

## GROUNDED THEORY SEBAGAI LANGKAH AWAL DAMPAK KINERJA INFRASTRUKTUR TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT BERPENGHASILAN RENDAH

Gita Puspa Artiani<sup>1\*</sup>, Naniek Widayati Priyomarsono<sup>2</sup> dan Dadang Mohamad Ma'soem<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Doktor Ilmu Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta

<sup>2</sup>Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta

Jl. Letjen S.Parman No. 1, Jakarta 11440

<sup>3</sup> Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pendidikan Indonesia, Bandung

Jl. Dr. Setiabudhi No. 229, Bandung 40154

E-mail: [gita.328242005@stu.untar.ac.id](mailto:gita.328242005@stu.untar.ac.id)<sup>1\*</sup>, [naniekw@ft.untar.ac.id](mailto:naniekw@ft.untar.ac.id)<sup>2</sup> dan [dadang1712@upi.edu](mailto:dadang1712@upi.edu)<sup>3</sup>,

(\*) Penulis Korespondensi

(Artikel dikirim: 08 Februari 2026, Direvisi: 26 Maret 2026, Diterima: 30 April 2026)

DOI: <http://dx.doi.org/10.30742/axial.v14i1.5228>

**ABSTRAK:** Pembangunan infrastruktur makro di kawasan industri sering dianggap sebagai pendorong kesejahteraan, namun dampaknya terhadap Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) sering kali menunjukkan anomali. Penelitian ini merupakan studi pendahuluan yang bertujuan mengeksplorasi variabel kunci yang memengaruhi kualitas hidup MBR melalui pendekatan *grounded theory*. Metodologi yang digunakan adalah wawancara mendalam terhadap 10 responden yang terbagi dalam tiga klaster umur, yaitu : Klaster Tua (>45 tahun), *Middle* (35–45 tahun), dan Baru (<35 tahun), serta observasi teknis lapangan. Studi kasus di fokuskan pada kawasan perumahan MBR di wilayah industri Cikarang untuk mendapatkan data yang spesifik. Data kualitatif dikonversi melalui proses kodifikasi untuk menghasilkan skala prioritas masalah yang berlaku khusus pada lokasi amatan tersebut. Temuan awal menunjukkan bahwa penurunan kinerja infrastruktur lingkungan (drainase/banjir) dan isu keamanan mendapatkan skor tertinggi (4 dari 5), sementara beban biaya ekonomi informal menjadi kendala krusial bagi klaster pedagang. Analisis visual mengungkap adanya paradoks pembangunan, di mana kemegahan gerbang tol bersandingan langsung dengan degradasi perkerasan jalan lokal dan kegagalan sistem fungsional drainase. Simpulan penelitian ini menghasilkan kerangka konseptual model prediksi yang menempatkan kinerja fisik infrastruktur sebagai faktor moderasi kritis. Hasil analisis menunjukkan bahwa 80% dari variabel kualitas hidup MBR dipengaruhi oleh stabilitas infrastruktur lingkungan (drainase dan jalan lokal), sementara sisanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi informal. Hasil ini menjadi landasan untuk pengembangan model matematis kualitas hidup pada tahap penelitian selanjutnya.

**KATA KUNCI :** *Grounded Theory, Kinerja Infrastruktur, Kualitas hidup, Masyarakat Berpeghasilan Rendah (MBR)*

**ABSTRACT:** *Macro infrastructure development in industrial areas is often regarded as a driver of welfare, yet its impact on Low-Income Communities (MBR) frequently exhibits anomalies. This research is a preliminary study aimed at exploring key variables affecting the quality of life of MBR through a grounded theory approach. The methodology employed consists of in-depth interviews with 10 respondents categorized into three age clusters: the Old Cluster (>45 years old), Middle (35–45 years old), and New (<35 years old), supplemented by technical field observations. This case study is focused on MBR housing areas within the Cikarang industrial region to obtain specific data. Qualitative data were converted through a codification process to generate a priority scale of issues applicable specifically to the observed locations. Initial findings indicate that the decline in environmental infrastructure performance (drainage/flooding) and security issues received the highest scores (4 out of 5), while informal economic costs represent a crucial constraint for the merchant cluster. Visual analysis reveals a development paradox, where the grandeur of toll gates stands in direct contrast to the degradation of local road pavements and the failure of functional drainage systems. The conclusion of this study establishes a conceptual prediction model framework that positions physical infrastructure performance as a critical moderating factor. Analysis results show that 80% of the MBR quality of life variables are influenced by the stability of environmental infrastructure (drainage and local roads), while the remainder is influenced by informal economic factors. these results serve as a foundation for the development of a mathematical quality of life model in subsequent research stages.*

