal ini sesuai dengan daerah tempat bekerja yang juga paling banyak terdapat di Kecamatan Bubutan, di mana di daerah ini terdapat banyak pusat perbelanjaan dan pusat kegiatan ekonomi lainnya.

Sedangkan Stasiun Benowo yang berada di daerah pinggiran Kota paling sedikit menjadi tujuan pekerja dengan hanya 6 orang atau sebesar 6%. Adapun Stasiun Kandangan dan Stasiun Tandes yang lebih dekat menuju pusat kota terdapat masing-masing 8 dan 19 orang atau sebesar 8% dan 19%. Melihat jumlah pekerja turun di masing-masing stasiun tujuan, dapat diketahui bahwa semakin dekat ke pusat kota maka jumlah pekerja yang turun semakin banyak.

2.5 Transportasi dari rumah ke Stasiun

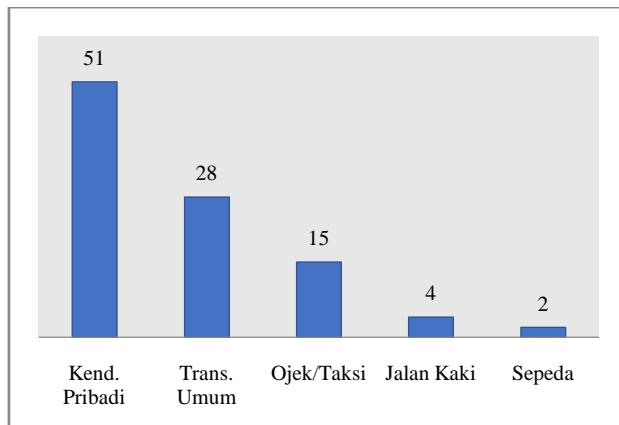


Diagram 10: Transportasi dari Rumah ke Stasiun (*Sumber: data primer yang diolah, 2019*)

Dari data di atas dapat diketahui bahwa kendaraan pribadi masih menjadi favorit bagi para pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan untuk menuju stasiun keberangkatan dengan porsi sebanyak 51 orang atau sebesar 51%. Kendaraan pribadi disini tidak dibedakan baik motor maupun mobil. Sementara itu yang paling sedikit adalah pekerja yang berangkat menggunakan sepeda, yakni hanya terdapat dua orang pekerja atau sebesar 2%.

2.6 Transportasi dari stasiun ke tempat bekerja

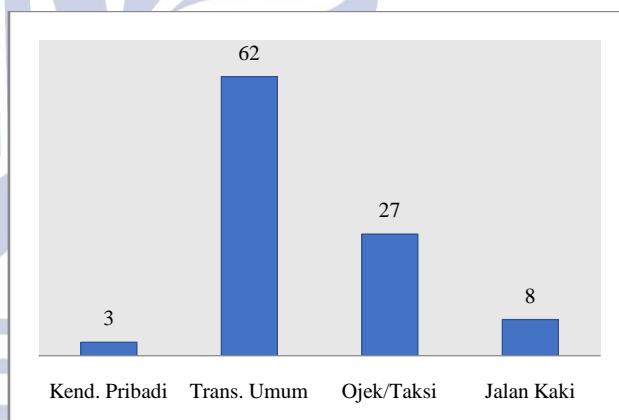


Diagram 11: Transportasi dari Stasiun ke Tempat Bekerja (*Sumber: data primer yang diolah, 2019*)

Berbeda dengan transportasi dari rumah ke stasiun, transportasi menuju tempat bekerja didominasi oleh angkutan umum. Hal ini dikarenakan di kota tujuan pekerja tidak memiliki kendaraan pribadi. Jumlah pengguna transportasi umum dari stasiun tujuan menuju tempat bekerja adalah sebanyak 62 orang atau sebesar 62%.

Adapun pengguna kendaraan pribadi disini hanya mendapat porsi sebanyak tiga orang atau sebesar 3%. Pengguna kendaraan pribadi kemungkinan sudah memiliki kendaraan yang ditaruh di tempat parkir stasiun atau bisa mereka dijemput oleh kerabat atau rekan kerjanya.

2.7 Intensitas

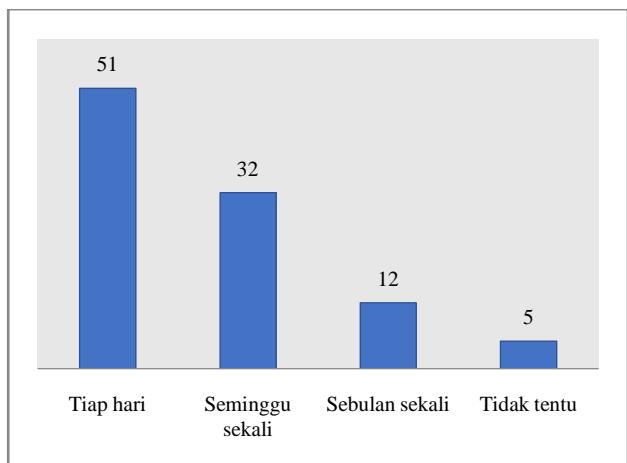


Diagram 12: Intensitas (Sumber: data primer yang diolah, 2019)

