

# *Proxemics* Dalam Ruang Publik Perkotaan: Studi *Mode Choice* Pada Masyarakat Penglaju Jabodetabek

Ahmad Ilyas

Program Studi Sosiologi, FISIP, Universitas Indonesia

Email: ahmad.ilyas@ui.ac.id

## Abstrak

Tulisan ini berusaha menjelaskan *mode choice* pada komunitas penglaju Jabodetabek melalui teori *proxemics* oleh Hall (1966). Tulisan Thomas (2009) menyimpulkan bahwa sikap terhadap *proxemics* merupakan salah satu variabel yang mempengaruhi kenyamanan individu dalam menggunakan mode transportasi publik, akan tetapi, tulisan tersebut tidak menyimpulkan suatu hubungan antara sikap terhadap *proxemics* dengan *mode choice*. Dengan metode kuantitatif, penelitian ini melihat bagaimana sikap terhadap *proxemics behaviour* individu (dilihat melalui tiga dimensi : *kinesthetic*, *touch code*, dan *visual code*) dapat berkaitan dengan proses pemilihan mode transportasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *proxemics behaviour* responden pada umumnya mengonfirmasi teori Hall (1966). Namun, tidak ada signifikansi hubungan antara *proxemics behaviour* dan *mode choice* karena responden pada umumnya lebih mementingkan waktu tempuh ketimbang kenyamanan pribadi dalam berkendara.

Kata kunci: *Proxemics*, *proxemics behaviour*, *mode choice*, mode transportasi, penglaju, perkotaan

## *Abstract*

*This article tried to explain mode choice among commuter community of Jabodetabek by using Proxemics theory by Hall (1966). An article*

*by Thomas (2009) concluded that proxemics behaviour is one of the variables that affect the comfortability of public transports, however, the article did not conclude any significance of proxemics behaviour towards mode choice. With the use of quantitative methods, this article observed how one's proxemics behaviour (measured by three dimensions : kinesthetic, touch code, and visual code) is connected to the process of choosing a mode of transportation. The study shows that among the respondents in general, Hall's Proxemics theory (1966) is confirmed, but there is no evidence of its connection to mode choice, as the respondents in general are more concerned in travel time instead of personal comfortability.*

*Keywords: Proxemics, proxemics behaviour, mode choice, transport mode, commuter community, urban area*

## **PENDAHULUAN**

Kemacetan lalu lintas di jalan raya merupakan masalah yang terjadi di berbagai kota besar di penjuru dunia. Masalah ini tidak lepas dari *mode choice* atau pemilihan mode transportasi di masyarakat, di mana semakin banyak transportasi pribadi maka badan jalan akan semakin padat, berujung pada kemacetan (Wismadi, 2013). Tingginya penggunaan mode transportasi pribadi terjadi di kota-kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di dunia (INRIX, 2014), seperti Brussels, London (London Travel Demand Survey, 2011), Manchester (Great Britain Departement for Transport, 2014), Los Angeles (US Census Bureau, 2013), San Francisco (SFMTA, 2011), dan Rotterdam (Western Australia Dept. of Transport, 2014). DKI Jakarta juga mengalami hal yang sama, di mana 80 persen kendaraan yang turun ke jalan adalah kendaraan pribadi (JUTPI Project, 2012).

Untuk menjelaskan *mode choice* di masyarakat, kita dapat mengacu pada studi-studi sebelumnya yang menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan mode transportasi. Hasil studi literatur menunjukkan bahwa *mode choice* dapat dipengaruhi

oleh faktor-faktor struktural seperti struktur kota, kepadatan penduduk, dan kebijakan pemerintah. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi aksesibilitas dan kualitas dari mode transportasi publik yang disediakan. Semakin rendah aksesibilitas dan kualitas dari mode transportasi publik, maka tingkat penggunaannya akan menurun. Contohnya apabila tarif kendaraan mahal, letak halte dan terminal yang jauh dari rumah, atau rute kendaraan tidak melewati tujuan perjalanan (McLennan & Bennetts, 2003 ; Collins, 2005 ; Muller, et al. 2007 ; Buehler, 2011 ; Cooke, 2012 ; Martin, 2012 ; Vafeiadis, 2012 ; Enaux & Gerber, 2014 ; Gaudry, et al. 2014 ; Lind, et al. 2015 ; Mahmoud, et al. 2015 ; Papaioannou & Martinez 2015 ; Reisi, et al. 2015 ; Schiebel, et al. 2016). Kritik terhadap perspektif ini adalah terlalu mendefinisikan individu sebagai aktor dengan rasionalitas berbasis ekonomi, di mana mereka selalu memperhitungkan untung dan rugi dari setiap mode transportasi yang mereka pilih. Padahal, individu bisa saja mempertimbangkan pilihan yang secara ekonomis tidak menguntungkan, dan memilih berdasarkan nilai dan preferensi pribadi (Scott dalam Browning, 2000).

Studi literatur lebih jauh menunjukkan bahwa *mode choice* juga tidak lepas dari faktor internal individu, seperti kondisi sosial-ekonomi dan nilai pribadi yang dimiliki. Individu dapat memiliki penilaian dan preferensi tersendiri terhadap mode transportasi publik dan pribadi, sehingga dapat menjadi pertimbangan untuk memilih mode transportasi mana yang lebih diminati (Windle & Burholt, 2003 ; Collins & Chambers, 2005 ; Shen, et al. 2005 ; Muller, et al. 2007 ; Buehler, 2011 ; Cooke, 2012 ; Vafeiadis, 2012 ; Xianyu, 2013 ; Enaux & Gerber, 2014 ; Lind, et al. 2015 ; Ma, 2015 ; Anderson, 2016 ; Anwar, et al. 2016). Berbeda dari kelompok literatur sebelumnya, kritik terhadap literatur ini adalah bagaimana nilai-nilai dan pemikiran individu disimpulkan sebagai sesuatu yang *rigid*. Padahal, hal-hal tersebut sangat fleksibel dan dapat berubah drastis sewaktu-waktu.

