

KOMUNIKASI KELOMPOK DI KALANGAN KOMUTER

(Group Communication among Commuter)

Siti Khadijah¹, Djuara P. Lubis², Rilus A. Kinseng³.

1. Staf Pengajar UNISMA Bekasi

2. Staf pengajar program studi KMP FEMA IPB

3. Staf pengajar Dept.KPM FEMA IPB

ABSTRACT

The speed of urban development, has caused a very heavy commuter. This study aimed to analyze the relationship between the characteristics of the group members, with the process of communication and cohesiveness among commuters. The study was conducted to 86 members of the group in KA.Patas Purwakarta with quantitative methods using questionnaires as research instruments. Test analysis using Spearman rank statistic and chi Square to analyze the relationship between the characteristics of the group members, with the communication process and individual attitudes towards cohesiveness among commuters. The study states that the age of negative relationship with the communication process. The older the age of a member was, the lower the knowledge and the obedient of the group`s norm he had. Female members had a higher involvement in the communication process of the group than the male members. There was a negative relationship between the occupation and the cohesiveness of the group. The better occupation they had, the lower degree of cohesiveness they showed. There was a significant relationship between the sex of members and their cohesiveness outside the railway coach. Cohesiveness was found having very significant relationship with the information access

Keywords: *Group Communication, Cohesiveness, Commuter.*

PENDAHULUAN

Jumlah komuter di Indonesia mencapai 6,9 juta orang. Dari total komuter tersebut 3,6 juta orang berada di wilayah Jabodetabeka (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi dan Karawang) (Laporan Deputy Gubernur bidang Perindustrian, Perdagangan dan Transportasi 2014). Tingginya tingkat mobilitas komuter menuju kota Jakarta karena aktivitas industri dan perdagangan di perkotaan dan semakin sulit kesempatan bekerja di pedesaan. Setiap hari, mobilitas komuter mengalir deras dari berbagai daerah pinggiran kota menuju pusat kota (Surya 2006). Sebagian besar komuter melakukan mobilitas untuk bekerja (Abdillah 2014). Para komuter umumnya akan tetap memilih tempat tinggal di daerah pinggiran karena kemampuan yang terbatas untuk membeli atau menyewa lahan sebagai tempat tinggal. Selain itu ketersediaan dan kemudahan sarana transportasi menjadi pilihan komuter untuk bekerja di pusat kota dan tetap bertempat tinggal di daerah pinggiran.

Dampak negatif yang ditimbulkan dari mobilitas komuter tidak sedikit, yaitu

kemacetan yang tidak bisa dihindari setiap harinya, polusi, dan peningkatan stress. Kereta api sebagai moda transportasi publik menjadi alternatif untuk mengatasi kemacetan menuju pusat kota. Kereta api memiliki keunggulan seperti tarif yang terjangkau bagi kalangan menengah bawah, waktu perjalanan relatif cepat, bebas dari kemacetan jalan raya dan stress (Wener dan Evans 2011) serta sesuai untuk daerah yang memiliki kepadatan penduduk dengan lahan terbatas dan kegiatan ekonomi tinggi (Munawar 2005). Jumlah komuter yang bermigrasi ke kereta setiap harinya kian bertambah 800.000-an orang sebagai imbas dari kenaikan BBM (Julianery 2015). Perjalanan menggunakan kereta api diminati sebagian besar komuter yang bekerja di kota Jakarta tetapi memiliki tempat tinggal di daerah pinggiran.

Jumlah penumpang akan meningkat saat jam sibuk baik pagi dan sore hari. Hal ini menyebabkan setiap gerbong kereta api selalu penuh dan padat, namun penumpang yang memenuhi gerbong tersebut selalu sama orangnya setiap hari. Penumpang yang sama

dan bertemu setiap hari di dalam gerbong menyebabkan terciptanya komunikasi intensif. Komunikasi dan interaksi yang intensif membentuk kelompok dalam gerbong kereta. Kelompok yang terbentuk di latar belakang oleh kepentingan serta tujuan yang sama yaitu memperoleh rasa aman dan nyaman selama dalam perjalanan. Menciptakan rasa aman dan nyaman bagi penumpang harusnya menjadi tanggung jawab PT. KAI (Persero) sesuai dengan UU No .23 tahun 2007 yang menyebutkan bahwa “Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional” (Departemen Perhubungan 2007).