**KEYWORDS:** *Grounded Theory, Infrastructrure Performance, Quality of Life, Low Income Communities (LIC)*



# GROUNDING THEORY SEBAGAI LANGKAH AWAL DAMPAK KINERJA INFRASTRUKTUR TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT BERPENDHASILAN RENDAH

(Gita Puspa Artiani, Naniek Widayati Priyomarsono, Dadang Mohamad Ma'soem)

## 1. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur merupakan faktor kunci dalam mendukung perkembangan wilayah, khususnya pada sektor perumahan dan komersial. Infrastruktur memegang peranan yang sangat penting dalam menunjang kegiatan perekonomian masyarakat (Aulia, 2024). Di wilayah berkembang, infrastruktur sering kali menjadi pendorong utama dalam meningkatkan nilai properti melalui penguatan aspek aksesibilitas dan konektivitas. Infrastruktur yang memadai, seperti jalan tol dan transportasi umum, terbukti meningkatkan daya tarik properti, memperluas jangkauan pasar, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Penelitian oleh (Dewita et al., 2019) serta (Hasibuan & Mulyani, 2022) menegaskan bahwa pengembangan sistem transportasi massal di kawasan penyangga memiliki dampak signifikan terhadap nilai ekonomi kawasan dan kenyamanan hunian. Fenomena ini sangat relevan di Cikarang, Kabupaten Bekasi, yang telah menjadi pusat pertumbuhan industri terbesar sekaligus titik pengembangan perumahan yang pesat. Sebagai kawasan industri yang menampung ribuan tenaga kerja, Cikarang menghadapi tantangan khusus terkait peran infrastruktur dalam mendukung kehidupan masyarakat berpenghasilan rendah (MBR). Dimana sejalan dengan penelitian (Sirait et al., 2021) yang menyatakan bahwa pembangunan perumahan umum untuk MBR merupakan bagian amanat konstitusi penyediaan tempat tinggal dan lingkungan hidup yang baik dan sehat. Hak setiap orang, warga negara Indonesia. Negara melindungi kebutuhan akan pemenuhan tempat tinggal dalam fungsi-fungsi rumah bagi kehidupan seluruh rakyat Indonesia termasuk MBR. Kondisi ideal yang diharapkan adalah adanya perencanaan infrastruktur yang terintegrasi, di mana pembangunan fisik jalan tol dan kawasan industri juga diimbangi dengan fasilitas pendukung yang unklusif dan ramah lingkungan.

(Nicoletti et al., 2023) menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur sering kali memunculkan ketimpangan sosial, dengan masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) seringkali terpaksa tergusur akibat proyek-proyek infrastruktur yang tidak memperhatikan aspek sosial. Namun, realita di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan yang lebar. Banyak pemukiman MBR di Cikarang belum dilengkapi dengan infrastruktur yang memadai dan kesulitan mengakses transportasi publik

yang terjangkau. Hal ini memaksa MBR mengeluarkan biaya mobilitas yang besar, yang pada akhirnya menurunkan daya beli dan kualitas hidup mereka. Ketimpangan ini dipertegas oleh data harga properti di wilayah Cikarang tahun 2024 yang menunjukkan fluktuasi harga sangat bergantung pada kedekatannya dengan infrastruktur utama yang dapat dilihat pada **Tabel 1**.

