Personifikasi : Jurnal Ilmu Psikologi
ISSN: 2087-7447 (Cetak)
ISSN : 2721-0626 (online)
DOI : 10.21107/personifikasi.v16i2.29963
Website: https://journal.trunojoyo.ac.id/personifikasi

Vol. 16, No. 2, November 2025
Hal. 136 – 157

Terjebak dalam Kemacetan: Eksplorasi *Subjective Well-Being* Pekerja Komuter Jakarta

Lola Loveita[1], Dewa Gede Nata Raditya[2], Fajriah Rahmah B. Arafah[3], Riska Indah Sari[4], Dr. Rizka Halida[5]
[12345]Fakultas Psikologi, Universitas Indonesia
[1]lolaloveita@gmail.com

ABSTRACT

Commuting is a daily reality for many workers in the Jakarta area and its surroundings. Previous studies have established that commuting exerts a significant influence on individual subjective well-being (SWB). This research aims to investigate the various factors that shape the relationship between commuting experiences and the subjective well-being of workers in Jakarta and neighboring regions. Employing a qualitative phenomenological approach, the study utilizes thematic analysis to uncover pivotal themes affecting the SWB of commuter workers. Data was gathered through in-depth interviews with six participants, aged 23 to 51, residing in the Jakarta vicinity. The findings indicate that commuting experiences have a notable impact on the SWB of these workers, with negative emotions often predominating, despite some positive sentiments reported. Job satisfaction emerges as a crucial factor in understanding commuting dynamics; however, this satisfaction can sometimes come at the expense of well-being in other aspects of life. Workers with families encounter heightened challenges in achieving a balance between subjective well-being and the competing demands of work and family responsibilities. Coping strategies adopted by individuals are vital for enhancing subjective well-being, particularly in light of technological advancements. Furthermore, finding ways to engage in meaningful leisure activities plays an essential role in boosting SWB. External factors, including transportation policies and work arrangements, are also recognized as influential in improving individual subjective well-being.

Keywords: *Subjective well-being, commuter workers, Jakarta*

ABSTRAK

Bepergian dari satu kota ke kota lain untuk bekerja (*commuting*) merupakan kegiatan yang sangat lekat bagi pekerja di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kegiatan ini memiliki dampak kepada *subjective well-being* (SWB) individu. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi faktor-faktor yang memengaruhi hubungan antara aktivitas *commuting* dan *subjective well-being* individu pekerja di Jakarta dan sekitarnya. Menggunakan pendekatan kualitatif fenomenologis, penelitian ini menerapkan analisis tematik untuk mengidentifikasi tema-tema penting yang memengaruhi SWB pekerja komuter. Data dikumpulkan dengan pendekatan purposive sampling melalui wawancara mendalam dengan enam pekerja berusia antara 23 hingga 51 tahun yang tinggal sekitar Jakarta. Proses wawancara dilakukan hingga mencapai saturasi, di mana tema dan informasi baru yang signifikan tidak lagi ditemukan, yang tercapai pada partisipan ke-enam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengalaman berpergian ke luar kota secara rutin untuk bekerja memiliki dampak besar terhadap SWB pekerja komuter. Afek negatif terlihat lebih dominan meskipun terdapat pengalaman afek positif. Penelitian menunjukkan bahwa kepuasan akan pekerjaan menjadi faktor penting dalam memaknai kegiatan melaju. Meski demikian, kepuasan tersebut seringkali mengorbankan kesejahteraan pada domain kehidupan lain individu. Pekerja yang berkeluarga menghadapi tantangan lebih besar dalam menyeimbangkan *subjective well-being* karena tuntutan ganda antara pekerjaan dan kehidupan keluarga. Strategi *coping* yang diterapkan oleh

© Copyright Authors

individu memiliki peran krusial dalam meningkatkan kesejahteraan subjektif, didorong dengan kemajuan teknologi. Strategi mengisi waktu luang yang berkualitas juga penting dalam meningkatkan SWB. Faktor eksternal dapat berpengaruh, seperti kebijakan terkait transportasi dan mode kerja yang dianggap dapat meningkatkan SWB individu.

Kata kunci : Subjective well-being, pekerja komuter, Jakarta, fenomenologi, keseimbangan kerja-hidup (*work-life balance*)

ARTICLE INFO
Article history
Received : 07-05-2025
Revised : 26-08-2025
Accepted : 23-11-2025

Pendahuluan

Latar Belakang

Istilah "komuter" mengacu pada "orang yang bepergian ke suatu kota untuk bekerja dan pulang kembali ke kota tempat tinggalnya setiap hari" (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2014). Lebih lanjut, Badan Pusat Statistik (2023), mendefinisikan pekerja komuter sebagai pelaku mobilitas ulang-alik yang tujuan utamanya adalah untuk bekerja atau karena alasan pekerjaan. Seiring dengan definisi dari Merriam Webster (Merriam-Webster, t.t.) yang menyebutkan bahwa *commuter* merupakan "*a person who travels regularly between home and work*" dapat disimpulkan bahwa komuter adalah individu yang secara berkala melakukan perjalanan antara tempat tinggal dan tempat kerja, terutama menuju ke suatu kota untuk bekerja dan kembali ke kota tempat tinggalnya setiap hari. Sebagai hal yang dilakukan secara rutin, intensif, berulang setiap hari dan dilakukan dengan durasi yang cukup panjang oleh banyak warga kota, aktivitas ini memiliki pengaruh kepada berbagai aspek kehidupan, termasuk dalam hal *subjective well-being* individu.

Pekerja komuter di wilayah Jakarta dan sekitarnya, termasuk Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, mencapai jumlah yang signifikan, dengan sekitar 11% dari total 29 juta penduduk Jabodetabek yang berusia 5 tahun ke atas merupakan penduduk komuter (Badan Pusat Statistik, 2019). Moda transportasi utama yang digunakan adalah sepeda motor dan transportasi umum, dengan mayoritas perjalanan pulang-pergi melibatkan jarak 10-20 kilometer dan memakan waktu 30 menit hingga 1 jam. Sayangnya, rutinitas yang dilakukan sehari-hari masyarakat itu juga memiliki banyak tantangan. Beberapa masalah kesehatan seperti demam, batuk/pilek, dan sakit kepala dialami oleh sebagian komuter, sementara pengalaman buruk karena tingkat kemacetan dialami oleh 69,5% responden (Badan Pusat Statistik, 2019).

Beberapa penelitian dan artikel menggambarkan pengalaman menjadi komuter sebagai tantangan besar, terutama bagi mereka yang harus menempuh perjalanan jarak jauh di kota padat seperti Jakarta (Bissell, 2018). Tingkat kemacetan dan stres menjadi hal umum, dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa gaya hidup ini dapat mengorbankan kesejahteraan individu. Sebuah survei menyebutkan bahwa penduduk Jakarta rata-rata menghabiskan 400 jam per tahun untuk *commuting* (The Jakarta Post, 2015). Studi lain menyoroti korelasi antara stres dan dampak kesehatan akibat *commuting* jarak jauh di kota seperti Jakarta dan London (Windratie, 2015). Studi mengenai *subjective well-being* (SWB) pekerja di Inggris menunjukkan bahwa waktu laju yang lebih lama berkaitan dengan penurunan kepuasan kerja, peningkatan tekanan, dan dampak negatif pada kesehatan mental (Clark dkk., 2020). Meskipun terdapat efek negatif pada beberapa aspek SWB, kepuasan hidup secara keseluruhan tidak terpengaruh kecuali jika *commuting* jarak jauh berlangsung secara konsisten.