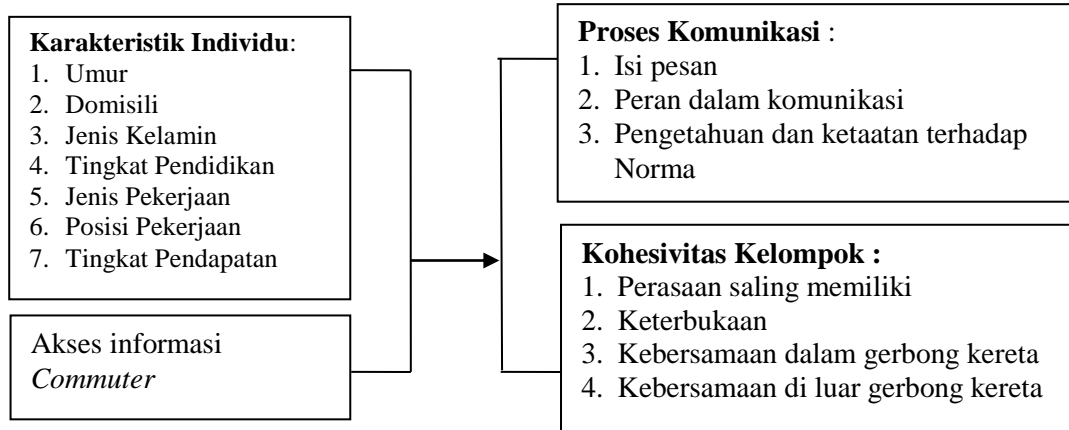
Kelompok yang terbentuk dalam kereta anggotanya berasal dari berbagai macam latar belakang sosial, ekonomi, suku dan agama membaaur menjadi satu dalam gerbong kereta. Kelompok yang terbentuk saling berkomunikasi dan berinteraksi untuk mencapai tujuan bersama, mengenal satu sama lainnya, dan menganggap individu sebagai bagian dari kelompok tersebut (Mulyana, 2005). Dianggap sebagai sebuah kelompok setidaknya harus terdiri dari tiga atau lebih individu yang berinteraksi satu sama lain untuk mencapai tujuan tertentu (Adler 2009). Komunikasi dan interaksi yang dilakukan sebagai jalan untuk mengelola hubungan dengan orang lain untuk mencapai tujuan yang diinginkan (McFarlane 2010).

Komunikasi verbal dan non verbal yang dilakukan oleh penumpang KA. Patas Purwakarta memunculkan julukan khusus. Bentuk komunikasi non verbal yang diperlihatkan begitu unik sebagai bentuk perlindungan kepada anggota kelompok apabila ada penumpang “asing” atau diluar anggota mengancam kenyamanan dan keamanan anggota kelompok. Berdasarkan hal tersebut maka penelitian mengenai komunikasi kelompok di kalangan komuter perlu untuk

dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk 1) deskripsi proses komunikasi kelompok dan sikap komuter terhadap kohesivitas kelompok, (2) analisis hubungan proses komunikasi kelompok dan sikap komuter terhadap kohesivitas dengan karakteristik individu dan akses informasi.

KERANGKA BERPIKIR

Menurut Shaw (1979) komunikasi kelompok adalah kumpulan individu yang dapat mempengaruhi satu sama lain, memperoleh beberapa kepuasan satu sama lain, berinteraksi untuk beberapa tujuan, mengambil peranan, terikat satu sama lain dan berkomunikasi tatap muka. Melalui komunikasi kelompok terjadi pertukaran informasi, gagasan, dan pengalaman, sekaligus menjadi bagian dari proses perubahan sosial. Melalui proses komunikasi yang intensif terbentuk kelompok sosial komuter dalam gerbong KA.Patas Purwakarta. Individu-individu yang tergabung dalam kelompok komuter KA. Patas Purwakarta memiliki tujuan bersama membangun sikap saling memiliki, saling percaya serta sikap tolong menolong antara satu dengan yang lainnya, sehingga membentuk kohesivitas kelompok sebagai salah satu upaya dalam merekatkan jalinan komunikasi para anggotanya. Tingginya kohesivitas kelompok mempengaruhi terjadinya umpan balik yang maksimal dan mendorong komunikasi yang lebih efektif dan efisien (Bormann 1990).



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif korelasional dengan pendekatan kuantitatif dan kualitatif (Sudjanadan Ibrahim 2007). Pemilihan metode deskriptif korelasional dalam penelitian ini didasarkan dari penelitian yang ingin mengkaji dan melihat proses komunikasi dan kohesivitas komuter serta menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengannya.

Penelitian dilaksanakan di Kereta Api Patas Purwakarta. Pengumpulan data dilakukan selama empat bulan di bulan April -Juni 2014. Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang kereta api Patas Purwakarta. Sampel ditentukan melalui teknik *accidental sampling* kepada 86 penumpang gerbong empat KA.Patas Purwakarta, sedangkan untuk *Informan* berjumlah 7 orang yang dipilih dengan menggunakan teknik *snowball sampling*. Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan uji korelasi Chi Square dan *rank Spearman*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Kereta Api Patas Purwakarta

Kereta api patas ekonomi Purwakarta atau lebih sering disebut Patas Purwakarta atau Patas PWK adalah kereta api kelas ekonomi

(sekarang disamakan dengan kereta api lokal) yang melayani rute Purwakarta – Jakarta Kota. Stasiun pemberhentian adalah dari stasiun Purwakarta – Cibungur – Cikampek – Dawuan – Kosambi – Klari – Karawang – Kedung Gedeh - Lemahabang – Cikarang – Tambun – Cakung –Jatinegara – Pasar Senen – Kemayoran – Kampung Bandan – Jakarta Kota.