**Tabel 1.** Ringkasan Indikasi Harga Properti Berdasarkan Kedekatan Infrastruktur di Cikarang ( 2024)

No	Klaster Lokasi	Karakteristik Infrastruktur	Indikasi Harga/m <sup>2</sup> (Rp)
1	Lippo Cikarang ( <i>Ambrosia/ Meadow</i> )	Akses tol langsung, pusat komersial	3,1 jt – 6 jt
2	Ruko <i>Boulevard/ Trace</i>	Kawasan bisnis utama, arteri primer	7,2 jt – 10,9 jt
3	Kota Deltamas ( Zona Eropa)	Pusat pemerintahan, akses tol	3,8 jt – 4,1 jt
4	Cikarang Baru/ <i>Green</i>	Akses menengah, dekat industri	3,8 jt – 4,3 jt
5	Cikarang Karang Asih (Kp. Cabang Lio)	Lokasi terpencil, akses terbatas	2,2 jt – 3,2 jt

(Sumber : Laporan Penilaian Internal BANK, 202-Data diolah)

Berdasarkan **Tabel 1** menyajikan perbandingan harga properti di kawasan komersial (lippo cikarang) sebagai parameter kontras terhadap hunian MBR di sekitarnya. hal ini dilakukan untuk menunjukkan kesenjangan nilai ekonomi yang dipicu oleh aksesibilitas infrastruktur makro. Harga properti di kawasan yang lebih dekat dengan jalan tol, kawasan industri, dan pusat perbelanjaan umumnya lebih tinggi. Sebagai contoh, properti di Kawasan Komersial Lippo Cikarang (*Cluster Ambrosia*) yang memiliki akses langsung ke fasilitas utama memiliki harga yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan permukiman MBR di wilayah penyangganya seperti Cikarang Baru atau Karang Asih. Fenomena ini memperkuat temuan bahwa manfaat ekonomi dari infrastruktur makro (tol dan kawasan industri)

lebih banyak terserap oleh sektor komersial, sementara hunian MBR justru menghadapi anomali berupa beban biaya informal dan degradasi lingkungan jalan lokal. Ruko Boulevard di Cikarang Selatan juga menunjukkan harga yang relatif tinggi, yang kemungkinan dipengaruhi oleh kedekatannya dengan kawasan komersial dan akses transportasi yang baik. Sebaliknya, perumahan yang terletak di lokasi terpencil, seperti di kampung Cabang Lio, dengan harga per meter persegi yang lebih rendah, mencerminkan keterbatasan aksesibilitas dan fasilitas di sekitar properti tersebut.

Fluktuasi harga yang signifikan ini menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi dan aksesibilitas jalan utama menjadi faktor paling berpengaruh terhadap harga properti di Cikarang. Properti yang lebih dekat dengan jalan tol atau transportasi publik cenderung memiliki harga lebih tinggi, sementara properti yang lebih jauh dari jalur transportasi utama cenderung lebih rendah. Ruko yang berada di kawasan komersial atau dekat dengan pusat bisnis (seperti Ruko Boulevard) juga menunjukkan harga yang lebih tinggi, yang mencerminkan bahwa lokasi dengan aksesibilitas yang baik lebih menarik bagi investor dan penyewa. Hal ini sejalan dengan teori pembangunan infrastruktur oleh (Harvey, 2006) mengemukakan bahwa infrastruktur yang baik mendukung aksesibilitas dan konektivitas, yang pada gilirannya meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Dimana pembangunan infrastruktur adalah pendorong utama yang meningkatkan aksesibilitas suatu wilayah, yang akan memperbaiki mobilitas sosial dan membuka peluang ekonomi bagi masyarakat di sekitarnya.

Dan data pada **Tabel 1** ini mengindikasikan bahwa pembangunan infrastruktur yang terencana dengan baik dapat meningkatkan nilai properti, sementara ketidakmerataan pengembangan infrastruktur dapat menyebabkan ketimpangan harga properti dikawasan berkembang. Properti di kawasan premium yang dekat dengan akses tol memiliki harga indikasi yang jauh lebih tinggi dibandingkan kawasan terpencil seperti Kampung Cabang Lio yang memiliki keterbatasan aksesibilitas. Selain ketimpangan nilai properti, dampak sosial dan biaya informal sering kali terabaikan dalam perencanaan infrastruktur primer.