Pada penelitian ini, dibahas satu aspek yang belum dibahas sebelumnya. Pada masyarakat yang kompleks seperti masyarakat perkotaan, konteks sosial dapat memiliki berbagai bentuk. Pada

konteks sosial tertentu, individu-individu di dalamnya memiliki relasi sosial yang erat dengan jumlah yang sedikit. Sementara pada konteks sosial lainnya, individu-individu bisa memiliki relasi sosial yang renggang, dan dengan jumlah yang banyak. Di masyarakat perkotaan, mode transportasi pribadi dan mode transportasi publik memiliki konteks sosial yang sangat berbeda. Mode transportasi pribadi biasanya meliputi jumlah orang yang sedikit dan di antaranya terdapat relasi sosial yang erat. Contohnya adalah mobil pribadi yang umumnya diisi oleh orang-orang yang jumlahnya sedikit dan saling mengenal. Pada mode transportasi publik, karakteristik konteks sosial yang muncul cenderung jauh berbeda. Mode transportasi publik dibuat untuk dipergunakan oleh masyarakat umum, dan dirancang untuk memiliki kapasitas besar. Contohnya adalah pada mode transportasi kereta listrik yang di dalamnya dapat diisi oleh ratusan orang yang tidak mengenal satu sama lain.

Perbedaan pada konteks sosial ini juga menimbulkan respons berbeda pada individu yang ada di dalamnya, karena kenyamanan pribadi bisa berkurang jika individu dikelilingi begitu banyak orang asing selama perjalanan (Thomas, 2009). Oleh karena itu, penulis berargumen bahwa perbedaan antara dua jenis konteks sosial di atas dapat mempengaruhi *mode choice* seseorang. Asumsinya, orang yang mementingkan kenyamanan dalam berkendara akan cenderung memilih mode transportasi pribadi, dan orang yang tidak terlalu mementingkan kenyamanan akan bersikap sebaliknya.

## **KERANGKA TEORI: *PROXEMICS* OLEH HALL**

Gagasan utama dari teori *proxemics* adalah bahwa relasi sosial antar individu memiliki pengaruh terhadap bagaimana individu mengatur jarak fisik di antara mereka. Teori ini dikemukakan oleh Hall (1966) yang melakukan observasi terhadap perilaku individu dalam suatu ruang sosial. Temuan utama dari observasinya adalah semakin erat relasi sosial antar individu, maka kedua individu

akan cenderung terbuka dengan kontak fisik yang akrab, sehingga mereka tetap merasa nyaman ketika berada pada jarak fisik yang dekat, ketika terjadi sentuhan, atau ketika terjadi kontak mata. Sebaliknya, antara individu yang belum memiliki relasi sosial yang kuat, kontak-kontak tersebut akan cenderung dihindari. Dengan kata lain, semakin erat relasi sosial antar individu, maka semakin timbul keterbukaan untuk terjadi kontak fisik.

Ketika terjadi interaksi, misalnya ketika berbincang tatap muka, individu memiliki persepsi tersendiri terhadap bagaimana relasi sosial di antara dirinya dan lawan bicaranya. Dari persepsi tersebut, individu akan membangun sikap mengenai jarak fisik dan kontak fisik yang pantas. Sikap inilah yang disebut *proxemics behaviour*. *Proxemics behaviour* individu tidak terbangun secara sengaja, tetapi terbangun secara bawah sadar. Individu mungkin tidak menentukan batasan-batasan konkret tentang jarak fisik yang pantas dan kontak fisik yang diperbolehkan, tetapi individu akan memiliki *sense* dan reaksi-reaksi tertentu, baik fisik maupun psikologis, ketika batasan tersebut dilanggar.

Meskipun *proxemics behaviour* bersifat individual, akan tetapi terdapat suatu pola umum mengenai sikap terkait jarak dan kontak fisik dalam masyarakat. Menurut Hall (1969), *proxemics behaviour* merupakan karakteristik biologis animalia, di mana makhluk hidup akan memiliki wilayah khusus yang dilindunginya dari makhluk lain. Pada manusia, tubuh termasuk ke dalam wilayah yang dibatasi dari makhluk lain. Dari situ, Hall (1966) menemukan suatu pola yang menggambarkan *proxemics behaviour* di masyarakat pada umumnya. Dari hasil observasinya, menemukan bahwa manusia akan memiliki empat batasan yang mengelilingi wilayah tubuhnya (Hall, 1966, 114-125) :

1. Batasan intim. Batasan ini merentang dari persis di depan kulit hingga jarak satu langkah. Rentang batas ini umumnya diperbolehkan hanya untuk orang-orang dengan relasi sosial yang sangat kuat, seperti orangtua, keluarga, saudara kandung, atau pasangan nikah. Interaksi sosial dan fisik yang terjadi pada rentang ini umumnya bersifat afektif atau seksual.
2. Batasan personal. Batasan ini merentang sekitar satu hingga

dua langkah dari tubuh. Pada rentang batas ini, interaksi yang terjadi umumnya adalah percakapan yang bersifat pribadi, dan kontak fisik yang terjadi umumnya berupa jabatan tangan, sentuhan sementara, atau tepukan. Batasan ini umumnya terbuka untuk teman dekat, dan dapat mencakup dua hingga lima orang.