Karakteristik Komuter

Komuter dalam penelitian ini adalah anggota kelompok gerbong empat yang menjadi penumpang pada KA. Patas Purwakarta. Persentase umur 25 sampai dengan diatas 50 tahun (66 %.) lebih tinggi dari umur 25 tahun kebawah (12%). Persentase terkecil pada usia diatas 51 tahun yang berjumlah 9.3 %. Domisili anggota kelompok sebesar 75.6 % berada di Bekasi dan 24.4 % berdomisili di luar Bekasi seperti Karawang, Cikampek dan Purwakarta. Persentase Jumlah penumpang perempuan sebesar 48.8% lebih kecil dari penumpang laki-laki sebesar 51.2%. Sebagian besar anggota memiliki tingkat pendidikan hingga SMA sebesar 76.7%. Profesi pekerjaan anggota kelompok sebesar 77.9 % adalah pegawai swasta dan hanya sebagai karyawan swasta (76.7 %). Pendapatan anggota kelompok sebagian besar berada diatas

Rp 2.000.000,- yakni sebesar 64%, namun masih terdapat jumlah pendapatan yang relatif kecil yakni berjumlah kurang dari Rp 1.000.000,- sebesar 4.7%. Akses informasi anggota kelompok sebesar 68.6 persen memiliki akses cukup tinggi baik melalui komunikasi tatap muka langsung dan menggunakan *handphone* melalui fitur SMS. Dalam proses komunikasi kelompok melibatkan komunikasi antar pribadi. Karena itu kebanyakan teori komunikasi antar pribadi berlaku juga bagi komunikasi kelompok (Mulyana, 2005).

Proses Komunikasi Kelompok dan Kohesivitas Kelompok

Umumnya komuter yang naik KA. Patas Purwakarta bekerja di wilayah Jakarta. Tarif KA. Patas Purwakarta yang ekonomis menjadikannya sebagai moda transportasi andalan bagi komuter yang berdomisili di Purwakarta hingga Tambun menuju Jakarta. Penumpang yang selalu sama dan memiliki kepentingan yang sama akhirnya

saling berkomunikasi dan mengenal lebih dekat.

Proses komunikasi dan interaksi yang terjadi setiap harinya membentuk kelompok dalam gerbong kereta yang diberi nama kelompok gerbong empat KA. Patas Purwakarta. Kelompok terbentuk tentunya tidak begitu saja mudah dipertahankan. Proses komunikasi dan interaksi sesama anggota, tidak berjalan lancar dan mudah, berbagai permasalahan kerap muncul karena masing-masing individu memiliki karakter dan latar belakang yang berbeda-beda. Untuk mengatasi permasalahan yang muncul dalam kelompok terdapat aktor-aktor yang berperan dalam proses komunikasi yang berlangsung. Selain itu juga, untuk menjaga komunikasi agar berjalan harmonis, maka diterapkan norma dan sanksi yang sifatnya tidak tertulis kepada anggota. Norma dan sanksi juga berfungsi sebagai perekat hubungan sesama anggota kelompok. Berikut jumlah dan persentase proses komunikasi yang terjadi dalam kelompok dapat dilihat pada tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1 Jumlah dan persentase responden dalam proses komunikasi di kelompok tahun 2014

Dimensi Proses Komunikasi	Kategori					
	Tinggi		Sedang		Rendah	
	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Isi Pesan	79	91.9	6	7.0	1	1.2
Peran dalam Komunikasi	71	82.6	12	14.0	3	3.5
Tingkat Pengetahuan dan Ketaatan terhadap Norma	74	86.0	10	11.6	2	2.3

Keterangan: n = 86

Berdasarkan tabel 1 dapat di lihat bahwa proses komunikasi dalam gerbong kereta berjalan sangat baik. Hal ini terlihat dari jumlah persentase anggota kelompok yang mengerti isi pesan yang diperbincangkan pada setiap pertemuan yaitu sebesar 91.9 persen. Informasi yang dipertukarkan dalam kelompok beragam, diantaranya mendiskusikan masalah pekerjaan masing-masing, gaya hidup, dan juga keluarga. Hampir setiap anggota kelompok terlibat dalam proses komunikasi dengan kategori tinggi yaitu sebesar 82.6 persen. Keterlibatan anggota diantaranya ikut serta

dalam memberi ide untuk kegiatan kelompok di luar gerbong. Tidak jarang dalam proses komunikasi terjadi “gesekan” antara sesama anggota kelompok. Salah pengertian dengan ucapan teman yang bernada tinggi pernah menjadi masalah dalam kelompok. Apabila tidak segera diselesaikan, maka akan memicu konflik sesama anggota kelompok. Sebelum menjadi besar, biasanya anggota yang lain akan berupaya untuk mendinginkan suasana hati individu yang mengalami “gesekan”, apakah dengan menjadi penengah diantara yang berselisih paham tersebut. Biasanya yang

menjadi penengah adalah orang yang dianggap pemimpin yaitu yang sudah tua dari segi usia dan bijaksana. Selain menjadi penengah, pemimpin kelompok juga sering dijadikan tempat bertukar informasi apabila ada permasalahan. Seperti yang diungkapkan oleh ibu Ratih, 51 tahun.

“...teman-teman suka cerita kepada saya misalnya masalah pekerjaam, keluarga.Ibu nani misalnya cerita masalah keluarga yang dihadapinya sangat berat. Ibu Nani mendapat cobaan terkena sakit kanker payudara, dia lagi sakit, eh suaminya malah selingkuh.Perempuan mana yang tidak sakit hati. Saya berikan dorongan semangat untuk tetap sabar sembari kita bantu doa”

Dilihat dari tingkat pengetahuan dan ketaatan anggota terhadap norma kelompok, sebagian besar masuk dalam kategori tinggi sebesar 86 persen. Aturan tidak dibuat secara formal dan tertulis.Norma dalam sebuah kelompok disepakati secara bersama oleh anggota kelompok (Sarwono, 2009).