Subjective well-being (SWB) atau *subjective well-being* didefinisikan sebagai evaluasi individu terhadap kehidupan mereka secara keseluruhan (Lopez & Snyder, 2009). Evaluasi atau penilaian ini melibatkan penilaian kognitif maupun penilaian afektif (Diener, 2000a). Individu mengevaluasi kehidupan mereka dalam aspek kebahagiaan, kepuasan hidup serta kesejahteraan emosional. Sifatnya yang subjektif membuat penilaian akan *well-being* individu menekankan kepada persepsi personal dan bukan kondisi objektif seperti status kesehatan maupun keuangan sesungguhnya. Konsep SWB juga seringkali diartikan sebagai pengalaman sukacita dan perasaan puas, di mana secara bersamaan individu merasakan bahwa kehidupannya layak dan bermakna (Maddux, 2018). Konsep subjective well-being mencakup berbagai pengalaman, termasuk bagaimana perasaan emosional individu, seberapa puas individu dalam bidang kehidupan tertentu, dan penilaian individu secara keseluruhan terhadap kepuasan hidup (Diener dkk., 1999). Meskipun *well-being* bersifat subjektif, namun manifestasi subjective well-being dapat diukur secara objektif dalam perilaku, tindakan, atensi, serta memori verbal dan nonverbal pada individu (Diener & Ryan, 2009). Diener (1984) menjelaskan tiga ciri utama *subjective well-being*. Pertama, bersifat subjektif, yaitu berdasarkan pengalaman individu. Kedua, hal ini mencakup aspek-aspek atau emosi yang positif dan minimnya emosi negatif (Diener, 1994). Ketiga, meskipun *subjective well-being* mengevaluasi area atau domain kehidupan tertentu, namun cenderung berfokus pada penilaian komprehensif terhadap kehidupan secara menyeluruh.

Menurut Diener (1984), SWB memiliki setidaknya tiga karakteristik utama, yaitu bersifat subjektif karena didasari oleh pengalaman individu. Kedua, merupakan situasi di mana emosi positif hadir lebih dominan dibandingkan dengan emosi negatif. Ketiga, meskipun dapat

mengevaluasi domain kehidupan tertentu, namun ini secara umum berfokus pada evaluasi menyeluruh terhadap kehidupan individu. Lebih lanjut, Diener (1994) juga menguraikan komponen utama yang membentuk SWB, yaitu dimensi afektif dan dimensi kognitif. Dimensi afektif mencakup suasana hati dan emosi yang terbagi menjadi afek positif (emosi menyenangkan) dan afek negatif (emosi tidak menyenangkan) (Diener, 2000b). Watson, dkk. (1988) merumuskan konsep Positive and Negative Affect Schedule (PANAS) dan mengartikan afek positif sebagai jenis emosi dan suasana hati yang mencerminkan antusiasime, kebahagiaan dan kebanggaan. Sementara, afek negatif meliput emosi seperti rasa marah, cemas dan sedih. Dimensi kognitif mengacu pada kepuasan hidup, yakni evaluasi sadar individu atas hidupnya dibanding standar pribadi (Diener dkk., 1999).

Liu, Ettema, dan Helbich (2022) melakukan penelitian systematic review terhadap 45 studi empiris tentang komuter, subjective well-being, dan kesehatan mental yang terpublikasi hingga Februari 2020. Berbagai penelitian tersebut meliputi konteks geografis seperti Amerika Serikat, Eropa, Asia dan beberapa negara lain seperti Kanada, Australia dan Selandia Baru. Hasil penelitian Liu, dkk., (2022) tersebut menunjukkan bahwa karakteristik objektif dari kegiatan komuter seperti durasi dan moda memengaruhi aspek pengalaman dari subjective well-being. Misalnya efek ini terlihat pada beberapa indikator, seperti suasana hati setiap hari, tingkat kepuasan hidup dan kesejahteraan kognitif. Pengaruh negatif yang dirasakan juga dapat menjalar ke ranah lain seperti di rumah dan kehidupan pekerjaan. Moda transportasi yang lebih nyaman dan dapat diandalkan cenderung menunjukkan adanya peningkatan pengalaman SWB individu. Sebaliknya, moda yang padat dan sering terlambat dapat meningkatkan stres individu. Namun, bukti mengenai efek struktural atau kondisi eksternal masih tidak konsisten. Di samping itu, temuan Lorenz (2018) yang menggunakan data German Socio-Economic Panel (SOEP) pada tahun 2007-2013 menemukan bahwa durasi perjalanan *commuting* yang lebih panjang berhubungan negatif dengan tingkat kepuasan di domain kehidupan tertentu, khususnya kehidupan keluarga dan waktu senggang (*leisure time*). Hubungan ini dimediasi oleh waktu yang dihabiskan untuk pekerjaan rumah, pengasuhan anak, aktivitas fisik dan aktivitas rekreasi.

Penulis tertarik mendalami SWB para komuter di Jakarta dan sekitarnya guna mengeksplorasi dimensi dan faktor yang terlibat dalam rutinitas melaju. Penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan kontribusi terhadap pemahaman psikologi perkotaan, mengingat kegiatan berpergian ke luar kota secara rutin untuk bekerja merupakan salah satu kegiatan yang sangat dekat dengan individu di daerah perkotaan dan sekitarnya di konteks saat ini. Yang terakhir, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pemahaman mengenai variasi tantangan

dan dampak psikologis yang ada pada individu komuter dengan mengidentifikasi faktor-faktor seperti mekanisme coping yang dipilih oleh para komuter. Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi positif terhadap pemahaman dan tindakan perbaikan dalam konteks psikologi perkotaan di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Pertanyaan penelitian mencakup karakteristik perilaku komuter di daerah tersebut, gambaran subjektif pengalaman komuter, dan pengaruh perilaku komuter terhadap SWB individu.

Metode

Penelitian dilaksanakan pada kelompok pekerja yang tinggal di Jakarta dan sekitarnya. Penelitian dilakukan pada pekerja komuter yang berdomisili di Depok, Bekasi dan Bogor, dengan lokasi kerja di Jakarta (Barat, Selatan dan Pusat). Partisipan melakukan *commuting* dengan jarak 15-50 km setiap harinya, dengan durasi 45-120 menit dalam satu kali jalan. Mereka menggunakan moda transportasi seperti kendaraan pribadi, kereta rel listrik (KRL), bus, motor, taksi, *feeder* bus dan Transjakarta. Untuk menjaga homogenitas data subjek penelitian maka peneliti membatasi subjek pada rentang usia 18-65 tahun dan bekerja pada kota yang berbeda dengan kota domisilinya. Pemilihan rentang usia tersebut didasarkan pada definisi penduduk usia kerja menurut Badan Pusat Statistik (2023), yakni mereka yang sudah menginjak usia 15 tahun ke atas. Dalam upaya memastikan bahwa partisipan memiliki kapasitas untuk memberikan persetujuan penuh untuk terlibat, peneliti membatasi usia menjadi 18 tahun. Rentang usia maksimal ditentukan 65 tahun untuk menyesuaikan batas maksimal usia pensiun di Indonesia (Badan Kepegawaian Negara RI, 2024). Dengan demikian, seluruh partisipan diasumsikan berada dalam kelompok usia kerja yang aktif.

Partisipan direkrut melalui telepon maupun WhatsApp dengan teknik *snowball sampling*. Mereka diberikan penjelasan mengenai tujuan, prosedur, potensi risiko dan manfaat penelitian. Peneliti memastikan semua partisipan membaca dan menandatangani informed consent tertulis sebelum dilakukan wawancara baik secara online maupun tatap muka. Partisipan mendapatkan reward sebesar Rp 50.000. Identitas partisipan dijaga kerahasiaannya dengan penggunaan kode anonim.

Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif fenomenologis dengan wawancara sebagai pengumpulan data utama. Peneliti menggunakan metode fenomenologi, mengingat tujuan penelitian adalah menggali secara mendalam pengalaman melaju dari sudut pandang partisipan. Berdasarkan van Manen (1990) dan Moustakas (1994), pendekatan fenomenologi menekankan pemahaman dan pemaknaan pengalaman hidup individu melalui deskripsi yang

kaya dan reflektif. Penelitian ini menggunakan pendekatan fenomenologi yang bersifat intrinsik, mengingat yang menjadi fokus di dalam penelitian adalah fenomena commutting itu sendiri.. Wawancara dilakukan pada Desember 2023 baik secara tatap muka maupun secara daring melalui Zoom. Wawancara dilakukan selama 45–60 menit.

