

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas merupakan suatu pergerakan atau perpindahan yang terjadi untuk pemenuhan kebutuhan hidup manusia, pemenuhan kebutuhan biasanya didorong oleh keadaan ekonomi yang kurang memadai di daerah asal. Mobilitas yang didasari oleh faktor ekonomi biasanya terjadi pada penduduk yang bekerja, diusia produktif dan belum banyak memiliki tanggungan keluarga, karena pergerakannya lebih leluasa dibandingkan usia non produktif, selain itu daya tarik yang ditawarkan daerah tujuan dan transportasi untuk menuju daerah tujuan juga sangat penting, karena daerah tujuan harus lebih baik dari daerah asal dan dipastikan dapat menopang kekurangan yang terjadi di daerah asal, sedangkan transportasi itu sendiri sebagai alat untuk menuju daerah tujuan, sehingga dalam pemilihan transportasi harus tepat dan nyaman saat digunakan.

Tabel 1.1 Jumlah Migrasi yang terjadi di Jawa Tengah dan D.I Yogyakarta tahun 2016

No.	Jenis Migrasi	Jumlah	%
1	Migrasi Permanen	8.470.175	91,06 %
2	Migrasi Sirkuler	832.402	8,94 %
Jumlah		9.302.577	100%

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia 2017

Kota Solo dan Yogyakarta merupakan kota besar yang memiliki daya tarik bagi daerah sekitar untuk melakukan migrasi ke kota tersebut, migrasi yang terjadi yakni dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya seperti pemenuhan ekonomi, pendidikan ataupun sekedar bertamasya.

Lokasi yang jaraknya dekat sehingga bisa melakukan mobilitas secara sirkuler, mobilitas sirkuler ini bisa terjadi secara ulang alik atau mondok. Mobilitas sirkuler dapat berjalan dengan baik apabila didorong dengan sarana transportasi yang memadai, adapun transportasi yang ditawarkan untuk memenuhi kebutuhan dan kemampuan individual. Beberapa transportasi yang dapat digunakan untuk mencapai suatu tujuan seperti kendaraan pribadi, bus

umum, kereta api, pesawat terbang ataupun kapal laut. Transportasi saat ini yang sedang banyak diminati oleh masyarakat untuk perjalanan darat yakni kereta api.

Kereta api merupakan moda transportasi berskala nasional maupun internasional yang mempunyai banyak keunggulan. Misalnya dari segi lingkungan kereta api rendah polusi, tidak banyak menggunakan lahan untuk setiap jalurnya, dapat menampung banyak penumpang, sedangkan dari segi biaya maupun waktu kereta api lebih murah dan lebih cepat sampai tujuan dibanding kendaraan yang lainnya. Banyaknya keunggulan yang terdapat pada moda transportasi ini, sehingga semakin banyak masyarakat yang menggunakan kereta api. Diharapkan kedepannya fasilitas yang disediakan oleh kereta api akan terus berkembang, khususnya Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) di jalur Solo - Yogyakarta, sehingga moda ini tetap menjadi transportasi unggulan bagi masyarakat di kedua kota tersebut.

Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) merupakan salah satu moda transportasi andalan bagi masyarakat Solo dan Yogyakarta ataupun daerah yang terdapat Stasiun pemberhentian kereta api ini, dengan menggunakan Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) masyarakat penglaju dapat menjangkau kota – kota besar bagi yang ingin memenuhi kebutuhannya. Kereta Prambanan Ekspres merupakan jantungnya roda perekonomian dan roda kehidupan bagi masyarakat Solo dan Yogyakarta karena dapat pergi – pulang setiap harinya.

Tabel 1.2 Data penumpang Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) dari tahun 2014 hingga 2016

No.	Tahun	Jumlah/tahun	Rata-rata/hari
1	2014	1.666.697	4.566
2	2015	1.697.571	4.650
3	2016	2.750.372	7.535

Sumber: Daop 6 Bagian Angkutan

Banyaknya masyarakat yang melakukan mobilitas ke Kota Solo dan Yogyakarta dengan menggunakan Kereta Api Prambanan Ekspres terdiri dari berbagai macam penumpang, salah satu penumpang tersebut adalah pekerja.