Dari data di atas, pekerja yang melakukan perjalanan setiap hari (ulang-alik) mendominasi dengan jumlah sebanyak 51 orang atau sebesar 51%. Para pekerja ini biasa disebut sebagai penglaju yang berangkat dan kembali di hari yang sama. Hal ini menjadi bukti bahwa di Kota Surabaya sebagian besar penduduknya adalah penglaju hingga ada perbedaan signifikan jumlah penduduk Kota Surabaya pada siang dan malam hari.

Sebagian pekerja memiliki intensitas kembali ke daerah sekali dalam tiap minggunya sebanyak 32 orang atau sebesar 32% dan sekali dalam satu bulan sebanyak 12 orang atau sebesar 12%. Sedangkan 5 orang atau 5% sisanya tidak memiliki jadwal khusus untuk kembali ke daerah asal. Pekerja yang tidak memiliki waktu khusus untuk kembali ke daerah asal adalah pekerja yang memiliki usaha sendiri (pedagang), sehingga waktunya fleksibel dan tidak menentu.

PEMBAHASAN

1. Karakteristik Pekerja Pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan

Pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan tergolong kedalam usia produktif. Dari hasil penelitian diketahui bahwa usia pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan berada pada rentang usia 19-48 tahun. Dari hasil penelitian pula diketahui pekerja paling banyak berusia 24 hingga 28 tahun. Pada usia tersebut, kondisi fisik dan kesehatan seseorang masih sangat mampu untuk melakukan mobilitas jarak jauh hingga keluar daerah asal untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Tingkat pendidikan pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan belum bisa dikatakan tinggi, dengan kata lain masih standar yakni sebagian besar lulusan jenjang SMA.

Status pekerjaan merupakan salah satu alasan seseorang untuk melakukan migrasi ke luar daerahnya. Ada kalanya pekerjaan yang diharapkan seseorang tidak tersedia lapangannya di daerah terdekat tinggal sehingga seseorang memutuskan untuk melakukan migrasi. Dari hasil penelitian, diketahui status pekerjaan yang paling

dominan dijalani oleh pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan adalah sebagai karyawan swasta. Meski dengan status karyawan, namun Kota Surabaya menawarkan upah minimum yang lebih tinggi sehingga dapat menarik pekerja yang berasal dari daerah sekitarnya khususnya Kabupaten Lamongan.

Pendapatan yang diterima oleh pekerja berkisar antara 2-7,5 juta setiap bulan. Rentang pendapatan paling banyak ada pada angka 2-4 juta. Dengan rata-rata pendapatan sebesar Rp. 3.455.700,- tentunya sudah lebih tinggi daripada upah minimum Kabupaten Lamongan yang mana merupakan daerah asal kebanyakan pekerja. Upah minimum Kota Surabaya sendiri berada pada kisaran 3,8 juta sehingga tidak heran banyak pekerja yang berasal dari Kabupaten Lamongan berbondong-bondong ke Surabaya untuk mendapat gaji yang lebih tinggi daripada di daerah tempat tinggal yang hanya berada pada kisaran 2,2 juta.

Pekerja yang telah mempunyai tanggungan keluarga lebih banyak daripada pekerja yang belum mempunyai tanggungan keluarga. Ada 24% yang belum mempunyai tanggungan keluarga sedangkan 76% sisanya telah mempunyai tanggungan keluarga. Semakin banyak tanggungan keluarga seseorang maka tanggung jawabnya semakin besar oleh karena itu pekerja memilih untuk bermigrasi untuk memenuhi kebutuhan keluarganya.

2. Mobilitas Pekerja Pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan

Pekerja yang paling banyak berasal dari Kecamatan Lamongan, Kabupaten Lamongan. Kecamatan Lamongan sendiri adalah pusat pemerintahan dari Kabupaten Lamongan dan tempat di mana Stasiun Lamongan berada dan merupakan pemukiman yang cukup padat penduduk. Selain dari Kecamatan Lamongan, pekerja juga ada yang berasal dari Kecamatan Turi, Kecamatan Deket, Kecamatan Sukodadi, Kecamatan Pucuk, dan Kecamatan Glagah, yang termasuk ke dalam wilayah Kabupaten Lamongan. Sedangkan dari Kabupaten Gresik, pekerja berasal dari Kecamatan Duduksampeyan, Kecamatan Benjeng, dan Kecamatan Cerme.