3. Batasan sosial. Batasan ini merentang dari sekitar tiga hingga empat langkah dari tubuh. Pada batasan ini, interaksi yang terjadi umumnya berupa percakapan yang formal seperti rapat atau forum diskusi kecil yang melebihi lima orang. Relasi dan interaksi yang terdapat di dalamnya umumnya bersifat organik dan impersonal, seperti antara dua rekan kerja atau kenalan baru. Pada batasan ini juga, kontak fisik terjadi sangat minim dan dihindari.
4. Batasan publik. Batasan ini merentang dari lima langkah dan lebih jauh. Batasan ini adalah untuk orang-orang yang tidak dikenal pada konteks sosial publik. Relasi sosial yang terjadi di dalamnya sangat kecil atau tidak ada sama sekali, dan oleh karena itu, interaksi verbal dan fisik sangat dihindari, kecuali karena diperlukan atau tidak disengaja.

Pada masyarakat perkotaan, batasan-batasan di atas sangat rentan untuk dilanggar, karena kondisi masyarakat yang kompleks, relasi antar individu di perkotaan cenderung renggang, tetapi interaksi sosial terjadi begitu dinamis. Seringkali ditemukan situasi di mana individu berada pada jarak fisik yang begitu dekat, meskipun di antara keduanya tidak ada relasi sosial yang erat. Contohnya adalah pada komunitas pengguna kereta listrik yang berdesakan dalam gerbong (Griffin, 2014). Sommers (2007) menemukan bahwa pada situasi seperti itu, individu akan melakukan dehumanisasi terhadap orang-orang di sekitarnya. Dehumanisasi adalah menghilangkan unsur kemanusiaan dari seseorang, dan menganggapnya sebagai sebuah benda mati. Pada konteks pengguna kereta listrik, misalnya, individu melakukan dehumanisasi dengan menghindari kontak mata dan interaksi verbal, seolah-olah orang di sekitarnya adalah benda mati. Dengan memperlakukan orang di sekitarnya sebagai benda mati, individu

menghindari ketidaknyamanan dari perasaan dikelilingi orang asing.

Batasan-batasan di atas merupakan sebuah gambaran umum, dan dapat bervariasi pada individu-individu yang berbeda. Salah satu aspek penting yang diperhatikan dalam studi mengenai *proxemics* adalah aspek kultural yang berbeda antar masyarakat. Pada masyarakat Islam, kontak fisik antara laki-laki dan perempuan yang bukan keluarga adalah sesuatu yang dilarang, sehingga *proxemics behaviour* di antara keduanya akan cenderung tertutup. Di samping aspek kultural, juga ditemukan bahwa *proxemics behaviour* dapat dipengaruhi oleh jenis kelamin, ekonomi, usia, dan konstruksi media massa.

Selain batasan jarak fisik, Hall (1966) juga mengemukakan teori tentang *proxemic behaviour*, atau sikap seseorang terhadap jarak fisik antar individu. Untuk menjelaskan sikap terhadap *proxemics*, Hall (1963:1003) mengemukakan delapan dimensi perilaku yang dapat dijadikan alat ukur, dan untuk penelitian ini, tiga dimensi digunakan untuk pengukuran :

1. *Kinesthetic factor*, yaitu terkait dengan jarak fisik antar individu dan potensi untuk terjadinya sentuhan. Semakin erat relasi sosial antar individu, maka semakin dekat jarak fisik yang saling mereka perbolehkan.
2. *Touch code*, yaitu terkait dengan kontak fisik atau sentuhan antar individu. Semakin erat relasi sosial antar individu, maka kontak fisik yang terjadi akan semakin intim. Sebaliknya, semakin asing seseorang, maka kontak fisik akan semakin dihindari.
3. *Visual code*, yaitu terkait dengan pandangan dan kontak mata. Kontak mata yang intens hanya diperbolehkan untuk individu dengan relasi yang erat, baik relasi mekanik maupun organik. Sementara itu, bagi individu dengan relasi yang lemah atau tidak saling mengenal, pandangan tepat ke arah mata dapat dinilai tidak sopan.

## METODOLOGI

Penelitian ini menjelaskan hubungan antara *proxemics behaviour* dengan pemilihan mode transportasi. Asumsinya, semakin individu memiliki *proxemics behaviour* yang tertutup, maka ia akan menghindari penggunaan mode transportasi publik. Untuk itu, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif untuk mencari hubungan antara variabel *proxemics behaviour* dan *mode choice* individu. Kedua variabel ini dioperasionalisasikan ke dalam indikator-indikator khusus. *Proxemics behaviour* diukur berdasarkan tiga dimensi yang diadaptasi dari teori Hall (1966) ;

1. *Kinesthetic factor*. Aspek ini dinilai berdasarkan seberapa terbukanya responden untuk berdekatan dengan orang lain. Semakin responden terbuka untuk berada pada jarak fisik yang dekat dengan orang lain, maka nilai untuk dimensi ini semakin tinggi. Akan tetapi jika responden merasa tidak nyaman ketika berdekatan dengan orang lain, maka dimensi ini dinilai rendah.
2. *Touch code*. Aspek ini dinilai berdasarkan seberapa terbukanya responden untuk melakukan kontak fisik atau sentuhan dengan orang lain. Semakin responden terbuka untuk melakukan kontak fisik dengan orang lain, maka nilai untuk dimensi ini semakin tinggi. Sebaliknya, jika responden merasa tidak nyaman ketika bersentuhan dengan orang lain, baik sengaja maupun tidak, maka nilai untuk dimensi ini semakin rendah.
3. *Visual code*. Aspek terakhir ini dinilai berdasarkan bagaimana sikap responden terhadap kontak mata dengan orang lain. Apabila responden terbuka untuk melakukan kontak mata dengan orang lain, maka nilai untuk dimensi ini semakin tinggi. Akan tetapi bila responden merasa tidak nyaman jika mengarahkan pandangan ke orang lain, maka dimensi ini dinilai rendah.