Banyaknya pekerja yang memilih bekerja di Kota Yogyakarta dipengaruhi oleh banyak faktor, seperti Kota Solo memiliki UMR (Upah Minimum Regional) atau UMK (Upah Minimum Kerja) lebih besar dari pada Kota Yogyakarta, namun Kota Yogyakarta mempunyai faktor penarik seperti banyaknya perusahaan korporasi yang terdapat di Yogyakarta, banyaknya perguruan tinggi, serta banyaknya pariwisata yang menjadi daya tarik sendiri serta memberikan pengaruh besar terhadap pelaku ekonomi, sarana dan prasarana transportasi lebih lengkap dibandingkan Kota Solo.

Rute pemberhentian Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) dari Kota Solo ke Yogyakarta, yaitu dari Stasiun Solobalapan, Purwosari, Klaten, Brambanan (tidak selalu), Maguwo, Lempuyangan, Yogyakarta (Tugu). Mengingat minat masyarakat terhadap moda transportasi Prambanan Ekspres (Prameks) cukup tinggi, maka moda ini mengalami banyak perubahan dari yang beroperasi sehari dua kali dengan tarif Rp. 2000, terjadi penambahan gerbong kereta serta bertambahnya jam pengoprasian sebanyak sepuluh kali dengan tarif sebesar Rp. 8.000, serta tiket dapat dipesan H-7 sebelum keberangkatan berlaku mulai tanggal 13 Juni 2016.

Melihat mobilitas pengguna moda transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) cukup tinggi, sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “ANALISIS PERILAKU MOBILITAS PEKERJA PENGGUNA KERETA API PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)”.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan di atas, maka dapat dirumuskan permasalahannya sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo – Yogyakarta?
2. Bagaimana perilaku mobilitas pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo – Yogyakarta?

1.3 Tujuan penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Mengkaji karakteristik pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo – Yogyakarta.
2. Mengkaji perilaku mobilitas pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo – Yogyakarta.

1.4 Kegunaan Penelitian

Manfaat teoritik dan manfaat praktis dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar S-1 di Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
2. Memberikan informasi bagi pemerintah ataupun dinas - dinas terkait mengenai karakteristik dan pola mobilitas pekerja dalam menggunakan moda transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) Solo - Yogyakarta.
3. Sebagai acuan pengembangan ilmu pengetahuan dan menambah bahan bacaan terkait dengan bidang kajian.

1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya

1.5.1 Telaah Pustaka

Geografi merupakan ilmu yang mempelajari hubungan, gejala dan peristiwa – peristiwa yang terjadi dimuka bumi yang berkaitan dengan keadaan fisik maupun makhluk hidup termasuk manusia didalamnya beserta permasalahan melalui pendekatan keruangan, geologi, dan kewilayahan, untuk kepentingan program, proses dan keberhasilan pembangunan (Bintarto, 1977).

Kajian yang menjadi sorotan para peneliti terkait hal kependudukan yaitu mengenai aktivitas mobilitas, karena mobilitas penduduk mempunyai kaitan erat dengan pembangunan suatu daerah, sebab tidak ada pembangunan tanpa adanya mobilitas penduduk dan begitupun sebaliknya.

Mobilitas penduduk merupakan suatu gerak penduduk yang melewati batas wilayah dan dalam periode waktu tertentu dengan unsur tidak ada niatan untuk

menetap di daerah tujuan. Kegiatan mobilitas penduduk salah satunya yaitu migrasi, migrasi merupakan perubahan tempat tinggal secara permanen atau semi permanen.

Tabel 1.3. Batasan Ruang dan Waktu mobilitas penduduk

Bentuk mobilitas	Batas wilayah	Batas waktu
Permanen/ menetap	Dukuh(Dusun)	Enam bulan atau lebih atau menetap didaerah tujuan.
Ulang alik	Dukuh(Dusun)	Enam jam atau lebih dan kembali pada hari yang sama.
Menginap/ Mondok	Dukuh(Dusun)	Lebih dari satu hari dan kurang dari satu tahun.