Teknik *non-probability sampling* digunakan mengingat keterbatasan dalam waktu penelitian dan kemudahan akses pada subjek penelitian. Teknik *snowball sampling* digunakan di mana peneliti mendapatkan rekomendasi dari subjek yang berpartisipasi sebelumnya. Peneliti memulai pengambilan data dengan beberapa partisipan awal (*initial seeds*) yang memenuhi kriteria inklusi, lalu meminta mereka memberikan rekomendasi individu dengan karakteristik serupa. Pada wawancara ke-6, tema baru sudah tidak ditemukan oleh peneliti. Pengulangan jawaban mulai terlihat, sehingga variasi data tidak lagi kaya. Dengan demikian pada wawancara ke-6 peneliti menyimpulkan bahwa saturasi data telah tercapai. Instrumen wawancara memuat pertanyaan terbuka yang berfokus pada domain penelitian ini yaitu moda dan waktu *commuting*, SWB yang meliputi dimensi afektif dan kognitif, serta life satisfaction. Contoh pertanyaan inti misalnya, "Bagaimana perasaan Anda selama dan setelah perjalanan menuju tempat kerja?" atau "Bagaimana Anda menilai kepuasan hidup Anda secara keseluruhan saat ini?". Instrumen ini diujikan kepada dua partisipan awal untuk menyempurnakan kejelasan konsep, alur pertanyaan dan durasi. Setiap wawancara direkam suara dan dibuatkan transkripnya. Analisis tematik digunakan di dalam penelitian kualitatif ini, untuk mengidentifikasi dan melaporkan pola maupun tema dalam hasil wawancara (Braun & Clarke, 2006). Penulis membuat transkripsi wawancara secara verbatim serta mencatat pola-pola yang muncul selama wawancara dilakukan. Proses pengkodean dilakukan tanpa co-coder, dengan menerapkan triangulasi data guna mendukung validasi interpretasi tema. Peneliti melakukan triangulasi sumber dengan membandingkan informasi yang didapat dengan informasi yang diberikan partisipan lain, dan mengaitkannya dengan teori, serta berbagai dokumen pendukung seperti data statistik, hasil survei atau pemberitaan media.Selanjutnya pengkodean dilakukan dengan memberikan label berdasarkan tema-tema maupun makna khusus di dalam data yang relevan dengan pertanyaan penelitian. Setelah pengkodean dilakukan, penulis mengelompokkan kode tersebut ke dalam tema-tema untuk menangkap pola yang lebih besar serta memeriksa relasinya dengan kode-kode yang lain. Kemudian tema-tema yang telah didefinisikan akan dituliskan di dalam laporan guna menjawab pertanyaan penelitian. Sebagai langkah validasi akhir, peneliti mengirimkan ringkasan temuan kepada partisipan (*member checking*) serta mendiskusikan

hasil temuan dengan rekan sejawat (*peer debriefing*) untuk mendiskusikan tema-tema yang muncul.

Hasil

Peneliti menemukan variasi dalam hal domisili, latar belakang pekerjaan, dan jenis kelamin di antara enam orang yang diwawancarai. Tiga dari peserta adalah perempuan, dan tiga lainnya adalah laki-laki, berusia antara 23 dan 51. Mereka tinggal di Depok, Bekasi, dan Bogor, sementara lokasi kerja/sekolah mereka terletak di Jakarta Pusat, Selatan, dan Barat. Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas, Tabel 1 menyajikan informasi yang lebih mendetail.

Tabel 1. 6 Karakteristik Responden Berdasarkan Lokasi, Moda Transportasi, dan Durasi Komuter

No.	Kode Partisipan	Usia (tahun)	Gender	Lokasi/Domisili	Lokasi Kerja/Sekolah	Jarak Rumah - Tempat Kerja/Sekolah (km)	Durasi Komuter (menit)	Pekerjaan	Moda Transportasi
1	AH	23	P	Depok (Cibubur)	Jakarta Barat & Selatan	15-30	45-120	Marketing Asuransi	Kendaraan pribadi, KRL
2	AI	26	P	Bekasi (Cikarang)	Jakarta Selatan	30-45	90-120	Karyawan Swasta	KRL, Motor, Feeder
3	AM	24	P	Bekasi	Jakarta Selatan	20-25	120	Peneliti	Bus, KRL
4	RB	31	L	Depok (Sawangan)	Jakarta Selatan	15-20	50-75	Wartawan	Motor
5	SO	51	L	Bogor	Jakarta Selatan	40-50	60-120	IT Support	KRL, Transjakarta
6	LT	38	P	Depok	Jakarta Pusat	25-35	75-90	Karyawan Swasta	KRL, Taksi

Karakteristik dan Alasan Menjadi Komuter

Responden yang berpartisipasi datang dari berbagai wilayah di sekitar Jakarta, seperti Depok, Bekasi dan Bogor. Setiap harinya mereka harus melakukan perjalanan pulang-pergi dari dan menuju berbagai wilayah di Jakarta. Meskipun moda transportasi yang digunakan cukup beragam, seperti kendaraan pribadi (mobil atau motor), bus, taksi dan KRL (Kereta Rel Listrik), namun sebanyak 5 dari 6 responden menyatakan lebih intens menggunakan KRL yang dikombinasikan dengan moda transportasi lainnya. Kombinasi moda transportasi ini menunjukkan bahwa keterbatasan transportasi publik yang efisien juga masih menjadi tantangan bagi responden di berbagai wilayah di sekitar Jakarta.

Bagi dua partisipan, jarak tempuh berkisar antara 15 hingga 30 km, dan bagi empat partisipan lainnya, jarak tempuh berkisar antara 40 dan 50 km, dengan median jarak sekitar 26 km. Perjalanan masing-masing memakan waktu antara 45 dan 120 menit, dengan median durasi sekitar 86 menit. Misalnya, Responden AH pergi dari Depok ke kantornya di Jakarta

Selatan setiap hari sejauh 15 km, sementara Responden RB pergi dari Bogor ke Jakarta Pusat sejauh hampir 45 km.Data ini menunjukkan bahwa durasi komuter yang relatif panjang merupakan bagian penting dari aktivitas sehari-hari para responden. Pekerjaan yang bervariasi juga menunjukkan bahwa kegiatan berkomuter tidak hanya spesifik dilakukan oleh jenis pekerjaan tertentu, namun pekerja atau pelajar secara umum.

Berdasarkan hasil wawancara, para partisipan yang merupakan komuter melakukannya setiap hari setidaknya karena empat alasan, yaitu (1) faktor ekonomi, (2) adanya peluang kerja, (3) peningkatan kualitas hidup, dan (4) tidak adanya pilihan yang lebih baik. Sebanyak 4 dari 6 partisipan mengatakan bahwa faktor ekonomi menjadi alasan utama untuk *commuting* sebab biaya hidup di Jakarta tinggi, terutama untuk menyewa atau membeli tempat tinggal. Kegiatan berpergian ke luar kota secara rutin untuk bekerja dilihat sebagai pilihan yang lebih ekonomis.

> *Sebenernya bukan memilih sih, tapi karena emang kerja di Jakarta jadi harus commute. Kalau ngekos ya gue pikir pasti kan menambah biaya kan. Pertama gue harus sewa kosannya, gue harus mempersiapkan diri buat makanan segala macam. Tapi kalau gue di rumah kan gue tinggal sama orang tua jadi secara benefit gue lebih menguntungkan tinggal di rumah* (RB, wawancara Des, 2023).

> *Karena biayanya lebih murah menggunakan angkutan komuter dibanding dengan sewa tempat atau ngekos di sekitar kantor ya* (SO, wawancara Des, 2023).

Sebanyak 3 dari 6 partisipan merasa bekerja di Jakarta menawarkan mereka peluang kerja yang lebih baik dibandingkan daerah lain. Sebagian juga merasa bahwa tinggal di daerah luar Jakarta lebih baik karena lingkungan yang lebih tenang dan lebih asri. Setengah dari partisipan merasa tidak ada pilihan lain dan melihat *commuting* sebagai suatu keharusan karena tidak adanya alternatif pekerjaan di daerah tempat tinggal mereka.