Variabel *mode choice* diukur dengan melihat perilaku berkendara dalam tiga bulan terakhir. Informasi yang ditanyakan adalah frekuensi menggunakan mode transportasi pribadi dan



publik, frekuensi melakukan modal split (berganti antara mode transportasi dalam sekali perjalanan), kepuasan terhadap mode transportasi publik dan pribadi, serta faktor yang menjadi pertimbangan individu sebelum menentukan mode transportasi untuk berkendara.

Indikator-indikator di atas disajikan dalam bentuk kuesioner yang disebarakan secara *online* kepada 200 responden. Kriteria responden dalam penelitian ini adalah penduduk Jabodetabek yang mengglaju (*commuter*) dan pernah menggunakan mode transportasi pribadi dan publik masing-masing minimal sekali dalam setahun terakhir. Alasan pemilihan kriteria ini adalah asumsi bahwa orang-orang tersebut sudah pernah mengalami berkendara dengan mode transportasi pribadi dan publik, sehingga dapat menilai kedua jenis mode transportasi tersebut. Alasan pemilihan komunitas pengglaju adalah asumsi bahwa orang-orang tersebut rutin melakukan perjalanan sehari-hari, sehingga memiliki pengetahuan atas mode transportasi dan fasilitas-fasilitas yang tersedia untuk bepergian. Selain itu, pengguna mode transportasi publik dibatasi hanya pada mode transportasi kereta listrik, karena kereta listrik memiliki kapasitas penumpang yang lebih luas dari mode transportasi publik dalam kota lainnya, sehingga memberikan ruang untuk dinamika sosial yang lebih tinggi. Karena keterbatasan data pengguna kereta listrik di Jabodetabek, maka kerangka sampel dibuat dengan teknik *purposive*.

## DATA TEMUAN

Secara umum, hasil temuan menunjukkan bahwa teori Hall (1966) tentang *proxemics behaviour* terkonfirmasi, dan temuan Thomas (2009) tentang konteks sosial dalam mode transportasi publik juga selaras dengan hasil temuan ini. Akan tetapi, penarikan argumen lebih jauh yang berpendapat bahwa *proxemics* dapat memengaruhi *mode choice* belum terbukti dari data temuan. Selain itu, selaras dengan pendapat Hall (1966), jenis kelamin responden juga menunjukkan pengaruh terhadap *proxemics*, namun tidak

menunjukkan adanya hubungan terhadap *mode choice*.

Untuk menghitung apakah responden lebih sering menggunakan mode transportasi publik atau pribadi, maka dicari selisih antara frekuensi penggunaan dua jenis mode transportasi tersebut. Nilai indeks berkisar dari -3 untuk paling sering menggunakan mode transportasi pribadi, dan -3 untuk paling sering menggunakan mode transportasi publik. Dengan menggunakan perhitungan tersebut, ditemukan bahwa dari 200 responden, rata-rata nilai pada kedua dimensi menunjukkan kecenderungan preferensi ke arah mode transportasi pribadi. Dimensi frekuensi penggunaan mode transportasi menunjukkan nilai rata-rata -0.43 dan dimensi kepuasan terhadap mode transportasi menunjukkan nilai rata-rata -0.56. Ini menunjukkan bahwa responden lebih cenderung memilih mode transportasi pribadi ketimbang mode transportasi publik, meskipun kecenderungannya tidak ekstrem.

Tabel 1. Faktor yang dipertimbangkan dalam memilih mode transportasi

Faktor yang dipertimbangkan	%
Waktu tempuh	34
Kenyamanan pribadi	24
Kemudahan / kepraktisan	17
Biaya perjalanan	15
Jarak tempuh	5
Kualitas fasilitas	2.5
Kualitas pelayanan	2.5
Total	100

Di antara pilihan faktor yang paling dipertimbangkan dalam memilih mode transportasi, persentase terbesar ada pada faktor waktu tempuh, yaitu 34 persen. Kenyamanan pribadi ada pada posisi terbesar kedua, dengan 24 persen. Faktor yang paling tidak diperhitungkan adalah kualitas fasilitas dan pelayanan, yaitu masing-masing 2.5 persen. Dari data tersebut, dapat dikatakan bahwa responden pada umumnya lebih mempertimbangkan waktu tempuh sebelum menentukan mode transportasi. Kenyamanan

pribadi juga diperhitungkan, meskipun tidak sepenting waktu tempuh. Sementara itu, kualitas fasilitas dan pelayanan justru menjadi faktor yang paling dikesampingkan. Ini menunjukkan bahwa responden pada umumnya tidak bermasalah dengan kualitas kendaraan dan pelayanan yang kurang baik, asalkan perjalanan dapat ditempuh dalam waktu singkat dan kenyamanan berkendara tidak terganggu.

Berdasarkan jenis kelamin, terlihat bahwa tampak ada sedikit kecenderungan perbedaan antara responden laki-laki dan perempuan. Pada responden perempuan, faktor yang paling dipertimbangkan masih menunjukkan persentase terbesar pada waktu tempuh, akan tetapi, responden laki-laki menunjukkan persentase lebih besar pada kenyamanan pribadi. Hal ini menunjukkan bahwa ada kecenderungan perbedaan antara *proxemics behaviour* pada laki-laki dan perempuan, di mana responden laki-laki lebih berpotensi untuk mempertimbangkan *proxemics behaviour* dalam memilih mode transportasi. Meskipun begitu, hasil ini belum menunjukkan adanya keterkaitan antara *proxemics behaviour*, jenis kelamin, dan proses pemilihan mode transportasi.