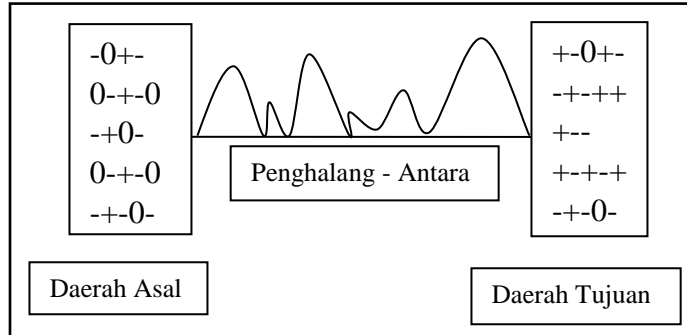
Sumber: Ida Bagoes Mantra 1975

Beberapa ahli, Lee (1966), Todaro (1979), Titus (1982) dalam Mantra (1989), berpendapat bahwa motif seseorang untuk pindah adalah faktor ekonomi, karena di setiap daerah khususnya desa dan kota mengalami ketimpangan ekonomi, sehingga mengharuskan masyarakat untuk berpindah, perpindahan atau mobilitas mempunyai dua harapan bagi masyarakat yaitu memperoleh pekerjaan dan pendapatan yang lebih tinggi dari pada yang diperoleh di pedesaan atau daerah asal.

Lee (1991) dalam buku teori migrasi halaman 8, mengatakan bahwa hal yang mempengaruhi orang dalam mengambil keputusan untuk bermigrasi dan proses migrasi dapat diangkat menjadi empat hal pokok yaitu:

1. Faktor yang ada di daerah asal,
2. Faktor yang ada di daerah tujuan,
3. Penghalang antara,
4. Faktor – faktor pribadi.

Gambar 1.1 Faktor daerah asal, daerah tujuan dan penghalang antara mobilitas sirkuler.



Sumber: Lee (1991) dalam teori migrasi

Daerah asal maupun daerah tujuan terdapat beberapa faktor yaitu faktor *positif* atau penarik (+), faktor *negative* atau pendorong (-) dan faktor netral atau tidak berpengaruh (0). Faktor *positif* adalah faktor yang memberikan keuntungan apabila bertempat tinggal di daerah tersebut, misalnya seperti seseorang akan yakin memperoleh kehidupan yang mapan dan dapat hidup dengan layak jika tinggal di daerah tujuan. Faktor *negative* adalah faktor yang memberikan nilai *negative* pada daerah tersebut yang menjadikan alasan untuk pergi dari daerah tersebut, seperti ingin mengetahui dan menggunakan fasilitas yang lebih lengkap dari daerah asal. Sedangkan yang dimaksud faktor netral adalah faktor yang ada pada daerah asal dan daerah tujuan namun tidak mempengaruhi individu untuk berada di daerah tersebut. Berdasarkan teori migrasi Lee, faktor terpenting setiap individu dalam melakukan migrasi adalah faktor individu itu sendiri, faktor individu memberikan penilaian apakah suatu daerah dapat memenuhi kebutuhannya atau tidak. Rintangan antara dapat berupa biaya pindah yang tinggi, topografi daerah dan juga sarana transportasi.

Tercapainya mobilitas yang disebabkan oleh faktor pendorong dan penarik mobilitas yang nantinya akan berpengaruh pada perilaku mobilitas, karena perilaku mobilitas merupakan suatu kebiasaan yang dilakukan migran untuk

menuju lokasi tujuan, perilaku mobilitas sangat dipengaruhi oleh karakteristik di setiap individu, berikut karakteristik pelaku mobilitas menurut Ananta.

Berikut karakteristik pelaku mobilitas sirkuler menurut Ananta, 1995:

- a) Kelompok penduduk potensial, kebanyakan berumur 20 – 40 tahun,
- b) Dominasi penduduk laki – laki, dalam hal ini karena laki – laki dianggap yang bertanggung jawab dalam keluarga,
- c) Pendidikan rendah, pada penduduk yang berpendidikan rendah ini maka akan berdampak pada sektor informal, karena sektor ini tidak memerlukan keahlian khusus,
- d) Kelompok keluarga miskin/kurang mampu,
- e) Bersikap hemat, demi mengumpulkan uang yang maksimal, maka mereka mengurangi pengeluaran dengan cara berhemat.