Kelompok gerbong empat memiliki aturan yang disepakati dan ditaati bersama untuk mengatur aktivitas anggotanya, misalnya pacaran. Aturan dalam kelompok yang telah disepakati bersama adalah larangan keras berpacaran dengan sesama anggota kelompok, kecuali yang masih sama-sama *single*. Namun larangan berpacaran tersebut pernah di langgar oleh anggota kelompok dengan alasan saling mencintai tanpa adanya keterpaksaan. Anggota lain berusaha untuk memberi nasehat terlebih dahulu kepada pasangan yang berpacaran tersebut sebelum diberikan sanksi sosial, tetapi tidak didengarkan. Sanksi sosial pun diberikan dengan mengusir secara tidak langsung pasangan yang berpacaran tersebut dan akhirnya mereka keluar dari kelompok dan pindah ke gerbong lain. Selain itu, jika ada anggota kelompok yang keluarganya

meninggal, maka inisiatif anggota yang mengetahui informasi tersebut untuk menginformasikan kepada anggota yang lain. Kemudian anggota dalam gerbong secara sukarela bersama-sama memberikan sumbangan untuk anggota yang keluarganya meninggal.

Kohesivitas kelompok adalah hasil dari interaksi dan aktivitas komunikasi tentunya (Beebe dan Materson 1994). Kohesivitas kelompok merupakan derajat dimana anggota kelompok KA. Patas Purwakarta memiliki tujuan yang sama, perasaan daya tarik individu terhadap kelompok dan motivasi mereka untuk tetap bersama kelompok dimana hal tersebut menjadi faktor penting dalam keberhasilan kelompok. Hal ini akan tertampilkan dalam perasaan "ke-kita-an" (*groupness*)(Mcshane dan Glinow (2003). Individu dalam kelompok gerbong empat KA. Patas Purwakarta merasa kompak ketika mereka percaya bahwa kelompok akan membantu mereka dalam mencapai tujuan, saling mengisi kebutuhan mereka, atau memberikan dukungan sosial selama krisis. Kohesivitas kelompok meliputi perasaan saling memiliki, keterbukaan kepada sesama anggota kelompok baik dalam keadaan suka maupun duka, kebersamaan dan aktivitas dalam kelompok baik di dalam gerbong maupun di luar gerbong. Berikut jumlah dan persentase kohesivitas kelompok gerbong empat KA. Patas Purwakarta.

Tabel 2 Jumlah dan persentase responden berdasarkan sikap terhadap kohesivitas kelompok tahun 2014

Dimensi Kohesivitas Kelompok	Kategori					
	Tinggi		Sedang		Rendah	
	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Rasa Saling Memiliki	73	84.9	9	10.5	4	4.7
Keterbukaan	57	66.3	18	20.9	11	12.8
Kebersamaan Dalam Gerbong	23	26.7	62	72.1	1	1.2
Kebersamaan di Luar Gerbong	43	50	23	26.7	20	23.3

Keterangan: n = 86

Kohesivitas kelompok dari perasaan saling memiliki diantara sesama anggota kelompok tinggi (84.9%). Perasaan saling memiliki timbul karena adanya proses komunikasi dan menyenangkan interaksi satu sama lain. Seperti yang diungkapkan oleh pak Mindai, 48 tahun.

“Kalau ada yang tidak muncul atau kelihatan di kereta selama beberapa hari saya merasa kehilangan dan kecurigaan dan menanyakan kepada teman yang lain, apakah dia kurang sehat dan menanyakan kabarnya secara langsung melalui handphone. Mengapa saya tahu ada anggota lain yang tidak muncul karena setiap hari ketemu disatu gerbong dengan jadwal yang sama baik pagi maupun sore. Tapi kalau pagi hari ga semuanya ketemu karena kan kita perginya masing-masing dengan jadwal yang berbeda. Tapi kalau sore sama”.

Dalam berkomunikasi dilakukan secara bebas dan terbuka (66.3%), tetapi tetap menjaga etika berkomunikasi. Keterbukaan dalam berkomunikasi namun menjaga etika berkomunikasi menyebabkan orang akan tertarik bergabung dalam kelompok dan merasakan manfaat secara personal, karena kelompok yang kohesif memiliki ikatan sosial, emosional yang cukup untuk

mentoleransi kritik, saran dari anggota kelompok (Beebe dan Materson, 1994). Kebersamaan anggota kelompok dalam gerbong dalam kategori sedang (72.1%) . Bentuk kebersamaan dalam gerbong diantaranya saling bertukar informasi, bermain gapek dan memberikan sumbangan jika ada amplop saweran yang diedarkan serta arisan. Arisan biasanya diadakan oleh anggota perempuan saja, karena anggota perempuan yang bisa dipegang kepercayaannya. Seperti yang diungkapkan oleh ibu Ratih, 51 tahun.

“Kegiatan kita di dalam kereta biasanya makan-makan, arisan juga. Tapi untuk arisan bapak-bapak tidak ikut arisan. Kalau arisan khusus ibu-ibu yang bisa dipegang kepercayaannya”.