Tabel 2. Mode transportasi publik paling sering dipakai

Mode transportasi publik	%
Kereta listrik	55
Ojek berbasis <i>online</i>	18
Angkot / mikrolet	13.5
Taksi berbasis <i>online</i>	4.5
Bus kota	3.5
Transjakarta Busway	2.5
Ojek konvensional	2
Lainnya	1
Total	100

Tabel 3. Mode transportasi pribadi paling sering dipakai

Mode transportasi pribadi	%
Sepeda motor / kendaraan roda dua	69
Mobil / kendaraan roda empat	31
Total	100

Dari tabel di atas, mode transportasi publik yang paling banyak digunakan adalah kereta listrik, sebanyak 55 persen, dan mode transportasi pribadi yang paling banyak digunakan adalah kendaraan roda dua. Di antara mode transportasi publik lainnya, kereta listrik adalah mode transportasi yang cenderung lebih nyaman dan memiliki waktu perjalanan yang relatif singkat, khususnya untuk perjalanan jarak jauh, karena didukung jalur rel yang khusus, sehingga terhindar dari kemacetan. Sementara itu, sepeda motor juga relatif lebih cepat dibanding kendaraan roda empat, khususnya pada kondisi jalan macet dan jalan daerah suburban. Data pada tabel di atas selaras dengan data pada tabel 1.2, yang menunjukkan bahwa responden pada umumnya tidak bermasalah dengan kualitas kendaraan dan pelayanan, selama perjalanan dapat ditempuh dalam waktu cepat.

*Proxemics behaviour* responden dinilai dari seberapa terbukanya mereka terhadap kedekatan fisik, sentuhan, dan kontak mata terhadap orang-orang lain yang dibagi berdasarkan relasi sosial, mulai dari saudara atau keluarga, teman atau rekan, dan orang asing. Setiap indikator dinilai berdasarkan 4 kategori jawaban, mulai dari 1 untuk paling terbuka hingga 4 untuk paling tertutup. Setelah itu, nilai setiap indikator dalam satu dimensi dijumlahkan untuk menghasilkan nilai indeks, merentang dari 6 untuk paling terbuka hingga 24 untuk paling tertutup. Dengan penghitungan tersebut, dihasilkan rata-rata dari masing-masing dimensi sebagai berikut;

Tabel 4. Rata-rata nilai *proxemics behaviour* per dimensi

<b>Dimensi</b>	<b>Rata-rata nilai</b>
<i>Kinesthetic</i>	10.5
<i>Touch code</i>	13.3
<i>Visual code</i>	11.3

Secara umum, hasil penghitungan terhadap *proxemics behaviour* selaras dengan tulisan Hall (1966), di mana semakin renggang relasi sosial dengan orang lain, maka semakin kecil

keinginan untuk terjadinya kedekatan fisik, sentuhan, dan kontak mata. Persentase *proxemics behaviour* responden pada umumnya menunjukkan adanya perbedaan nilai antara *proxemics behaviour* terhadap keluarga dan saudara, teman dan rekan, serta orang asing, di mana responden pada umumnya lebih tertutup terhadap orang asing dibanding keluarga dan teman.

Untuk menjelaskan lebih lanjut, maka indikator-indikator dari *proxemics behaviour* di atas dibagi berdasarkan relasi sosial responden dengan orang lain, dan diperoleh rata-rata nilai sebagai berikut ;

Tabel 5. Rata-rata nilai *proxemics behaviour* per kategori relasi sosial

Kategori relasi sosial	Rata-rata nilai
Keluarga dan saudara	8.2
Teman dan rekan	9.7
Orang asing	17.3

Dari tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata nilai *proxemics behaviour* responden pada umumnya semakin bertambah seiring merenggangnya relasi sosial dengan orang lain. Pada keluarga dan saudara, rata-rata nilai *proxemics behaviour* terbilang sangat rendah, begitu pula pada teman dan rekan, meskipun rata-rata nilainya meningkat, tetapi masih tergolong rendah. Sementara itu, pada kategori orang asing, rata-rata nilai *proxemics behaviour* termasuk tinggi. Ini menunjukkan bahwa responden pada umumnya sangat terganggu apabila ada orang asing yang berdekatan, melakukan kontak fisik, atau terlibat kontak mata dengan mereka.

Elaborasi dengan jenis kelamin responden pada *proxemics behaviour* berdasarkan relasi sosial juga menunjukkan kecenderungan yang sama dengan data pada tabel 2.3 di atas. Meskipun begitu, responden perempuan memiliki nilai *proxemics behaviour* terhadap orang asing yang lebih tinggi dibandingkan responden laki-laki. Ini menunjukkan bahwa responden perempuan memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk terganggu oleh orang asing dibandingkan dengan responden laki-laki, meskipun rata-rata nilai

*proxemics behaviour* antara keduanya tidak terlalu jauh.

Menurut pendapat Hall (1996), jenis kelamin juga menjadi variabel penting dalam *proxemics behaviour*. Ketika dielaborasi berdasarkan jenis kelamin, tampak bahwa relasi antara jenis kelamin memiliki pengaruh terhadap *proxemics behaviour* ;

Tabel 5. Relasi antara jenis kelamin memiliki pengaruh terhadap *proxemics behaviour*

Relasi antar jenis kelamin		Rata-rata nilai <i>proxemics behaviour</i>
Responden laki-laki	Terhadap laki-laki	18,7
	Terhadap perempuan	16,4
Responden perempuan	Terhadap laki-laki	20,4
	Terhadap perempuan	14,7

Hal menarik yang ditemukan dalam data adalah bahwa *proxemics behaviour* responden pada umumnya lebih terbuka pada orang lain berjenis kelamin perempuan, dan lebih tertutup pada laki-laki. Sementara itu, rata-rata *proxemics behaviour* yang paling tertutup adalah antara responden perempuan dengan orang lain berjenis kelamin laki-laki. Ini menunjukkan bahwa jenis kelamin orang lain menjadi signifikan dalam *proxemics behaviour* responden, di mana responden perempuan cenderung lebih tertutup terhadap orang lain berjenis kelamin laki-laki, sementara responden laki-laki cenderung lebih terbuka terhadap orang lain berjenis kelamin perempuan.