Mobilitas penduduk biasanya terjadi dikalangan pekerja, karena mobilitas banyak terjadi karena motif ekonomi, hal ini sering disebut dengan mobilitas pekerja. Pengertian pekerja yaitu seseorang yang memiliki dasar pengetahuan, keterampilan dan nilai - nilai pekerjaan yang bertujuan untuk memberikan kesejahteraan (Endang Moertopo). Mobilitas pekerja ataupun mobilitas sosial lainnya dapat berjalan dengan lancar apabila kebutuhan perpindahannya dapat didukung dengan fasilitas transportasi yang baik.

Transportasi merupakan berasal dari kata latin, yaitu *transportare*, dimana kata *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti mengangkut atau membawa. Sehingga bisa ditarik kesimpulan bahwa transportasi membawa atau mengangkut ke daerah lain atau tempat lain, sedangkan Ahmad Munawar mendefinisikan transportasi sebagai kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ketempat lain.

Ahmad Munawar menjelaskan bahwa ada lima unsur pokok dalam sistem transportasi yaitu

- a) Orang yang membutuhkan,
- b) Barang yang dibutuhkan,
- c) Kendaraan sebagai alat angkut,
- d) Jalan sebagai prasarana angkutan,
- e) Organisasi yaitu pengelola angkutan.

Pemilihan penggunaan moda tergantung oleh beberapa faktor, yaitu:

- a) Segi pelayanan
- b) Keadaan dalam bergerak
- c) Keselamatan dalam perjalanan
- d) Biaya
- e) Jarak tempuh
- f) Kecepatan gerak
- g) Keandalan
- h) Keperluan
- i) Fleksibilitas
- j) Tingkat populasi
- k) Penggunaan bahan bakar

Selain faktor pemilihan moda, penyediaan fasilitas yang menjadi daya dukung seseorang untuk berpergian dengan cepat, aman, nyaman serta sesuai kebutuhan akan dibedakan dengan tingkat kapasitas angkut dengan menyesuaikan jenis moda yang digunakan. Adapun jenis moda angkut penumpang yang berada di jalur darat, sebagai berikut:

Tabel 1.4 Jenis Transportasi Darat

Jenis Angkutan	Badan	Tenaga Gerak	Cara Bergerak	Sistem Kontrol
Sedan	<i>Cabin</i> untuk pengemudi (4-5 orang)	Mesin Bensin/Diesel.	Roda karet	Pengemudi
Mini Bus	<i>Cabin</i> untuk Pengemudi (40)rang)	Mesin Bensin/Diesel	Roda karet	Pengemudi
Bus	<i>Cabin</i> untuk Pengemudi (40 Orang)	Mesin Diesel	Roda karet	Pengemudi
Kereta	<i>Cabin</i> untuk Pengemudi (50 orang) Gerbong tertutup	Diesel Listrik Listrik induksi linier	Roda karet besi di atas rel. Tolak menolak gaya magnet	Signal Signal Signal

Sumber: Sistem Transportasi, 1997

Kereta api merupakan sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri ataupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan atau sedang bergerak di rel yang terkait dengan perjalanan kereta api (Undang – undang No. 23, 2007). Kereta api terdiri dari lokomotif dan gerbong dimana masing – masing bagian mempunyai fungsi sendiri - sendiri, seperti lokomotif mempunyai fungsi sebagai penarik atau pendorong kereta, baik menggunakan Kereta Rel Listrik (KRL) ataupun Kereta Rel Diesel (KRD), sedangkan gerbong terdapat dua jenis yaitu gerbong tertutup biasanya untuk mengangkut manusia dan gerbong terbuka digunakan untuk mengangkut barang.

1.5.2 Penelitian Sebelumnya

3.5.2.1 Muhamudi Yudhi Hidayatullah

Penelitian yang berjudul kajian pelayanan jalur angkutan kota dan mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan di Kabupaten Sukoharjo dengan tujuan untuk mengetahui tingkat pemenuhan pelayanan transportasi angkutan kota bagi penduduk dalam melakukan mobilitas, serta untuk mengetahui pusat

pelayanan sosial ekonomi yang menjadi tujuan penduduk. Penelitian ini menggunakan metode survai yang menghasilkan penelitian sebagai berikut:

1. Pelayanan jalur angkutan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas di Kabupaten Sukoharjo banyak sekali tempat yang belum terpenuhi angkutan kota dengan baik, hal ini dikarenakan adanya beberapa faktor antara lain sebagai berikut panjang jalur tempuh namun minimnya ketersediaan angkutan umum, angkutan hanya beroperasi pada jam pagi dan siang hari, perlintasan didaerah macet.
2. Mobilitas penduduk yang terjadi di Sukoharjo paling banyak terjadi karena aktivitas sekolah, bekerja, ke pasar dan pemenuhan kebutuhan sosial lainnya.