Ketidakterlibatan anggota pria menjadi peserta arisan dikarenakan penghasilan mereka sebagian besar dihabiskan untuk menafkahi anggota keluarga di rumah, sedangkan pekerjaan anggota kelompok pria hanya berprofesi sebagai karyawan biasa.

Kebersamaan anggota kelompok tidak hanya sebatas di dalam gerbong saja, tapi juga dilakukan di luar gerbong kereta. Sebesar 50 persen anggota kelompok melakukan berbagai aktivitas di luar gerbong sebagai bentuk kebersamaan kelompok. Aktivitas tersebut diantaranya menghadiri undangan pernikahan, menghadiri khitanan, menjenguk anggota yang sakit, menjenguk anggota kelompok yang melahirkan, takziah dan bersilaturahmi,

seperti acara halal bi halal. Seperti yang diungkapkan oleh pak Mindai, 48 tahun.

“Jika ada anggota keluarga kelompok yang kawinan atau sunatan kita rame-rame pada hadir, janji ngumpul di stasiun, terus pergi barengan naik motor”. Jika ada anggota yang tertimpa musibah kematian keluarga di beri sumbangan/ amplop berdasarkan kolekan bersama anggota kelompok. Jumlah sumbangan juga sukarela, tidak dipaksakan besarnya. Kalau tidak mau nyumbang juga tidak apa-apa.

Anggota kelompok ibu-ibu biasanya rutin melakukan pertemuan diluar gerbong setiap 3 bulan sekali. Pertemuan biasanya dilakukan dari rumah ke rumah sesama anggota perempuan yang ikut arisan. Hal ini dilakukan supaya bisa mengenal keluarga masing-masing. Seperti ungkapan ibu Ratih, 51 tahun.

“Kegiatan di luar gerbong biasanya berhubungan dengan arisan ya mbak, kalau temen satu arisan ada yang bilang “eh, arisan bulan ini saya kepengen lho di rumah saya”, dijadwalkan tanggalnya, dan kita ngumpul di rumah yang meminta. Ketika pertemuan dilakukan di rumah, biasanya

ada yang pada bawa keluarga, bisa suami, anak-anak, jadinya kita saling mengenal keluarga masing-masing mbak”.

Kebersamaan dalam bentuk aktivitas yang dilakukan baik itu di dalam gerbong dan di luar gerbong menciptakan ikatan sosial dan emosional yang kuat diantara sesama anggota kelompok dan anggota mendeklarasikan kelompok sebagai keluarga kedua. Greenberg dan Baron mengidentifikasi kelompok sosial dapat memenuhi lima kebutuhan yakni: kebutuhan akan rasa aman, kebutuhan akan identitas sosial, kebutuhan akan pencapaian tujuan tertentu, kebutuhan akan pengetahuan dan informasi, serta kebutuhan akan perhatian dan kasih sayang (Hill 2007). Anggota kelompok merasakan lima kebutuhan tersebut terpenuhi dalam kelompok diperhatikan tanpa membeda-bedakan latar belakang anggota masing-masing.

Hubungan Proses Komunikasi Kelompok dengan Karakteristik Anggota dan Akses Informasi

Proses komunikasi yang terjadi antara anggota kelompok gerbong empat KA.Patas Purwakarta sebagian kecil berhubungan nyata negatif dengan karakteristik anggota kelompok gerbong empat yang meliputi umur, tingkat pendidikan, jumlah pendapatan, posisi pekerjaan dan akses informasi. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3 yang menggambarkan hubungan proses komunikasi dengan karakteristik anggota kelompok.

Tabel 3 Hubungan proses komunikasi dengan karakteristik anggota kelompok tahun 2014

Karakteristik Anggota Kelompok	Proses Komunikasi Kelompok			
	Peran dalam Komunikasi		Pengetahuan dan Ketaatan terhadap Norma	
	r	α	r	α
Umur (tahun)	-0.178	0.101	-0.229*	0.34
Tingkat Pendidikan	-0.199	0.067	-0.175	0.108
Jumlah Pendapatan	0.026	0.809	0.034	0.034
Posisi Pekerjaan	-0.242*	0.025	-0.158	0.147
Akses Informasi	0.232	0.031	0.113	0.300

Keterangan:*) nilai koefisien korelasi signifikan pada $\alpha < 0.05$; r_s : koefisien korelasi *rank* Spearman

Berdasarkan tabel 3 diketahui bahwa peubah umur memiliki hubungan nyata negatif dengan pengetahuan dan ketaatan terhadap norma kelompok. Artinya semakin bertambah usia anggota kelompok maka semakin rendah pengetahuan dan ketaatan anggota terhadap norma kelompok. Pengetahuan dan ketaatan anggota kelompok yang berusia dewasa terhadap norma kelompok lebih dikarenakan mengikuti permintaan otoritas meskipun secara personal individu tidak setuju dengan permintaan tersebut, seperti yang diungkapkan oleh Herbert Kelman (Tondok *et al.*2012). Peubah posisi pekerjaan anggota kelompok memiliki hubungan dengan peran anggota dalam proses komunikasi. Artinya semakin baik posisi pekerjaan anggota maka semakin rendah perannya dalam proses komunikasi. Rendahnya peran dalam komunikasi karena biasanya individu yang memiliki posisi yang baik dalam pekerjaan cenderung memilih dan memperhatikan siapa yang akan diajak berbicara. Sesuai dengan penelitian Wardhani (2012) menyatakan bahwa individu dalam organisasi memilih orang yang diajak bicara karena jabatannya.