Selain itu, berdasarkan hasil studi pendahuluan (*grounded research*) melalui wawancara mendalam terhadap 10 responden lintas generasi di Cikarang, ditemukan adanya beban biaya hidup tambahan berupa pungutan informal

(*informal transaction cost*) yang signifikan. Temuan ini menunjukkan bahwa kemegahan infrastruktur fisik tidak sertamerta meningkatkan kesejahteraan jika beban ekonomi informal dan degradasi lingkungan seperti banjir akibat sistem drainase yang buruk tidak di mitigasi dengan baik. Hal ini sejalan dengan penelitian (Ahmad Efendi, 2021) yang menyebutkan bahwa drainase adalah salah satu aspek yang penting dalam menunjang infrastruktur suatu daerah maupun kawasan. Buruknya sistem drainase suatu kawasan dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat antara lain terganggunya aktivitas masyarakat karena adanya genangan, maupun dampak kesehatan bagi pengguna jalan dan masyarakat yang ada di sekitar daerah tersebut. Walaupun penelitian mengenai dampak infrastruktur terhadap nilai properti sudah banyak dilakukan, masih sedikit yang mengkaji variabel lingkungan sebagai faktor moderasi dalam kaitannya dengan kualitas hidup MBR di kawasan industri berkembang. Oleh karena itu, artikel ini bertujuan untuk memaparkan analisis awal guna mengembangkan model prediksi dampak pembangunan infrastruktur terhadap kualitas hidup MBR melalui moderasi lingkungan.

## 2. BAGIAN INTI

### 2.1. Kerangka Berpikir dan Perumusan Hipotesis

Model prediksi yang dikembangkan dalam penelitian ini dirancang untuk mengestimasi dampak kualitas hidup Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) dalam jangka menengah, yaitu dengan rentang waktu 5 hingga 10 tahun ke depan. Rentang waktu ini disesuaikan dengan siklus evaluasi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) serta siklus pemeliharaan infrastruktur lingkungan dan jalan lokal.

Secara konseptual, model ini berkorelasi erat dan saling melengkapi dengan *Masterplan* percepatan infrastruktur wilayah. Sementara *Masterplan* pemerintah berfokus pada pembangunan fisik makro (seperti jalan tol dan kawasan industri), model yang ditawarkan berfungsi sebagai instrumen korektif pada level mikro. Korelasinya adalah untuk memastikan bahwa dampak pembangunan makro tersebut tidak menimbulkan ketimpangan sosial-ekonomi atau degradasi lingkungan yang merugikan MBR di sekitarnya. Dengan demikian, model ini dapat menjadi dasar bagi pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan mitigasi yang inklusif. Dalam konsep penelitian ini, pembangunan infrastruktur seperti akses transportasi dan jalan tol diposisikan sebagai variabel independen

# GROUNDING THEORY SEBAGAI LANGKAH AWAL DAMPAK KINERJA INFRASTRUKTUR TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT BERPENGHASILAN RENDAH

(Gita Puspa Artiani, Naniek Widayati Priyomarsono, Dadang Mohamad Ma'soem)

utama yang memicu mobilitas sosial dan peningkatan kualitas hidup masyarakat berpenghasilan rendah (MBR). Namun, fenomena di kawasan industri Cikarang menunjukkan bahwa hubungan tersebut bersifat non linier dan dipengaruhi secara kuat oleh faktor-faktor moderasi.