Untuk menganalisis korelasi antara *proxemics behaviour* dan *mode choice* secara statistik, maka kedua variabel akan direkodifikasi menjadi variabel ordinal. Adapun detail rekodifikasi dari kedua variabel tersebut adalah sebagai berikut ;

1. Variabel *proxemics behaviour* dibagi menjadi dua kategori, yaitu “cenderung terbuka” dan “cenderung tertutup”, berdasarkan indeks nilai dari dimensi *kinesthetic*, *touch code*, dan *visual code* yang dibagi dari nilai tengah.

2. Variabel *mode choice* dibagi ke dalam dua variabel, yaitu kecenderungan penggunaan mode transportasi dan kepuasan terhadap mode transportasi. Kedua variabel ini dibagi ke dalam tiga kategori, yaitu “cenderung ke arah mode transportasi pribadi”, “tidak ada preferensi”, dan “cenderung ke arah mode transportasi publik”, berdasarkan selisih nilai antara penggunaan dan kepuasan terhadap mode transportasi publik dan pribadi.

Setelah rekodifikasi variabel-variabel di atas, selanjutnya dibuat tabel silang antara *proxemics behaviour* dan kecenderungan memilih mode transportasi, dan antara *proxemics behaviour* dan kepuasan terhadap mode transportasi. Adapun tabel silang yang dihasilkan adalah sebagai berikut ;

Tabel 6. *Proxemics* behavior & kecenderungan memilih mode transportasi

Kecenderungan memilih mode transportasi	<i>Proxemics behaviour</i>	
	Cenderung terbuka	Cenderung tertutup
Transportasi pribadi	46.4 %	45.5 %
Tidak ada preferensi	22.3 %	26.1 %
Transportasi umum	31.3 %	28.4 %
Total	100 %	100 %

Tabel 7. *Proxemics* behavior & kepuasan terhadap mode transportasi

Kepuasan terhadap mode transportasi	<i>Proxemics behaviour</i>	
	Cenderung terbuka	Cenderung tertutup
Transportasi pribadi	50.9 %	56.8 %
Tidak ada preferensi	43.8 %	40.9 %
Transportasi umum	5.4 %	2.3 %
Total	100 %	100 %

Pada tabel 6, tidak terlihat adanya pola hubungan yang signifikan antara *proxemics behaviour* dengan kecenderungan memilih

mode transportasi. Baik pada responden dengan *proxemics behaviour* yang terbuka maupun yang tertutup, persentase responden paling banyak cenderung menggunakan mode transportasi pribadi. Pola yang sama juga muncul pada tabel 3.2, bahkan dengan kecenderungan yang lebih besar. Maka itu, kedua tabel silang di atas menunjukkan bahwa *proxemics behaviour* cenderung tidak membawa pengaruh signifikan dalam keputusan responden pada umumnya dalam memilih mode transportasi untuk bepergian.

Tabel 8. Kecenderungan memilih mode transportasi dan *proxemics behaviour* berdasarkan jenis kelamin responden

Responden laki-laki			Responden perempuan		
Kecenderungan memilih mode transportasi	<i>Proxemics behaviour</i>		Kecenderungan memilih mode transportasi	<i>Proxemics behaviour</i>	
	Cenderung terbuka	Cenderung tertutup		Cenderung terbuka	Cenderung tertutup
Transportasi pribadi	66 %	76 %	Transportasi pribadi	38 %	30.5 %
Tidak ada preferensi	20 %	14 %	Tidak ada preferensi	23 %	32 %
Transportasi umum	14 %	10 %	Transportasi umum	39 %	37 %
Total	100 %	100 %	Total	100 %	100 %

Tabel 9. Kepuasan terhadap mode transportasi dan *proxemics behaviour* berdasarkan jenis kelamin responden

Responden laki-laki			Responden perempuan		
Kecenderungan memilih mode transportasi	<i>Proxemics behaviour</i>		Kecenderungan memilih mode transportasi	<i>Proxemics behaviour</i>	
	Cenderung terbuka	Cenderung tertutup		Cenderung terbuka	Cenderung tertutup
Transportasi pribadi	43 %	52 %	Transportasi pribadi	55 %	59 %
Tidak ada preferensi	49 %	48 %	Tidak ada preferensi	42 %	37 %
Transportasi umum	9 %	0 %	Transportasi umum	4 %	3 %
Total	100 %	100 %	Total	100 %	100 %

Meskipun dilakukan elaborasi berdasarkan jenis kelamin responden, hubungan antara *proxemics behaviour* dan pemilihan mode transportasi tetap tidak menunjukkan adanya pola hubungan yang signifikan. Pada responden laki-laki, kecenderungan untuk menggunakan dan kepuasan terhadap mode transportasi pribadi



masih lebih tinggi dibandingkan mode transportasi pribadi, baik pada responden dengan *proxemics behaviour* cenderung terbuka ataupun tertutup. Pola yang sama juga muncul pada responden perempuan. Ini menunjukkan bahwa meskipun jenis kelamin menjadi variabel yang berpengaruh dalam *proxemics behaviour*, seperti pada tabel 3.4 di atas, variabel jenis kelamin tidak menunjukkan adanya ciri variabel kontrol dalam hubungan antara *proxemics behaviour* dan pemilihan mode transportasi.