3.5.2.2 Siti Patonah

Penelitian ini berjudul evaluasi jalur pelayanan transportasi angkutan Kota terhadap mobilitas penduduk di Kota Pematang dengan tujuan penelitian mengetahui tingkat pemenuhan pelayanan transportasi angkutan kota bagi penduduk untuk melakukan mobilitas dan untuk mengetahui pusat pelayanan sosial ekonomi yang menjadi tujuan penduduk. Penelitian ini menggunakan metode survai dan menghasilkan penelitian sebagai berikut:

1. Pelayanan angkutan kota dengan klasifikasi tinggi terjadi di jalur B, F dan E, pelayanan angkutan dengan pelayanan sedang terjadi pada jalur H dan I, sedangkan pelayanan angkutan rendah terjadi pada jalur A, C, D, G dan jalur G1. Sehingga dalam pelayanan angkutan yang terjadi di daerah ini belum berjalan dengan baik.
2. Mobilitas penduduk menuju ke pusat kota yang terjadi karena aktivitas sekolah, tempat kerja, ke pasar dan keperluan sosial yang lain.

Tabel 1.5 Ringkasan Penelitian Sebelumnya

Nama peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
Mahmudi Yudhi Hidayatullah (2007)	Kajian Pelayanan Jalur Angkutan kota Dan Mobilitas Penduduk Menuju Pusat Pelayanan Di Kabupaten Sukoharjo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui tingkat pemenuhan pelayanan transportasi angkutan kota bagi penduduk dalam melakukan mobilitas. 2. Mengetahui pusat pelayanan sosial ekonomi yang menjadi tujuan penduduk. 	Survai	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada pelayanan jalur angkutan untuk pemenuhan kebutuhan mobilitas di Sukoharjo ini banyak sekali daerah - daerah yang belum terpenuhi dengan baik, hal ini dikarenakan beberapa faktor antara lain panjang jalur tempuh namun minimnya ketersediaan angkutan umum, jam pengoprasian angkutan hanya terjadi di pagi dan siang hari, perlintasan didaerah macet, minimnya angkutan di daerah yang banyak menggunakan sarana angkutan ini. 2. Mobilitas penduduk yang terjadi di Sukoharjo ini paling banyak terjadi karena aktivitas ke sekolah, bekeja, ke pasar dan untuk memenuhi kebutuhan sosial.
Siti Patonah (2007)	Evaluasi Jalur Pelayanan Transportasi Angkutan kota Terhadap Mobilitas Penduduk Di Kota Pemalang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengevaluasi ketersediaan pelayanan transportasi angkutan kota di daerah Pemalang 2. Mengkaji sejauh mana pelayanan transportasi angkutan kota memenuhi kebutuhan penduduk dalam melakukan mobilitas. 3. Mengetahui asal dan tujuan mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan sosial ekonomi. 	Survai	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelayanan angkutan kota dengan klasifikasi tinggi terjadi pada jalur B, F dan E. pelayanan angkutan dengan pelayanan sedang terjadi pada jalur H dan I, sedangkan pelayanan angkutan rendah terjadi pada jalur A, C, D, G dan jalur G1. Sehingga dalam pelayanan angkutan yang terjadi didaerah ini belum begitu baik. 2. Mobilitas penduduk menuju ke pusat kota ini untuk kegiatan sekolah, tempat kerja, pasar dan keperluan sosial.
Afiotria Intan Wulansari (E 100130010)	Analisis Pola Mobilitas Pekerja Pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (PRAMEKS)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui karakteristik pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo - Yogyakarta. 2. Mengetahui karakteristik mobilitas pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo - Yogyakarta. 	Survai	<ol style="list-style-type: none"> 1. Karakteristik pekerja banyak didominasi oleh pekerja berusia produktif (16- 55 tahun), dengan status pendidikan tinggi yaitu S1, pekerja banyak yang menjadi karyawan, dengan gaji berkisar Rp. 3 – 6 juta perbulan dan banyak pekerja yang belum memiliki tanggungan keluarga. 2. Banyak pekerja yang menggunakan Prameks didasari dengan alasan nyaman, murah, cepat dan tepat, hal ini terbukti dengan banyaknya pekerja yang melakukan perjalanan pergi pulang di setiap harinya, Moda transportasi yang digunakan pekerja untuk