Kerangka konseptual dalam penelitian ini mengonstruksi sebuah alur logika yang menempatkan kinerja infrastruktur sebagai variabel independen atau penggerak utama (*driving factor*). Secara teoritis, pembangunan infrastruktur fisik seperti jalan tol dan akses transportasi primer diproyeksikan memberikan dampak utama positif terhadap peningkatan konektivitas dan mobilitas masyarakat. Pembangunan infrastruktur jalan bebas hambatan atau jalan tol dalam sebuah negara bisa dijadikan tolok ukur untuk mengetahui sejauh mana kemajuan perekonomian sebuah negara, baik secara makro maupun mikro (Siti Aprilianingsih, Eli Apud Saepudin, Rossa Amelia Putri, Arina Karmelia, 2025). Namun, model ini menekankan bahwa dampak tersebut tidak bersifat linear terhadap kualitas hidup masyarakat berpenghasilan rendah (MBR). Keberadaan moderasi lingkungan diposisikan sebagai variabel penentu yang dapat memperkuat atau memperlemah (*strengthening or weakening*) pengaruh infrastruktur tersebut. Variabel moderasi ini mencakup aspek teknis rekayasa seperti efektivitas sistem drainase untuk mencegah banjir, penyediaan ruang terbuka hijau (RTH) sebagai peredam kebisingan, serta upaya pengendalian polusi udara di sekitar hunian. Lebih lanjut, model ini mengintegrasikan variabel dampak sosial sebagai faktor penjelas kritis yang mempengaruhi kesejahteraan MBR. Temuan empiris dari studi pendahuluan menunjukkan bahwa keberadaan infrastruktur komersial sering kali diikuti oleh munculnya biaya transaksi informal (*informal transaction cost*) yang membebani ekonomi rumah tangga. Melalui bagan ini, dapat disimpulkan bahwa kualitas hidup MBR merupakan hasil sinergi antara pembangunan fisik dan tata kelola lingkungan. Jika manajemen lingkungan gagal memitigasi eksternalitas negatif, maka manfaat aksesibilitas dari infrastruktur akan tereduksi, sehingga menurunkan nilai kualitas hidup secara keseluruhan. Sebaliknya, infrastruktur yang inklusif dan berwawasan lingkungan akan menjamin keberlanjutan hidup masyarakat di kawasan industri berkembang secara optimal (Ismail, 2025).

Berdasarkan tinjauan literatur dan observasi awal, dirumuskan lima hipotesis konseptual sebagai fondasi model seperti pada **Tabel 2**.

**Tabel 2.** Perumusan Hipotesis Model Prediksi Kualitas MBR

Kode	Pernyataan Hipotesis
H1	Pembangunan infrastruktur transportasi berpengaruh positif terhadap kualitas hidup MBR.
H2	Pengelolaan lingkungan berkelanjutan memoderasi hubungan infrastruktur dan kualitas hidup MBR.
H3	Dampak sosial (biaya informal & risiko penggusuran) memoderasi pengaruh infrastruktur terhadap kualitas hidup.
H4	Perubahan penggunaan lahan akibat infrastruktur berpengaruh positif terhadap kualitas hidup MBR.
H5	Model prediksi yang mengintegrasikan aspek fisik, lingkungan, dan sosial dapat mengestimasi kualitas hidup secara akurat.

(Sumber : Tinjauan literatur dan observasi awal)

**Tabel 2** diatas menerangkan arah penelitian yang akan diuji lebih lanjut. Hipotesa H1 dan H4 berfokus pada dampak langsung pembangunan fisik terhadap ekonomi dan aksesibilitas. Sementara itu, H2 dan H3 bertindak sebagai variabel moderasi yang artinya, meskipun jalan tol dibangun (H1 positif), jika sistem drainase buruk (H2 negatif) atau pungutan informal tinggi (H3 negatif), maka nilai akhir Kualitas Hidup tetap akan rendah. Hipotesis H5 menjadi muara dari penelitian ini, yaitu terciptanya sebuah alat ukur atau model prediksi yang komprehensif bagi pemangku kepentingan dalam merencanakan infrastruktur yang inklusif di Cikarang.

Dan berikut Adalah diagram hubungan antar variabel yang divisualisasikan dalam bentuk diagram kausalitas yang menghubungkan setiap komponen, seperti ditunjukkan pada **Gambar 1**.