Pengukuran dependensi antar variabel dengan *chi-square* menunjukkan hasil sebagai berikut;

Tabel 10. Pengukuran dependensi dengan *chi-square*

Variabel	Signifikansi	Nilai <i>chi-square</i>
<i>Proxemics behaviour</i> dan penggunaan mode transportasi	0.8	0.44
<i>Proxemics behaviour</i> dan kepuasan terhadap mode transportasi	0.45	1.6

Tabel 11. Pengukuran dependensi dengan *chi-square* dengan elaborasi jenis kelamin responden

Variabel	Responden laki-laki		Responden perempuan	
	Signifikansi	Nilai <i>chi-square</i>	Signifikansi	Nilai <i>chi-square</i>
<i>Proxemics behaviour</i> dan penggunaan mode transportasi	0.6	0.7	0.48	1.4
<i>Proxemics behaviour</i> dan kepuasan terhadap mode transportasi	0.2	2.7	0.8	0.3

Nilai signifikansi dari kedua hubungan bivariat melebihi nilai alpha (0.05) sehingga dapat disimpulkan bahwa *proxemics behaviour* tidak mempengaruhi baik kecenderungan memilih mode

transportasi maupun kepuasan terhadap mode transportasi. Elaborasi dengan menggunakan jenis kelamin juga menunjukkan tidak adanya signifikansi hubungan antar dua variabel, karena semua nilai signifikansi melewati nilai alpha (0.05). Maka dari itu, dari penghitungan ini dapat disimpulkan bahwa secara statistik, tidak ada pengaruh dari *proxemics behaviour* terhadap proses pemilihan mode transportasi.

Dari uraian data temuan di atas, dapat diambil beberapa poin penting ;

1. Responden pada umumnya akan lebih rentan untuk terganggu ketika berkendara dengan mode transportasi publik, khususnya pada kondisi di mana mereka dikelilingi oleh orang-orang asing, sementara, kenyamanan pribadi mereka akan lebih terjamin ketika menggunakan mode transportasi pribadi. Namun, dari poin ini saja belum dapat disimpulkan adanya hubungan antara *proxemics behaviour* dan *mode choice* individu, di mana semakin tertutup *proxemics behaviour*, maka semakin cenderung untuk memilih mode transportasi pribadi.
2. Jenis kelamin muncul sebagai variabel yang memengaruhi *proxemics behaviour*. Responden pada umumnya memiliki perbedaan *proxemics behaviour* antara dengan laki-laki dan perempuan, di mana mereka umumnya lebih terbuka kepada perempuan. Pada konteks mode transportasi publik, dapat disimpulkan bahwa gerbong khusus perempuan pada kereta listrik dapat mengurangi ketidaknyamanan bagi penumpang perempuan, ketimbang harus berada di dalam gerbong umum, khususnya jika harus dikelilingi oleh banyak penumpang laki-laki. Akan tetapi, data temuan tidak menunjukkan adanya signifikansi dari variabel jenis kelamin. Meskipun *proxemics behaviour* antara responden laki-laki dan perempuan berbeda, akan tetapi kecenderungan dalam pemilihan dan kepuasan terhadap mode transportasi tetap cenderung memilih mode transportasi pribadi.
3. Responden pada umumnya lebih mempertimbangkan waktu tempuh sebelum menentukan mode transportasi untuk berkendara. Kenyamanan pribadi juga menjadi pertimbangan,

akan tetapi tidak lebih penting dari waktu tempuh. Sementara itu, kualitas fasilitas dan pelayanan dari mode transportasi adalah faktor yang paling tidak diperhatikan. Dari sini dapat disimpulkan bahwa responden pada umumnya tidak bermasalah jika berkendara dengan kendaraan yang fasilitas dan pelayanannya kurang berkualitas, selagi perjalanan bisa ditempuh dengan cepat.

4. Tabel silang dan pengukuran dengan *chi-square* menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara *proxemics behaviour* dan *mode choice*. Tabel silang menunjukkan bahwa responden cenderung memilih mode transportasi pribadi, meskipun *proxemics behaviour* mereka cenderung. Mengacu pada poin sebelumnya, ditunjukkan bahwa responden pada umumnya akan memilih mode transportasi yang dapat menempuh perjalanan dalam waktu yang singkat, yang berarti *proxemics behaviour* tidak lebih dipertimbangkan ketimbang waktu tempuh.

## KESIMPULAN

Secara garis besar, tulisan ini mengonfirmasi teori Hall (1966) tentang *proxemics* dan Thomas (2009) tentang ruang sosial dalam konteks mode transportasi publik, akan tetapi, ketika tulisan ini berusaha menawarkan argumen lebih lanjut bahwa *proxemics behaviour* dapat memengaruhi pemilihan mode transportasi, hasil data temuan tidak membuktikan argumen tersebut. Dari data temuan, tampak bahwa responden pada umumnya memiliki *proxemics behaviour* yang selaras dengan teori Hall (1966), di mana semakin renggang relasi sosial antar individu, maka akan semakin tertutup kemungkinan untuk terjadinya kedekatan fisik, sentuhan, atau kontak mata. Akan tetapi, data temuan tidak menunjukkan adanya hubungan antara *proxemics behaviour* dan pemilihan mode transportasi. Melihat dari data temuan, responden pada umumnya lebih mementingkan waktu tempuh perjalanan ketimbang faktor-faktor lainnya, dan karena waktu tempuh dari mode transportasi

publik tidak menjanjikan, maka responden pada umumnya lebih banyak menggunakan mode transportasi pribadi.. Mode transportasi publik di Jabodetabek mungkin juga masih kurang baik dari segi fasilitas dan pelayanan, namun responden pada umumnya tidak terlalu mementingkan faktor-faktor tersebut.