Analisis tematik dilakukan sesuai Braun & Clarke (2006). Beberapa tema utama ditemukan berdasarkan hasil analisis, yaitu, *subjective well-being* yang terbagi dalam (1) *cognitive well-being kognitif*, (2) *affective well-being*, (3) strategi coping, (4) faktor eksternal, dan (5) harapan masa depan.

Subjective well-being

Cognitive Well-Being

Berdasarkan wawancara, 4 dari 6 partisipan mengatakan bahwa pekerjaan yang mereka jalani saat ini berpengaruh penting terhadap kepuasan hidup secara umum. Partisipan mengaku merasa cukup puas dengan pekerjaannya. Beberapa faktor memengaruhi tingkat kepuasan tersebut, seperti gaji, kesempatan promosi serta hubungan dengan sesama pekerja. Hal ini

sesuai dengan definisi *cognitive well-being* yang diberikan oleh Diener dkk., (1999) yang menekankan evaluasi kehidupan secara keseluruhan, yang mencakup kepuasan dalam domain tertentu, seperti pekerjaan.

> *Kalau kesejahteraan kan itu tergantung dari income masing-masing keluarga. Kalau saat ini sih, om sih kesejahteraan cukup lah* (SO, wawancara Des, 2023).

> *Iya.. aku sih cukup puas yah dengan sekarang.. dengan keadaan.. lingkungan pekerjaan ku juga saat ini cukup kondusif.. supportif juga sih.. hm.. kalau untuk lingkungan pekerjaan sih aku nggak ada ya.. nggak ada kendala gitu sih.. sejauh ini bagus-bagus aja.. jadi bisa dibilang puas juga sih* (AM, wawancara Des, 2023).

Terkait dengan kesejahteraan finansial, partisipan dengan pendapatan yang secara subjektif dirasa cukup memenuhi kebutuhan sehari-hari cenderung merasakan kepuasan yang lebih tinggi. Sebanyak 4 dari 6 partisipan merasa bahwa menjadi komuter merupakan suatu kesempatan positif yang bisa mereka dapatkan. Sebab artinya mereka bisa mendapatkan pendapatan lebih baik karena bisa bekerja di Jakarta. Beberapa partisipan merasa bersyukur masih memiliki pekerjaan dan kesempatan untuk mendapatkan penghasilan. Cara pandang ini membantu mereka menghadapi tantangan *commuting* dengan lebih positif.

> *Setiap gue merasa diri gue capek, gue akan selalu berpikir bahwa kayaknya lebih capek cari kerja* (RB, wawancara Des, 2023).

> *Kesempatan bertemu dengan orang-orang di lingkungan kerja ini… bikin aku sangat bersyukur bisa kerja di sini*. (AI, wawancara Des, 2023)

> *Setiap aku melakukan itu mereka mengapresiasi kerjaku… aku merasa dihargai* (AH, wawancara Des, 2023).

Terkait dengan pekerjaan, responden menyatakan kepuasan yang cukup akan pekerjaan yang sedang dijalani saat ini. Kepuasan akan pekerjaan ini menjadi dorongan bagi para responden untuk tetap memilih menjadi *commuter*. Meski demikian, banyaknya waktu yang tersita dalam perjalanan dan pekerjaan pada akhirnya harus mengorbankan aspek kehidupan responden yang lain, seperti kepuasan hubungan maupun waktu luang.

Misalnya, pada responden AM, meskipun harus mengeluarkan lebih banyak uang, AM merasa kualitas hidupnya lebih baik karena waktu *commute* berkurang. Ia bisa lebih menikmati akhir pekan, memiliki waktu *me time,* dan tetap berkumpul dengan orang terdekat dengan waktu perjalanan yang lebih singkat: "*Aku lebih seneng pas ngekos... karena bisa lebih puas juga dengan weekend aku*" (AM, wawancara Des, 2023). Hal ini juga didukung oleh pengalaman responden lain.

Serupa dengan AM, LT menyatakan untuk tetap memiliki fleksibilitas waktu yang lebih besar, LT menginginkan pola kerja yang lebih seimbang, seperti bekerja dari rumah beberapa kali dalam seminggu. Saat ini, ia merasa keadaannya tidak ideal: "*Yang ideal itu balancing kayak gitu... kebetulan apa yang saya miliki sekarang bukan yang seperti itu*" (LT, wawancara Des, 2023).

Partisipan mengalami kepuasan di bidang lain, seperti hubungan dengan pasangan, anak, dan orang tua, serta waktu luang, yang meningkat ketika mereka tidak melakukan *commuting* secara intens. Misalnya, AM mengatakan bahwa ia lebih puas saat ngekos karena memiliki lebih banyak waktu untuk diri sendiri dan keluarga, "Aku lebih puas juga dengan weekend aku... bisa me time dan ketemu orang-orang terdekat" (AM, wawancara Desember 2023). Kegiatan *commuting* menuntut responden untuk mengorbankan SWB dalam beberapa hal, yang pada akhirnya berdampak pada kesejahteraan mereka secara keseluruhan. Misalnya, LT mengatakan bahwa anaknya yang berusia 4 tahun sesekali menangis dan tantrum ketika ia belum sampai di rumah, yang menunjukkan tantangan dalam hubungan dengan anak karena waktu yang terbatas di rumah.

RB juga mengatakan bahwa karena sering tiba di rumah larut malam setelah perjalanan panjang, ia tidak memiliki waktu untuk berinteraksi dengan keluarganya "Waktu gue untuk orang rumah itu lebih sedikit" (RB, wawancara Des, 2023). AM juga menggambarkan rasa lelah yang menghambat aktivitas lain, "Sampai rumah udah capek, nggak bisa ngapa-ngapain" (AM, wawancara Des, 2023). Karena waktu sosialnya terbatas, AI berfokus pada kurangnya interaksi sosial di luar keluarga.

Temuan ini menunjukkan bahwa intensitas *commuting* tidak hanya mengurangi waktu luang, tetapi juga berdampak pada kualitas hubungan sosial, interaksi dengan orang terdekat, dan kesempatan untuk beristirahat dan memulihkan diri.

Affective Well-Being

Berdasarkan hasil wawancara, peneliti menemukan bahwa empat dari enam orang yang berpartisipasi merasakan afek positif. Tiga afek positif yang paling umum disebutkan adalah sebagai berikut: (1) mengalihkan perhatian dengan menghabiskan waktu untuk kegiatan yang menyenangkan, seperti mendengarkan musik, menonton film, atau membaca buku; (2) menghabiskan waktu untuk bersantai dan melepaskan lelah, seperti tidur atau menikmati pemandangan; dan (3) mendapatkan kepuasan dari berinteraksi dengan orang lain, yang membantu mengurangi stres.

Menurut LT, "*Mungkin emang gue tuh wanderer atau the people person ya." Meeting people recharges me* (LT, wawancara Desember 2023). "*Aku suka banget di perjalanan ya, jadi kadang kalau macet aku senang-senang aja karena bisa denger lagu, karaoke sendiri,*" menurut AH dalam wawancara Des, 2023. Selain itu, Dalam wawancara yang sama, LT menggunakan perjalanan sebagai cara untuk mengisi waktu: "*Gue juga bisa quality time karena gue bisa nonton Netflix, nonton serial, atau film gitu. Itu me time gue sih*". Di sisi lain, AI mengatakan bahwa tidur di kereta adalah cara untuk mengembalikan energi: "*Alhamdulillah bisa tidur di kereta, jadi tetap ada istirahat*".