Demikian juga dengan Stasiun keberangkatan, paling banyak adalah pekerja yang naik dari Stasiun Lamongan. Stasiun Lamongan merupakan satu-satunya stasiun di Kabupaten Lamongan yang disinggahi oleh Kereta Komuter Surabaya-Lamongan sehingga pekerja dari Kabupaten Lamongan tidak ada pilihan lain selain Stasiun Lamongan. Sedangkan pekerja dari Kabupaten Gresik mempunyai pilihan dua stasiun yakni Stasiun Duduk dan Stasiun Cerme.

Sedangkan untuk daerah tujuan pekerja, Kecamatan Bubutan adalah daerah paling banyak dituju. Kecamatan Bubutan merupakan daerah dimana Stasiun Pasar Turi berada sehingga pekerja banyak yang memilih bekerja di Kecamatan Bubutan karena dekat dengan Stasiun. Stasiun Pasar Turi paling banyak dipilih sebagai stasiun tujuan, sesuai dengan jumlah pekerja yang banyak menuju Kecamatan Bubutan. Stasiun lain yang digunakan pekerja untuk turun adalah Stasiun Benowo, Stasiun Kandangan, dan Stasiun Tandes. Sedangkan daerah lain

sebagai tujuan pekerja adalah Kecamatan Benowo, Kecamatan Pakal, Kecamatan Tandes, Kecamatan Sawahan, Kecamatan Genteng, Kecamatan Asemrowo, Kecamatan Kremlangan, Kecamatan Kenjeran, Kecamatan Sukomanunggal, Kecamatan Pabean Cantikan, dan Kecamatan Simokerto yang mempunyai porsi sedikit sebagai daerah tujuan bekerja.

Transportasi yang digunakan pekerja dari rumah menuju stasiun keberangkatan masih didominasi kendaraan pribadi, selain tersedia juga angkutan umum dan ojek maupun taksi. Ada juga yang memilih berjalan kaki bagi yang bertempat tinggal di dekat stasiun. Sedangkan transportasi yang digunakan dari stasiun menuju tempat bekerja didominasi oleh angkutan umum.

Sebagian besar pekerja melakukan migrasi secara sirkuler atau ulang-alik setiap hari. Hal tersebut didukung pula oleh kereta yang beroperasi setiap hari pada jam berangkat kerja dan jam pulang kerja. Lebih dari setengah atau tepatnya 55% pekerja pergi bekerja dan kembali ke daerah asal, sedangkan yang lain memilih menetap sementara di Kota Surabaya dalam kurun waktu tertentu.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai karakteristik dan mobilitas pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pekerja pengguna Kereta Komuter Surabaya-Lamongan berada pada rentang usia produktif yakni antara usia 19-48 tahun dan sebagian besar merupakan lulusan jenjang SMA. Pekerja banyak yang berstatus sebagai karyawan swasta dengan pendapatan berkisar antara 2-4 juta tiap bulan dan tanggungan keluarga sebanyak dua anggota keluarga.
2. Pekerja paling banyak berasal dari Kecamatan Lamongan, Kabupaten Lamongan. Sebagian besar pekerja melakukan perjalanan pergi-pulang setiap hari menggunakan Kereta Komuter Surabaya-Lamongan dan sebagian kecil tinggal dalam kurun waktu tertentu sebelum kembali ke daerah asal. Jarak yang tidak terlalu jauh memungkinkan pekerja untuk melakukan perjalanan ulang-alik setiap hari. Stasiun yang paling banyak mengangkut pekerja adalah stasiun awal yakni Stasiun Lamongan, sedangkan yang paling banyak menurunkan pekerja adalah stasiun tujuan akhir yakni Stasiun Surabaya Pasar Turi. Daerah yang paling banyak dituju untuk bekerja adalah Kecamatan Bubutan, Kota Surabaya. Untuk menuju stasiun keberangkatan, sebagian pekerja menggunakan kendaraan pribadi, sedangkan dari stasiun menuju tempat kerja, pekerja sebagian besar menggunakan transportasi umum.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disarankan beberapa hal sebagai berikut;

1. Menambah kapasitas kereta atau menambah armada agar dapat menampung penumpang yang melebihi kapasitas tempat duduk ketika hari kerja.
2. Memperpanjang rute perjalanan Kereta Komuter Surabaya-Lamongan agar dapat menyerap tenaga kerja yang berasal dari daerah pedesaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bintarto, R. 1991. *Metode Analisis Geografi*. Jakarta: LP3F.
- Mantra, Ida Bagus. 1995. *Mobilitas Penduduk sirkuler dari desa ke kota di Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan, Universitas Gadjah Mada.
- Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi. 1978. *Metode Penelitian Survai*. Jakarta: LP3ES.
- Tika, Pabundu. 2005. *Metode Penelitian Geografi*. Jakarta: Bumi Aksara
- Undang-undang No. 23, 2007. Tentang perkeretaapian Indonesia.
- Wikipedia. 2018. *Komuter*, (Online), (<http://id.wikipedia.org/wiki/Komuter>, diakses pada 31 Januari 2019).