Karakteristik anggota kelompok yang jenis datanya nominal, analisis datanya dengan menggunakan uji *Chi Square* melalui tabel silang (*crosstabs*). Untuk mengetahui apakah terdapat beda nyata atau tidak antara proses komunikasi dengan karakteristik anggota dan akses informasi, nilai *Chi Square* hitung dibandingkan dengan nilai *Chi Square* tabel pada signifikansi 0.05. Jika nilai *Chi Square* hitung $> Chi Square$ tabel, nilai signifikansi < 0.05 , maka terdapat terdapat beda nyata. Jika nilai *Chi Square* hitung $< Chi Square$ tabel, maka nilai signifikansi > 0.05 , maka tidak terdapat beda nyata.

Berdasarkan nilai uji *Chi Square* melalui tabel silang (*crosstabs*), jenis kelamin dengan proses komunikasi diperoleh nilai *Chi Square* hitung $> Chi Square$ tabel

(4.004 $>$ 3.841) dengan nilai signifikansi 0.045 (< 0.05). Hasil tersebut menunjukkan bahwa terdapat beda nyata antara jenis kelamin dengan proses komunikasi

Anggota kelompok yang memiliki jenis kelamin perempuan memiliki keterlibatan yang tinggi dalam proses komunikasi antara satu dengan yang lainnya dari pada laki-laki. Hal ini disebabkan karena perempuan biasanya lebih terbuka dan suka bercerita, seperti yang diungkapkan oleh Alan dan Barbara (2007) bahwa perempuan memiliki satu kesamaan yang akan selalu menjadi benang merah dari setiap persahabatan dengan sesama perempuan, yaitu 'kebutuhan untuk berbagi'. Perempuan akan berbagi informasi seputar kehidupan mereka, mulai dari hal-hal kecil yang berkaitan dengan urusan sehari-hari misalnya kecantikan, *fashion*, hingga masalah laki-laki dan *passion* mereka terhadap kehidupan. Berbeda dengan laki-laki yang jarang menceritakan permasalahan pribadi, keluarga dan orang lain kepada teman satu kelompok. Seperti yang diungkapkan oleh bapak Mindai, 48 tahun.

"Saya tidak suka menceritakan masalah keluarga saya kepada teman-teman dalam kelompok, menurut saya itu pribadi, terkecuali mengenai pekerjaan".

Pendapat Phillip Hodson, psikoterapis dan konselor menguatkan pendapat di atas. Menurut Hodson, "Laki-laki cenderung tidak mengatakan hal-hal tentang diri mereka, laki-laki cenderung tidak memiliki kemampuan dalam cara yang sama dan berbagi hal-hal yang dapat membuat mereka rentan. Mereka takut bahwa jenis informasi (yang ia ceritakan) dapat digunakan untuk melawan mereka. Laki-laki juga takut dimanfaatkan untuk persaingan (Kertajaya 2010).

Hubungan Sikap Individu terhadap Kohesivitas Kelompok dengan Karakteristik Anggota dan Akses Informasi

Hubungan variabel sikap individu terhadap kohesivitas kelompok yang meliputi perasaan saling memiliki, keterbukaan, kebersamaan di dalam gerbong dan

kebersamaan di luar gerbong dengan karakteristik anggota kelompok sebagian kecil berhubungan nyata. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4 yang menggambarkan hubungan sikap individu terhadap kohesivitas kelompok dengan karakteristik anggota kelompok.

Tabel 4 Hubungan sikap individu terhadap kohesivitas kelompok dengan karakteristik anggota

Karakteristik Anggota Kelompok	Sikap Individu terhadap Kohesivitas Kelompok							
	Perasaan Memiliki		Keterbukaan		Kebersamaan dalam Gerbong		Kebersamaan luar Gerbong	
	r	α	r	α	r	α	r	α
Umur (tahun)	-0.120	0.272	-0.089	0.418	-0.048	0.659	-0.103	0.346
Tingkat Pendidikan	0.033	0.765	-0.042	0.703	0.015	0.891	0.067	0.540
Jenis Pekerjaan	-0.133	0.221	0.159	0.144	-0.043	0.694	-0.086	0.429
Jumlah Pendapatan	0.141	0.196	-0.174	0.110	0.002	0.984	-0.082	0.455
Posisi Pekerjaan	-0.085	0.435	-0.173	0.111	0.007	0.947	-.0242*	0.025
Akses Informasi	0.185	0.088	0.057	0.602	0.049	0.652	0.278**	0.009

Keterangan:*)nilai koefisien korelasi signifikan pada $\alpha < 0.05$; r_s : koefisien korelasi rank Spearman

Berdasarkan analisis data menggunakan rank Spearman, Tabel 4 menunjukkan bahwa posisi pekerjaan memiliki hubungan nyata negatif pada $\alpha 0.025$ dengan kebersamaan di luar gerbong. Artinya semakin baik posisi pekerjaan anggota kelompok maka kebersamaan dalam melakukan aktivitas di luar gerbong semakin rendah.