Di sisi lain, afek negatif ditemukan pada seluruh partisipan dalam pengalaman *commuting* pekerja. Dari enam orang yang berpartisipasi, empat melaporkan mengalami kecemasan dan stres sebagai akibat dari kemacetan, keterlambatan transportasi publik, dan ketidakpastian waktu tempuh. Misalnya, RB menyampaikan, "*Gue misalnya ngerasa setiap bangun pagi ya, sialan gitu,*". "*Kenapa gue harus bermacet-macet lagi gitu?*", tambahnya (RB, wawancara Desember 2023). AM juga mengalami perasaan serupa, "*Capek, stres, ada pikiran "kenapa sih gue harus commute?*" (AM, wawancara Desember 2023). AI juga menyatakan rasa bersalah terhadap diri sendiri, "*Kadang merasa bersalah mengeksploitasi diri sendiri dengan perjalanan jauh*" (AI, wawancara Desember 2023).

Di samping itu, menurut 5 dari 6 orang yang berpartisipasi, kondisi transportasi yang tidak nyaman, seperti terlalu penuh, sesak, panas, dan tidak bersih, serta perilaku tidak sopan dari penumpang lain menambah perasaan frustrasi individu. Misalnya, AH mengatakan, "*Aku kadang suka menangis di perjalanan, bukan karena sedih, tapi karena capek banget*" (AH, wawancara Desember 2023). AI menceritakan pengalamannya menyaksikan keributan. "*Aku ngelihat orang yang asli sampai cakar-cakaran… di gerbong cewek… sampai ditahan, kereta nggak bisa jalan di Cakung*" (AI, wawancara Desember 2023). Sebanyak 3 dari 6 partisipan mengaku merasa tidak aman atau khawatir menjadi korban kejahatan, terutama pada perjalanan pulang malam.

Dari enam orang yang diwawancarai, empat mengatakan bahwa kegiatan *commuting* memicu peningkatan stres dan memengaruhi kesehatan mental, waktu, dan hubungan interpersonal. Misalnya, RB dan AI mengklaim bahwa waktu mereka menghabiskan dengan teman dan keluarga telah menurun secara signifikan. "Hubungan dengan ibu baik, meskipun kadang terganggu karena *commuting*" dan "Komuter membuat waktu sosial berkurang, jarang ikut acara dengan teman", kata RB (wawancara Desember 2023). Temuan ini menandakan bahwa beban waktu dan jarak perjalanan berdampak pada kesehatan fisik dan mental selain mengurangi peluang untuk membangun dan mempertahankan hubungan sosial yang bermakna.

Perjalanan ke luar kota sehari-hari untuk bekerja menyebabkan kurangnya waktu luang dan kelelahan kronis. Sebanyak 4 dari 6 partisipan mengatakan bahwa perjalanan yang panjang membuat mereka bangun lebih pagi, tiba di rumah larut malam, dan kehilangan waktu untuk beristirahat atau merawat diri. "Gue tuh jadi gini, misalkan gue pulang kerja ya... karena gue udah capek banget, gue beberapa kali harusnya gue mandi ya, gue jadi nggak mandi gitu," ucap RB (wawancara Des, 2023). Ungkapan serupa juga ditemukan pada AH, "Aku merasa drain kalau harus ketemu banyak orang seharian, di perjalanan pulang jadi capek banget." (AH, wawancara Des, 2023).

Waktu yang dihabiskan untuk melakukan komuter juga mengurangi waktu para partisipan bersama keluarga mereka. Partisipan yang belum berkeluarga dan tinggal bersama orang tua, seperti AI, mengatakan bahwa "*hubungan dengan ibu baik, meskipun kadang-kadang terganggu karena commuting*" (AI, wawancara Des 2023). Di sisi lain, partisipan yang sudah berkeluarga dan memiliki anak, seperti LT, mengatakan bahwa mereka merasa bersalah ketika anak mereka bertanya, "*Bunda di mana? Kok belum pulang?*", sambil menangis (LT, wawancara Des, 2023). Selain itu, ia mengaku tetap gelisah memeriksa email meskipun sedang cuti melahirkan, merasa seperti tidak ada tindakan karena terbiasa bekerja terus-menerus (LT, wawancara Desember 2023). Lebih lanjut, SO menjelaskan bahwa lelah sepulang bekerja membuatnya langsung istirahat dan membatasi kesempatan untuk berkomunikasi atau berinteraksi dengan keluarga (SO, wawancara Desember 2023).

Tidak hanya dengan orang-orang terdekat, partisipan juga merasakan kurangnya waktu untuk diri sendiri seperti untuk melakukan hobi, bersosialisasi maupun bersantai setiap harinya. Hal tersebut berdampak pada masalah kesehatan mental seperti stres dan kecemasan yang dirasakan.

*Sampai rumah udah capek, nggak bisa ngapa-ngapain (*AM, wawancara Des, 2023).

Hasil wawancara menunjukkan bahwa lima dari enam pekerja komuter mengalami stres dan kelelahan, yang berdampak pada berbagai aspek kehidupan, termasuk hubungan dengan keluarga, teman, dan kehidupan pribadi. Sebanyak lima partisipan melaporkan bahwa kurangnya waktu bersama keluarga menyebabkan interaksi dengan keluarga terganggu, dan satu partisipan secara eksplisit mengatakan bahwa hubungan sosial dengan teman menjadi lebih terganggu. Kondisi ini juga diikuti dengan keluhan terkait kesehatan mental seperti rasa bersalah, frustrasi, dan kelelahan emosional. Temuan ini menggarisbawahi perlunya strategi *coping* khusus untuk menjaga SWB afektif komuter.

Strategi *Coping*

Terdapat beberapa temuan yang terkait dengan strategi *coping* partisipan dalam menghadapi berbagai tantangan melakukan *commuting* setiap harinya. Misalnya 4 dari 6 partisipan menunjukkan sikap menerima dan berusaha beradaptasi terhadap keharusan untuk *commuting* sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari mereka. Partisipan merasa kegiatan ini merupakan konsekuensi yang tidak terhindarkan dari pilihan pekerjaan dan tempat tinggal.

> *Gue melihat hal itu sebagai sesuatu kewajaran, sebagai sebuah konsekuensi aja* (RB, wawancara Des, 2023)..

> *Kalau commuting itu inevitable ya, karena aku selalu melihat itu sebagai a part of life* (LT, wawancara Des, 2023)..

Untuk menghindari stres yang disebabkan oleh perjalanan, mayoritas peserta (5 dari 6 orang) menggunakan strategi pengalihan pikiran (*mental distraction*) dengan melakukan aktivitas yang menghibur, seperti mendengarkan musik, *podcast*, membaca buku, menonton film atau drama yang menarik, bermain gim dengan ponsel mereka, atau mengeksplorasi media sosial. Sebagian dari partisipan (3 dari 6 orang) memanfaatkan perjalanan untuk beristirahat atau tidur, sedangkan sebagian lainnya memilih melakukan aktivitas pemulihan setelah sampai di rumah, seperti berolahraga atau membatasi interaksi sosial (*restorative coping*). Pemulihan energi dan keseimbangan emosional setelah perjalanan merupakan tujuan utama dari strategi ini.

Misalnya, untuk meredam stres selama perjalanan, AH dan SO menggunakan *smartphone* untuk hiburan dan komunikasi, seperti membaca, menonton, mendengarkan musik atau *podcast*, dan menelepon orang terdekat (AH & SO, wawancara Desember 2023). Sementara itu, dua partisipan lainnya mengatakan mereka biasanya berolahraga setelah pulang dari perjalanan. Mereka mengatakan bahwa strategi ini membantu mengurangi ketegangan fisik dan mental yang disebabkan oleh perjalanan sehari-hari.

Faktor Eksternal

Temuan dalam wawancara menemukan adanya empat faktor eksternal utama yang memengaruhi tingkat SWB partisipan, yaitu kondisi transportasi, kualitas infrastruktur, kondisi lingkungan alam, dan faktor sosial seperti keamanan atau keramahan sesama penumpang. Polusi udara, kepadatan penumpang, dan kemacetan disebut sebagai hambatan utama SWB partisipan seperti AM & SO (wawancara Desember 2023).

> *Mungkin kalau jalannya nggak macet atau keretanya nggak penuh, aku bakal lebih senang commute* (AM, wawancara Des, 2023)..