				<p>menuju stasiun awal dan lokasi kerja yaitu didominasi oleh sepeda motor, Stasiun Purwosari dengan tujuan Stasiun Lempuyangan didominasi oleh pekerja yang akan menuju D.I Yogyakarta dengan menggunakan Prameks, hal ini didasari oleh jarak yang akan ditempuh pekerja lebih dekat dibandingkan harus naik dan turun di stasiun lainnya, karena banyak pekerja yang berasal dari kecamatan Laweyan dan Kartosuro, dimana pada kedua kecamatan ini lebih dekat ke Stasiun Purwosari dibandingkan Balapan. Tujuan Stasiun Lempuyangan karena letaknya dekat dengan kecamatan Gondokusuman di mana kecamatan ini terletak di Yogyakarta Kota yang banyak terdapat pusat – pusat pendidikan dan perusahaan korporasi, sehingga kecamatan ini menjadi daerah tujuan pemigran.</p>
--	--	--	--	--

1.6 Kerangka Penelitian

Banyak alasan utama masyarakat melakukan migrasi salah satunya karena faktor ekonomi yang kurang stabil di daerah asal. Sebagaimana diungkapkan oleh (Lee, 1970) bahwa faktor yang melakukan migrasi tenaga kerja ke daerah tujuan adalah faktor daya tarik daerah tujuan dan gaya dorong dari daerah asal. Menurut mantra bahwa awal dari perpindahan penduduk adalah dari kebutuhan ekonomi, sosial, politik dan psikologi. Namun sampai saat ini, motif ekonomi masih dipandang sebagai faktor utama pendorong terjadinya terjadinya mobilitas sirkuler.

Semakin sempitnya lahan pertanian di daerah asal membuat masyarakat mencari pekerjaan diluar sektor pertanian, sehingga membuat masyarakat pedesaan melakukan perpindahan ke daerah lain atau kota untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sehingga perpindahan yang terjadi hanya bersifat sirkuler karena masih mempunyai keinginan untuk kembali kedaerah asal lagi.

Setiap perjalanan atau mobilitas yang terjadi pada masyarakat pasti sangat memerlukan moda transportasi yang sesuai untuk sampai kedaerah tujuan dengan aman, nyaman, selamat, biaya yang murah serta waktu tempuh yang cepat. Sampai saat ini moda transportasi yang sesuai untuk sampai kelokasi dengan jarak tempuh yang cepat serta dianggap sangat efektif yaitu kereta api.

1.7 Batasan Oprasional

1. Mobilitas sirkuler merupakan perpindahan dari satu tempat ketempat lain dengan tujuan tidak menetap di daerah tujuan. (Titus, 1982).
2. Mobilitas pekerja merupakan suatu perpindahan yang terjadi pada masyarakat yang ingin mencukupi dan memperbaiki keadaan ekonominya dari satu tempat ketempat lain.
3. Pekerja adalah seseorang yang memiliki dasar pengetahuan, keterampilan dan nilai - nilai pekerjaan yang bertujuan untuk memberikan kesejahteraan (Endang Moertopo).
4. Karakteristik adalah sesuatu yang khas yang dijadikan pembeda dengan yang lain.
5. Perilaku mobilitas menurut Notoatmodjo,2003 menyatakan bahwa segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang dalam bermobilitas.
6. Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) merupakan moda transportasi unggulan bagi masyarakat Solo, Klaten, Yogyakarta dan Purworejo.
7. Analisis perilaku mobilitas pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) dalam penelitian ini adalah pekerja pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres Stasiun Solobalapan dan Purwosari sebagai Stasiun awal dan Stasiun Maguwoharjo, Lempuyangan dan Tugu sebagai Stasiun tujuan.