Peubah akses informasi anggota kelompok pada gerbong empat KA. Patas Purwakarta dengan kebersamaan di luar gerbong memiliki hubungan yang sangat nyata pada $\alpha 0.009$. Artinya semakin tinggi akses informasi anggota kelompok maka semakin tinggi kebersamaan dalam melakukan aktivitas di luar gerbong. Namun akses informasi memiliki hubungan tidak nyata dengan perasaan saling memiliki, keterbukaan, dan kebersamaan dalam gerbong.

Karakteristik anggota kelompok yang jenis datanya nominal, di uji dengan menggunakan *Chi Square* melalui tabel silang (*crosstabs*). Untuk mengetahui apakah terdapat beda nyata atau tidak antara sikap individu terhadap kohesivitas kelompok dengan

karakteristik anggota, nilai *Chi Square* hitung dibandingkan dengan nilai *Chi Square* tabel pada signifikansi 0.05. Jika nilai *Chi Square* hitung $> Chi Square$ tabel, nilai signifikansi < 0.05 , maka terdapat beda nyata. Jika nilai *Chi Square* hitung $< Chi Square$ tabel, maka nilai signifikansi > 0.05 , maka tidak terdapat beda nyata.

Berdasarkan nilai uji *Chi Square*, untuk jenis kelamin dengan kebersamaan diperoleh nilai *Chi Square* hitung $> Chi Square$ tabel ($7.205 > 5.991$) dengan nilai signifikansi 0.024 (< 0.05). Hasil tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan nyata antara jenis kelamin dengan kebersamaan di luar gerbong. Anggota kelompok yang memiliki jenis kelamin perempuan memiliki rasa kebersamaan di luar gerbong yang tinggi antara satu dengan yang lainnya dari pada laki-laki. Hal ini disebabkan karena perempuan rutin melakukan pertemuan dan aktivitas di luar gerbong. Pertemuan biasanya dilakukan dari rumah ke rumah sesama anggota perempuan yang ikut arisan. Aktivitas di luar gerbong tidak hanya melibatkan anggota dalam kelompok saja,

tetapi juga keluarga anggota di bawa serta. Misalnya berdarma wisata bersama dengan mengunjungi tempat rekreasi seperti air terjun. Seperti yang diungkapkan oleh mbak Indri, bahwa sesekali anggota kelompok membuat jadwal untuk rekreasi bersama keluarga. Biasanya waktu yang dipilih bertepatan dengan libur panjang sehingga tidak mengganggu waktu bekerja dan jadwal sekolah anak masing-masing.

Berbeda dengan anggota kelompok laki-laki yang tidak membuat jadwal rutin untuk melakukan aktivitas di luar gerbong. Aktivitas di luar gerbong biasanya berkaitan dengan hubungan sosial sesama anggota, seperti menjenguk anggota yang sakit, takziah, menghadiri undangan pernikahan, dan khitanan. Seperti yang diungkapkan oleh pak Mindai, 48 tahun.

“Sampai saat ini belum atau atau jarang bapak-bapak mengadakan pertemuan di luar gerbong kecuali menjenguk yang sakit, takziah, menghadiri undangan pernikahan, khitanan. Tetapi kalau ibu-ibu-nya ada melakukan pertemuan di luar gerbong”.

Kebersamaan dengan melakukan aktivitas di luar gerbong dapat membentuk ikatan sosial diantara anggota kelompok. Bahkan individu yang tergabung dalam kelompok menganggap kelompok sudah seperti keluarga kedua.

SIMPULAN

1. Setiap anggota kelompok terlibat aktif dalam proses komunikasi, sehingga proses komunikasi yang berjalan bersifat dinamis dan terbuka. Pesan-pesan yang disampaikan dalam kelompok adalah informasi seputar keluarga, pekerjaan dan gaya hidup. Norma dan sanksi hanya untuk mengatur partisipasi anggota dalam proses komunikasi dan interaksi dan berlaku efektif walaupun tidak tertulis. Kohesivitas terbentuk di antara anggota kelompok melalui intensitas komunikasi dan interaksi yang terjadi.

2. Kohesivitas komuter terbentuk dari rasa kebersamaan selama dalam perjalanan.
2. Umur memiliki hubungan nyata negatif dengan tingkat pengetahuan dan ketaatan terhadap norma kelompok. Artinya semakin bertambah usia anggota kelompok maka semakin rendah tingkat pengetahuan dan ketaatan anggota terhadap norma kelompok. Jenis kelamin memiliki perbedaan nyata dengan proses komunikasi kelompok. Anggota perempuan memiliki keterlibatan yang tinggi dalam proses komunikasi antara satu dengan yang lainnya dari pada laki-laki. Hal ini disebabkan karena perempuan memiliki satu kesamaan yaitu kebutuhan untuk berbagi informasi .
3. Terdapat hubungan negatif antara posisi pekerjaan dengan kebersamaan. Semakin baik posisi pekerjaan anggota kelompok maka kebersamaan kelompok semakin rendah. Terdapat perbedaan nyata antara jenis kelamin dengan kebersamaan di luar gerbong. Anggota kelompok yang memiliki jenis kelamin perempuan memiliki rasa kebersamaan yang tinggi antara satu dengan yang lainnya dari pada laki-laki. Kebersamaan memiliki hubungan yang sangat nyata dengan akses informasi.