> *Kalau dulu di Bali lebih nyaman, nggak kena macet, tidak ada polusi, udaranya masih fresh* (SO, wawancara Des, 2023)..

Kemacetan menjadi masalah utama yang dikeluhkan oleh semua partisipan, baik yang memilih transportasi pribadi maupun transportasi publik. Di samping kemacetan, ketidakpastian jadwal dan kepadatan juga menjadi sumber stres. Jalan yang rusak dan kurangnya fasilitas pejalan kaki juga memengaruhi SWB secara negatif.

Selanjutnya, enam dari enam orang yang diwawancarai menyatakan bahwa kemacetan adalah masalah utama mereka saat melakukan perjalanan, baik dengan transportasi pribadi maupun publik. Kemacetan, ketidakpastian jadwal, dan kepadatan penumpang adalah dua faktor lain yang sering menyebabkan stres. Seperti yang disampaikan AM, "*Mungkin kalau jalannya nggak macet atau keretanya nggak penuh, aku bakal lebih senang commute*" (wawancara Desember 2023). Kondisi jalan yang rusak dan kurangnya fasilitas pejalan kaki telah disebut sebagai faktor lain yang menyebabkan penurunan SWB, sebagaimana yang disampaikan RB, *Pernah ketika ada lubang galian. Lubang galian itu belum lama ya, itu ada di dekat TB Simatupang. Itu bikin gue jadi lama banget* (RB, wawancara Des, 2023).

Dari enam orang yang diwawancarai, empat menyebut suara dan polusi udara sebagai faktor yang meningkatkan stres selama perjalanan. Dampaknya terhadap kesehatan jangka Panjang menjadi kekhawatiran partisipan. “Kalau dulu di Bali lebih nyaman, nggak kena macet, nggak ada polusi, udaranya masih fresh,” kata SO (wawancara Des, 2023). Bencana seperti banjir yang menghambat perjalanan juga menjadi hal yang membuat frustrasi. "Kalau hujan gede, banjir, ya bisa telat banget sampai kantor," ungkap AM (wawancara Des, 2023).

Harapan di Masa Depan

Sebanyak 5 dari 6 pekerja komuter yang diwawancarai mengungkapkan keinginannya untuk memiliki kehidupan yang lebih fleksibel dan tidak dibatasi oleh rutinitas perjalanan yang panjang. Situasi saat ini dianggap membatasi diri mereka untuk memiliki waktu luang yang cukup, memiliki hobi atau menghabiskan waktu yang cukup bersama keluarga dan orang terdekat.

> “*(ketika tidak commuting) Aku pagi tuh bisa jogging, bisa ke GBK, pagi-pagi naik MRT, terus mandi, dan ke kantor, atau lari di Monas. Enak banget sih dan menarik”,* ungkap LT (wawancara Des, 2023).

Hal serupa juga diungkapkan RB yang mengatakan bahwa selama dua tahun bekerja dari rumah, RB merasa dapat memanfaatkan waktu dengan lebih baik untuk berolahraga dan membaca buku. Ia mengaku bisa melakukan aktivitas yang sulit dilakukan saat harus melakukan perjalanan komuter.

Para partisipan mengatakan bahwa mereka berharap akan memiliki lebih banyak waktu untuk bersantai, bersenang-senang, dan mengambil bagian dalam kegiatan sosial tanpa terbebani oleh kelelahan yang disebabkan oleh perjalanan jauh setiap harinya. Empat orang yang partisipan berharap dapat tinggal di tempat yang memiliki fasilitas publik yang mudah diakses dan transportasi umum yang lebih efisien. Hal ini diungkapkan oleh AI yang menyatakan berharap akan adanya halte *feeder* yang tersedia di dekat rumahnya. Dari sisi pekerjaan, dua partisipan, seperti LT dan RB, berpendapat bahwa bekerja dari rumah akan menjadi pendekatan ideal karena memungkinkan mereka menghemat waktu dan energi yang biasanya dihabiskan untuk berkendara atau *commuting*.

Pembahasan

Penelitian menunjukkan bahwa kegiatan *commuting* merupakan bagian dari kehidupan sehari-hari responden yang tidak bisa dipisahkan. Mereka datang dari berbagai daerah di sekitar Jakarta untuk berkegiatan di Ibukota setiap harinya dengan moda transportasi yang beragam. Meski demikian KRL menjadi moda transportasi yang dominan digunakan oleh partisipan, meskipun sebagian juga menggunakan atau mengombinasikannya dengan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor. Hasil wawancara menunjukkan adanya inefisiensi dalam pemenuhan mobilitas para pekerja yang bertempat tinggal di sekitar Jakarta, jika dibandingkan dengan pekerja di konteks wilayah lain. Misalnya, lebih dari 61% pekerja di Uni Eropa menempuh perjalanan kurang dari 30 menit sekali jalan, dan hanya 8,1% menempuh perjalanan 60 menit atau lebih (Eurostat, 2020). Artinya jarak tempuh untuk satu kali perjalanan komuter di Jabodetabek bisa dua sampai tiga kali lipat lebih panjang dibandingkan di negara-negara Uni Eropa.

Perbedaan besar ini menunjukkan bahwa ada hambatan struktural dalam infrastruktur dan sistem transportasi yang memperlambat mobilitas di Jabodetabek. Perjalanan panjang ini berdampak langsung pada *wellbeing* subyektif (SWB) individu, baik dalam hal afektif, seperti stres dan kelelahan, maupun kognitif, seperti penurunan konsentrasi dan kepuasan hidup. Temuan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hilbrecht dkk., (2014) dan Olsson dkk., (2013), yang menemukan hubungan negatif antara perjalanan panjang dan SWB.

Salah satu temuan utama dalam penelitian adalah bahwa kegiatan *commuter* menjadi suatu keharusan atau pilihan satu-satunya bagi 4 dari 6 responden. Faktor ekonomi dan adanya peluang kerja lebih besar menjadi salah satu alasan dominan, seperti yang disampaikan oleh RB (Wawancara Des, 2023), "Sebenernya bukan memilih sih, tapi karena emang kerja di Jakarta jadi harus *commute*. Kalau ngekos ya gue pikir pasti kan menambah biaya kan."

Secara kognitif, sebagian besar responden menerima *commuting* sebagai bagian dari rutinitas sehari-hari, di mana kepuasan kerja sangat memengaruhi pengalaman *commuting.* Responden merasa kegiatan *commuting* berdampak kepada kepuasan hubungan dan waktu luang, namun juga berusaha menemukan strategi *coping mechanism* yang efektif. Di sisi lain, secara afektif, banyak dari responden yang membagikan pengalamannya terkait stres dan rasa frustrasi akibat faktor-faktor eksternal seperti kemacetan, keterlambatan moda transportasi, dan infrastruktur. Kepadatan penumpang di KRL juga memperburuk tingkat stres dan keseimbangan emosional responden. Temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang mengindikasikan bahwa kegiatan komuter berkorelasi negatif dengan kepuasan hidup (Hilbrecht dkk., 2014).

Data juga menunjukkan afek positif, seperti relaksasi melalui hiburan selama perjalanan (Olsson dkk., 2013). Misalnya karena mereka bisa menggunakan waktu perjalanan untuk menikmati waktu luang, hingga merasakan koneksi sosial yang terjalin dengan orang lain. Temuan juga menunjukkan bahwa kegiatan *commuting* dapat memberikan perasaan positif atau netral (misalnya senang, aktif, gembira, dan lainnya), serta menjelaskan bahwa kegiatan *commuting* pada pekerja memberikan aktivitas sosial dan hiburan yang dapat meningkatkan pengaruh positif atau melawan stres dan kebosanan.

Di antara enam partisipan, dua orang menggunakan kendaraan pribadi (AH dengan mobil dikombinasikan dengan KRL, dan RB dengan motor), sementara empat lainnya (AI, AM, SO, LT) menggunakan transportasi publik atau kombinasi moda (misalnya KRL dengan feeder, bus, atau taksi). Secara umum, tidak ditemukan perbedaan signifikan dalam dampak *commuting* terhadap SWB antara kedua kelompok. Semua partisipan merasakan dampak negatif dan positif dari menglaju setiap harinya. Di dalam kutipan wawancara pada Desember 2023, AH dan RB sama-sama mengaku stres dan capek, khusunya karena harus menghadapi kemacetan setiap harinya (AH & RB, wawancara Des 2023).