Poin penting lainnya yang muncul dalam data temuan adalah bagaimana jenis kelamin memiliki pengaruh terhadap *proxemics behaviour*. Responden dengan jenis kelamin perempuan menunjukkan kerentanan yang lebih tinggi terhadap *proxemics behaviour*. Dalam konteks mode transportasi publik Jabodetabek, ini menunjukkan bahwa perubahan pada aspek-aspek tertentu dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan mode transportasi publik. Contohnya adalah optimalisasi pemisahan gerbong khusus wanita dan laki-laki pada kereta listrik. Melihat *proxemics behaviour* responden perempuan yang lebih tertutup terhadap laki-laki, dapat disimpulkan bahwa pemisahan gerbong dalam kereta listrik dapat membantu meningkatkan kenyamanan bagi pengendara perempuan, meskipun tidak secara langsung dapat membuat orang-orang menggunakan mode transportasi tersebut, khususnya apabila kecepatan waktu tempuh yang dijanjikan masih belum maksimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, Marie. 2016. "Characteristics Of Trips And Travellers In Private And Public Transportation In The Danish Travel Survey Data". *Annual Danish Transport Conference*. Aalborg University.
- Anwar, Mehbub. 2016. Presenting Traveller Preference Heterogeneity In The Context Of Agency Theory: Understanding And Minimising The Agency Problem. *Urban, Planning and Transport Research* 4.1 (2016).
- Browning, Gary et al. 2000. *Understanding Contemporary Society*. Sage Publications
- Buehler, Ralph. "Determinants Of Transport *Mode choice*: A

- Comparison Of Germany And The USA". *Journal of Transport Geography* 19.4 (2011)
- Collins, C. M. "Psychological And Situational Influences On Commuter-Transport-Mode choice". *Environment and Behavior* 37.5 (2005)
- Cooke, Sean. "An Analysis Of The Urban Density-Modal Split Relationship And Its Significance In Cape Town". University of Cape Town, 2012.
- Enaux, Christophe, and Philippe Gerber. "Beliefs About Energy, A Factor In Daily Ecological Mobility?". *Journal of Transport Geography* 41 (2014)
- Gaudry, Marc, and Mathieu de Laparent. "Attitudes To Distance, Time And Cost In Logit Transport Choice Models". *Journal of Economic Literature Classification* (2014)
- Griffin, Emory et al. 2014. *A First Look At Communication Theory*. Print.
- Hall, Edward T. "A System for the Notation of Proxemic Behavior." *American Anthropologist* 65.5 (1963)
- Hall, Edward T. 1966. *The Hidden Dimension*. Anchor Books.
- Lind, Hans et al. "The Value-Belief-Norm Theory, Personal Norms And Sustainable Travel Mode choice In Urban Areas". *Journal of Environmental Psychology* 44 (2015)
- Ma, Tai-Yu. "Bayesian Networks For Multimodal Mode choice Behavior Modelling: A Case Study For The Cross Border Workers Of Luxembourg". *Transportation Research Procedia* 10 (2015)
- Mahmoud, Mohamed Salah. "Myopic Choice Or Rational Decision Making? An Investigation Into Mode choice Preference Structures In Competitive Modal Arrangements In A Multimodal Urban Area, The City Of Toronto". *Canadian Journal of Civil Engineering* (2016)
- Martin, Jacob. "How Parking Pricing and Supply Management Can Be Used to Drive Transport Mode choice: A Case Study For Curtin University" (2012)
- McLennan, Peter and Martin Bennetts,"The journey to work: a descriptive UK case study", *Facilities* 21.7 (2003)

- Müller, Sven, Stefan Tucharaktschiew, and Knut Haase. "Travel-To-School *Mode choice* Modelling And Patterns Of School Choice In Urban Areas". *Journal of Transport Geography* 16.5 (2008)
- Papaiouannou, Dimitrios, and Luis Miguel Martinez. "The Role Of Accessibility And Connectivity In *Mode choice*. A Structural Equation Modeling Approach". *Transportation Research Procedia* 10 (2015)
- Reisi, Marzieh et al. "Land-Use Planning: Implications For Transport Sustainability". *Land Use Policy* 50 (2016): 252-261
- Schiebel, Julien, Philippe Gerber, and Hichem Omrani. "Border Effects On The *Travel Mode choice* Of Resident And Crossborder Workers In Luxembourg". *European journal of transport and infrastructure research* (2016)
- Shen, Junyi, Yusuke Sakata, and Yoshizo Hashimoto. "Is Individual Environmental Consciousness One Of The Determinants In *Transport Mode choice*?". *Applied Economics* 40.10 (2008)
- Sommer, Robert. *Personal Space*. Bristol: Bosko Books, 2007. Print.
- Thomas, Jared. 2009. *The social environment of public transport*. Victoria University of Wellington
- Vafeiadis, Evangelos. 2012. *An interdisciplinary study of transport mode choice*. Aalborg University
- Windle, Gill and Vanessa Burholt "Older people in Wales, their transport and mobility: A literature review", *Quality in Ageing and Older Adults* 4.2 (2003),"
- Wismadi, A., J. Soemardjito and H. Sutomo (2013), "Transport Situation in Jakarta", in Kutani, I. (ed.), *Study on energy efficiency improvement in the transport sector through transport improvement and smart community development in the urban area*. ERIA Research Project Report 2012-29
- Xianyu, Jianchuan. "An Exploration Of The Interdependencies Between Trip Chaining Behavior And *Travel Mode choice*". *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 96 (2013): 1967-1975