SARAN

1. Perlu adanya upaya komunikasi secara intensif dari pihak PT. KAI (Persero) untuk merangkul kelompok komuter KA.Patas Purwakarta untuk terlibat dalam berbagai kegiatan dan aktifitas yang kreatif sehingga para komuter mau peduli dengan perkeretaapian di Indonesia.
2. Bagi pihak PT Kereta Api Indonesia, penambahan jumlah armada sepatutnya dilakukan dan frekuensi kereta ditingkatkan pada jam-jam sibuk. Penambahan jumlah armada dan peningkatan frekuensi keberangkatan pada jam-jam sibuk tepat dilakukan untuk mendukung mobilitas komuter dari desa ke

kota dan mempercepat pemerataan pembangunan. Dukungan dari daerah terkait sangat dibutuhkan untuk mewujudkan program pembangunan transportasi, khususnya kereta api.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah F. 2014. Fungsi Kereta Api Lokal dan Karakteristik Mobilitas Komuter Yogyakarta – Surakarta [tesis]. Yogyakarta (ID) Universitas Gajah Mada.
- Adler BR, George R. 2009. *Understanding Human Communication 9th Edition*. New York (US): Oxford University Pr.
- Beebe AS, John TM. 1994. *Communicating In Small Groups: Principle and Practices. Fourth Edition*. United State of America (US): Haper Collins College Publishers.
- Bormann EG. 1990. *Small Group Communication Theory and Practice*. New York (US): Harper and Row, Publisher Inc.
- [BPS] Badan Pusat Statistik. 2014. *Survei Komuter Jabodetabek 2014* [internet]. [diunduh 2015 Sept 4]. Tersedia pada: <http://microdata.bps.go.id/mikrodata/index.php/catalog/521/export-metadata>
- [Dephub] Departemen Perhubungan. 2007. Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 [internet]. [diunduh 2015 Sept 5]. Tersedia pada: [djka .dephub.go.id/dokumen/uu_23_2007.PDF](http://djka.dephub.go.id/dokumen/uu_23_2007.PDF)
- Deputi Gubernur bidang Industri, Perdagangan dan Transportasi. 2014 (internet) [diunduh 3 September 2015]. Tersedia pada : <http://ccc.ui.ac.id/.../2-pengembangan-transportasi-massal-p>.
- Hill, Anne, James W *et al*. 2007. *Key Themes in Interpersonal Communication*. England (UK): Open University Pr – McGraw- Hill.
- Julianery. 2015. Transportasi Murah Masyarakat Urban [internet]. [diunduh 6 September 2015]. Tersedia pada: <http://print.kompas.com/baca/2015/07/07/Transportasi-Murah-Masyarakat-Urban>
- Kellner, Douglass. 2010. *Budaya Media: Cultural Studies, Identitas, dan Politik antara Modern dan Postmodern*. Yogyakarta (ID): Jalansutra.
- Kertajaya H. 2010. *Anxieties/Desires*. Jakarta (ID): Gramedia Pustaka Utama
- Mc. Farlane, A. Donovan. 2010. Communication in a Technology Driven Society: A Philosophical Exploration of Factor Impacts and Consequences. *American Communication Journal*. 12: 1-14.
- McShane, Glinow. 2003. *Organizational Behavior*. America (US): McGraw-Hill.
- Mulyana D. 2005. *Ilmu Komunikasi Satu Pengantar*. Bandung (ID): Remaja Rosdakarya
- Munawar A. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta (ID): Beta Offset
- Pease B *et al*. 2009. *Why Men Can Only Do One Thing at One Time and Women Can't Stop Talking*. Jakarta (ID): Ufuk Publishing House
- Surya A. 2006. Arus Pengalaju dan Moda Angkutan Darat di Kota Metropolitan Indonesia. *Jurnal Wahana Hijau* 1(3): 84-88.
- Sarwono SW, Eko AM. 2009. *Psikologi Sosial*. Depok (ID): Salemba Humanika.
- Shaw ME. 1976. *Group Dynamics: The Psychology of Small Group Behavior*. New York (US): McGraw-Hill.
- Sudjana N, Ibrahim. 2007. *Penelitian dan Penilaian Pendidikan*. Bandung (ID): Sinar Baru Algesindo.
- Surya A. 2006. Arus Pengalaju dan Moda Angkutan Darat di Kota Metropolitan Indonesia. *Jurnal Wahana Hijau* 1(3): 84-88.

ISSN 1693-3699 (Cetak)
ISSN 2442-4102

- Tondok MS *et al.* Intensi Kepatuhan Menggunakan Helm pada Pengendara Sepeda Motor: Aplikasi Teori Perilaku Terencana, *Jurnal Psikologi*. 1-15
- Wardhani MW *et al.* Manajemen Komunikasi Grapevine PT. Jasa Raharja (Studi Analisis Jaringan Komunikasi di PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Barat). *Jurnal Manajemen Komunikasi*. 97-105
- Wener RE, G.W. Evans. 2011. Comparing Stress of Car and Train Communiters. *Journal Transportation Research* 14 (F): 111-116