Meski demikian, partisipan yang menggunakan kendaraan pribadi cenderung merasa memiliki lebih banyak kontrol atas waktu perjalanan yang dapat sedikit mengurangi rasa lelah dan frustasi dibandingkan dengan partisipan yang menggunakan kendaraan umum atau kombinasi.

Selain itu, penelitian ini menemukan bahwa partisipan yang sudah berkeluarga (SO dan LT) dan partisipan lain yang belum menikah memiliki penekanan yang berbeda dalam domain keluarga. Partisipan SO dan LT menekankan pengalaman menjalani peran berlapis sebagai orang tua, pasangan, dan pekerja commuter. Upaya untuk menyeimbangkan peran di dalam dan luar rumah seringkali menyebabkan kelelahan fisik dan mental, terutama ketika *commuting* membuat kualitas waktu dengan anak terganggu. Misalnya LT mengutarakan bagaimana anaknya kadang tantrum ketika ia belum sampai di rumah sampai larut malam karena terjebak di perjalanan (SO, wawancara Desember 2023). Temuan ini sejalan dengan penelitian tentang konflik peran dalam keluarga, di mana ketegangan antara peran kerja dan peran orang tua diperburuk oleh beban *commuting* (Del Boca, 2015). Akibatnya, transportasi tidak hanya berdampak pada individu secara pribadi, tetapi juga berdampak pada hubungan keluarga dan pola pengasuhan.

Temuan dari penelitian yang menunjukkan bagaimana individu dapat memanfaatkan waktu *commuting* untuk kegiatan yang menyenangkan dan menikmati waktu untuk diri sendiri memperluas diskusi mengenai *commuting* waktu transisi individu (Jain & Lyons, 2008). *Commuting* tampaknya juga dapat membantu individu meregulasi emosi dan energi mereka sebelum dan setelah bekerja, alih-alih semata-mata dilihat sebagai sumber stres. Artinya bagaimana mekanisme *coping* dapat terjadi cukup bergantung pada perbedaan individu (Mokhtarian dkk., 2001), dimana penerapan strategi yang berbeda selama perjalanan dapat mengurangi efek negatif perjalanan terhadap SWB. Oleh karena itu, penelitian ini mendukung pemahaman teoretis bahwa transportasi bukan hanya pengorbanan harian yang harus dilakukan individu. Namun mekanisme *coping* yang efektif dapat menjadi buffer psikologis dalam menghadapi *commuting*, yang juga bisa memberikan pengalaman positif pada individu.

Studi ini juga menemukan beberapa pola yang cukup baru dan memperkaya pemahaman mengenai hubungan antara *commuting* dengan SWB. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat SWB individu tampaknya tidak serta-merta ditentukan oleh durasi perjalanan, namun juga dipengaruhi oleh perbedaan individu, seperti status perkawinan dan juga peran sebagai orang tua. Studi sebelumnya menemukan adanya korelasi negatif antara durasi perjalanan dan SWB secara signifikan (Stutzer & Frey, 2008). Sementara itu ketika diperiksa bagaimana durasi *commuting* memengaruhi hubungan dengan pasangan, penelitian yang sama menemukan bahwa terdapat korelasi positif namun tidak signifikan.

Selanjutnya, penelitian juga menemukan bahwa alasan pekerjaan muncul sebagai pendorong utama individu untuk menjadi *commuter*. Alasan ini menjadi lebih kompleks ketika penelitian lain yang dilakukan di China menemukan bahwa durasi *commuting* yang lebih

panjang berpengaruh negatif terhadap kepuasan terhadap pekerjaan dan kesehatan fisik (Han dkk., 2022). Lebih lanjut, penelitian di China juga menunjukkan bahwa dampak negatif itu dapat menjadi lebih buruk ketika individu memiliki jam kerja yang panjang (Gan & Zhang, 2025).

Di samping itu, preferensi untuk pengaturan kerja jarak jauh (WFH) muncul sebagai metode yang dianggap dapat meningkatkan SWB bagi responden, karena dapat meminimalisir durasi perjalanan dan meningkatkan fleksibilitas. Temuan ini berbeda dengan ulasan yang dilakukan oleh Oakman, dkk., (2020) yang menemukan bahwa metode WFH memberikan dampak negatif pada individu, secara fisik dan mental, khususnya karena minimnya keterhubungan sosial di luar tempat kerja dan munculnya konflik untuk menyembangkan kerja dan keluarga. Penelitian Oakman, dkk., (2020) dilakukan pada masa COVID-19, di mana temuan penelitian ini memperkaya pengetahuan mengenai dampak WFH di luar konteks COVID-19.

Yang terakhir, studi ini juga menemukan bahwa teknologi memiliki peran yang penting dalam membangun mekanisme *coping* individu selama perjalanan mereka, baik dengan mendengarkan musik, membaca, belajar, maupun berinteraksi secara digital, sehingga mengurangi stres perjalanan dan menumbuhkan emosi positif. Hal ini didukung oleh penelitian terbaru yang dilakukan oleh Mahmud, dkk., (2025) yang menemukan bahwa musik psikoterapi dapat mengurangi tingkat stres pada komuter. Peneliti melakukan intervensi dengan menyediakan daftar putar musik otomatis. Hasilnya menunjukkan peningkatan suasana hati pada individu yang menikmati musik selama perjalanan.

Pemaknaan pengalaman responden terhadap kegiatan *commuting* bervariasi. Responden mengalami afek positif, seperti kesempatan untuk beristirahat, menikmati hiburan, atau menjadikan perjalanan sebagai waktu transisi sebelum dan sesudah bekerja. Artinya *commuting* tidak sepenuhnya menjadi beban keseharian yang harus dihadapi individu. Kegiatan *commuting* juga dianggap menawarkan manfaat psikologis tertentu.

Meski demikian, afek negatif terlihat masih mendominasi pengalaman responden. Perjalanan yang panjang dan sulit, serta kondisi infrastruktur yang buruk, kemacetan, dan keterlambatan transportasi publik seringkali menyebabkan stres, kelelahan, dan gangguan kesehatan mental. Ini kemudian berdampak pada kehidupan pribadi, interpersonal, dan profesional mereka. Oleh karena itu, responden menekankan betapa pentingnya meningkatkan sistem transportasi yang lebih baik dan lebih mudah diakses, serta kebijakan yang mendukung fleksibilitas kerja, seperti skema work from home (WFH), untuk mengurangi durasi waktu yang terlalu membebani pekerja.

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bagaimana intensitas kegiatan *commuting* pekerja di Jakarta dan sekitarnya memengaruhi SWB individu. Afek negatif, seperti kelelahan, stres, dan terganggunya waktu bersama keluarga, lebih dominan ditemukan. Meski demikian, ada juga afek positif yang dirasakan, seperti kesempatan untuk menikmati hiburan dalam perjalanan atau beristirahat. Peran sebagai orang tua menghadirkan tantangan tambahan khususnya dalam menyeimbangkan tanggung jawab kerja dan keluarga. Di sisi lain, memiliki strategi coping yang baik dapat membantu mengurangi stres dan dampak negatif secara psikologis, yang disebabkan oleh perjalanan panjang.

Selain faktor internal, faktor eksternal seperti polusi, kemacetan, dan ketidakpastian transportasi publik juga menyebabkan pengalaman *commuting* menjadi lebih buruk. Sebaliknya, peserta menekankan bahwa perbaikan sistem transportasi yang lebih baik dan lebih mudah diakses serta kebijakan yang memberikan fleksibilitas kerja seperti kerja dari rumah (WFH) sangat penting untuk meringankan beban *commuting* harian.

Penelitian ini memiliki keterbatasan karena teknik sampling non-probability, yang membatasi hasilnya untuk diterapkan pada populasi yang lebih luas. Selain itu, bias dan keterbatasan variasi mungkin muncul karena metode pemilihan partisipan melalui teknik snowballing. Oleh karena itu, untuk meningkatkan representasi dan mengurangi bias seleksi, penelitian kuantitatif dengan probabilitas sampel disarankan (Creswell, 2014). Selain itu, penelitian ini belum mempelajari perbedaan pengalaman *commuting* berdasarkan demografi. Dalam hal *commuting*, SWB dapat dipengaruhi oleh variabel seperti gender, status perkawinan, jenis pekerjaan, dan status ekonomi.

Misalnya, Sunarti, dkk., (2025) menemukan bahwa orang-orang yang menjalankan peran ganda sebagai orang tua sering mengalami keterbatasan waktu luang, yang berdampak pada tingkat SWB mereka. Oleh karena itu, meneliti aspek demografi akan meningkatkan pemahaman kita tentang variasi pengalaman *commuting* dan dampaknya terhadap SWB.

Ke depan, penelitian dapat berkembang ke arah yang lebih praktis dengan menguji solusi berbasis teknologi, seperti aplikasi yang membantu perilaku coping selama perjalanan. Studi ini memperkaya literatur akademik dan menawarkan solusi praktis bagi pekerja commuter perkotaan.

Referensi

Badan Kepegawaian Negara RI. (2024). *Cek Batas Usia Pensiun PNS Berdasarkan Jenis Jabatan—Badan Kepegawaian Negara (BKN RI)*. https://www.bkn.go.id/cek-batas-usia-pensiun-pns-berdasarkan-jenis-jabatan/

Badan Pusat Statistik. (2019). *Statistik-mobilitas-penduduk-dan-tenaga-kerja-2019* (No. Katalog 2301017). Badan Pusat Statistik.

Badan Pusat Statistik. (2023). *Statistik Komuter Jabodetabek Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2023* (No. Katalog: 2301024; Statistik Komuter Jabodetabek: Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2023). Badan Pusat Statistik.

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2014). *Komuter DKI Jakarta Tahun 2014*. Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. https://jakarta.bps.go.id/id/pressrelease/2015/02/20/59/komuter-dki-jakarta-tahun-2014.html

Bissell, D. (2018). *Bagaimana menjadi komuter setiap hari mengubah hidup Anda*. https://theconversation.com/bagaimana-menjadi-komuter-setiap-hari-mengubah-hidup-anda-101268

Clark, B., Chatterjee, K., Martin, A., & Davis, A. (2020). How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation*, *47*(6), 2777–2805. https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9

Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. SAGE.

Del Boca, D. (2015). *Child Care Arrangements and Labor Supply*. Inter-American Development Bank. https://doi.org/10.18235/0011675

Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*, *95*(3), 542–575. https://doi.org/10.1037/0033-2909.95.3.542

Diener, E. (1994). Assessing subjective well-being: Progress and opportunities. *Social Indicators Research*, *31*(2), 103–157. https://doi.org/10.1007/BF01207052

Diener, E. (2000a). Subjective well-being: The science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, *55*(1), 34–43. https://doi.org/10.1037/0003-066X.55.1.34

Diener, E. (2000b). Subjective well-being: The science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, *55*(1), 34–43. https://doi.org/10.1037/0003-066X.55.1.34

Diener, E., & Ryan, K. (2009). *Subjective Well-Being: A General Overview*. https://doi.org/doi/10.1177/008124630903900402

Diener, E., Suh, E. M., Lucas, R. E., & Smith, H. L. (1999). Subjective well-being: Three decades of progress. *Psychological Bulletin*, *125*(2), 276–302. https://doi.org/10.1037/0033-2909.125.2.276

Eurostat. (2020). *Main place of work and commuting time—Statistics—Statistics Explained—Eurostat*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_-_statistics

Gan, Y., & Zhang, J. (2025). Study on the influence of commuting time on workers' health status and its mechanism. *Journal of Transport & Health*, *41*, 102010. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102010

Han, L., Peng, C., & Xu, Z. (2022). The Effect of Commuting Time on Quality of Life: Evidence from China. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *20*(1), 573. https://doi.org/10.3390/ijerph20010573

Hilbrecht, M., Smale, B., & Mock, S. E. (2014). Highway to health? Commute time and well-being among Canadian adults. *World Leisure Journal*, *56*(2), 151–163. https://doi.org/10.1080/16078055.2014.903723

Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, *16*(2), 81–89. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001

Liu, J., Ettema, D., & Helbich, M. (2022). Systematic review of the association between commuting, subjective wellbeing and mental health. *Travel Behaviour and Society*, *28*, 59–74. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.02.006

Lopez, S. J., & Snyder, C. R. (Ed.). (2009). *The Oxford Handbook of Positive Psychology* (2 ed.). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780195187243.001.0001

Lorenz, O. (2018). Does commuting matter to subjective well-being? *Journal of Transport Geography*, *66*, 180–199. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.019

Maddux, J. E. (Ed.). (2018). *Subjective well-being and life satisfaction*. Routledge. https://doi.org/10.4324/9781351231879

Mahmud, U., Hussain, S., Shahzad, K., Iffet, S., Malik, N. A., & Toure, I. K. (2025). A Context-Aware, Psychotherapeutic Music Recommender System for Commuters. *Human Behavior and Emerging Technologies*, *2025*(1), 4080027. https://doi.org/10.1155/hbe2/4080027

Merriam-Webster. (t.t.). *COMMUTER Definition & Meaning—Merriam-Webster*. Merriam-Webster. Diambil 9 Desember 2025, dari https://www.merriam-webster.com/dictionary/commuter

Mokhtarian, P. L., Salomon, I., & Redmond, L. S. (2001). Understanding the Demand for Travel: It's Not Purely "Derived." *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, *14*(4), 355–380. https://doi.org/10.1080/13511610120106147

Moustakas, C. E. (1994). *Phenomenological research methods* (hlm. xiv, 192). Sage Publications, Inc.

Oakman, J., Kinsman, N., Stuckey, R., Graham, M., & Weale, V. (2020). A rapid review of mental and physical health effects of working at home: How do we optimise health? *BMC Public Health*, *20*(1), 1825. https://doi.org/10.1186/s12889-020-09875-z

Olsson, L. E., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M., & Fujii, S. (2013). Happiness and Satisfaction with Work Commute. *Social Indicators Research*, *111*(1), 255–263. https://doi.org/10.1007/s11205-012-0003-2

Stutzer, A., & Frey, B. S. (2008). Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox*. *The Scandinavian Journal of Economics*, *110*(2), 339–366. https://doi.org/10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x

Sunarti, E., Rahman, K. A., & Sabila, S. N. I. (2025). Subjective Well-Being of Dual Earner Families: An Analysis of Time Management, Family Work Balance, Family Transactions with Their Environment, and Family Friendly Environment. *Journal of Family Sciences*, *10*(1), 77–98. https://doi.org/10.29244/jfs.v10i1.58997

The Jakarta Post. (2015). *Jakartans spend 400 hours a year in traffic, says survey—City—The Jakarta Post*. https://www.thejakartapost.com/news/2015/02/09/jakartans-spend-400-hours-a-year-traffic-says-survey.html

van Manen, M. (1990). *Researching Lived Experience: Human Science for an Action Sensitive Pedagogy—Max Van Manen—Google Books*. State University of New York Press. https://books.google.co.id/books?id=Ix_g0AEACAAJ&printsec=front_cover&redir_esc=y

Watson, D., Clark, L. A., & Tellegen, A. (1988). Development and validation of brief measures of positive and negative affect: The PANAS scales. *Journal of Personality and Social Psychology*, *54*(6), 1063–1070. https://doi.org/10.1037/0022-3514.54.6.1063

Windratie. (2015). *Gangguan Mental yang Mengancam Pengguna Angkutan Umum*. https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20150116161537-255-25197/gangguan-mental-yang-mengancam-pengguna-angkutan-umum