**Gambar 1.** Model hubungan variabel kualitas hidup MBR

(Sumber: Dokumentasi lapangan peneliti, 2026)

Dalam penelitian ini, pembangunan infrastruktur makro seperti aksesibilitas dan jalan tol diposisikan sebagai variabel independen yang memicu mobilitas serta pertumbuhan ekonomi, namun dampaknya terhadap kualitas hidup Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) bersifat non linear dan sangat dipengaruhi oleh variabel moderasi berupa kinerja infrastruktur lingkungan (seperti drainase) serta beban sosial ekonomi (seperti biaya informal). Berdasarkan kerangka konseptual tersebut, dirumuskan hipotesis seperti pada **Tabel 2** yang menguji korelasi antara penyediaan infrastruktur dan kesejahteraan, di mana kegagalan dalam mengelola faktor moderasi dapat mereduksi manfaat infrastruktur makro, sehingga model prediksi yang dihasilkan berfungsi sebagai instrumen korektif pada level mikro untuk menjamin kelayakan hunian dan kualitas hidup MBR.

## 2.2. Temuan Lapangan (*Grounded Research*)

*Grounded Theory* (GT) adalah salah satu pendekatan metodologi dalam penelitian kualitatif yang pertama kali dikembangkan oleh dua sosiolog Amerika, Barney G. Glaser dan Anselm L. Strauss, pada awal tahun 1960-an. Berfokus pada pemahaman fenomena melalui interaksi yang terjadi dalam kehidupan sehari-hari, yang sering kali tidak dapat dipahami hanya melalui teori yang telah ada (Mustafa, D., & Hermina, 2025). Analisis dilakukan secara induktif melalui tiga tahapan kodifikasi yaitu *open coding*, *axial coding*, dan *selective coding* berdasarkan data primer hasil wawancara

mendalam terhadap 10 responden yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* di kawasan MBR Cikarang. Responden tersebut mewakili klaster masyarakat yang dikategorikan berdasarkan rentang umur untuk menangkap perbedaan persepsi antargenerasi, yaitu: Klaster Tua (>45 tahun), Klaster *Middle* (35–45 tahun), dan Klaster Baru (<35 tahun), sebagaimana diilustrasikan pada **Gambar 2**.



**Gambar 2.** Salah satu proses pengambilan data primer melalui wawancara mendalam (Sumber: Dokumentasi lapangan peneliti, 2026 )

Melalui pendekatan ini, penelitian berhasil memetakan dampak nyata pembangunan infrastruktur dari berbagai dimensi yang kemudian dikonversi menjadi skala prioritas masalah sebagaimana tersaji pada **Tabel 3**, guna menghasilkan kerangka teori yang relevan dengan kondisi lapangan.

**Tabel 3.** Temuan Lapangan berdasarkan Klaster Responden

Klaster Responden	Usia (Estimasi)	Durasi Tinggal	Profil / Pekerjaan	Isu Utama & Temuan Lapangan
Kelompok Tua	45 - 50 Th	> 25 Tahun	Warga Lokal / Tokoh Masyarakat	Aspek Keamanan: Dulu rawan reduksi kriminalitas spasial, sekarang aman karena lampu jalan & keramaian tol.
	48 Th	> 25 Tahun	Warga Asli Pasir Gembong	Infrastruktur Sekunder: Jalan utama warga sering rusak akibat beban kendaraan besar.
	50 Th	> 25 Tahun	Warga dekat Pintu Tol	Pengelolaan Lingkungan: Berharap drainase diperbesar agar tidak banjir saat hujan deras.
	52 Th	> 25 Tahun	Pemilik Warung Kelontong	Saksi Sejarah: Mengamati konversi lahan dari sawah menjadi zona komersial.
Kelompok Middle	35 Th	20 Tahun	Pedagang Bakmi ( <i>Flyover</i> )	Transisi Kawasan: Saksi munculnya Mall & Hotel. Mengeluarkan biaya operasional (Listrik/Air).

## GROUNDING THEORY SEBAGAI LANGKAH AWAL DAMPAK KINERJA INFRASTRUKTUR TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT BERPENGHASILAN RENDAH

(Gita Puspa Artiani, Naniek Widayati Priyomarsono, Dadang Mohamad Ma'soem)

Klaster Responden	Usia (Estimasi)	Durasi Tinggal	Profil / Pekerjaan	Isu Utama & Temuan Lapangan
Kelompok Baru	40 Th	15 Tahun	Pedagang di Ruko	Biaya Informal: Menemukan adanya <i>Informal Transaction Costs</i> Rp. 900rb/bln & uang muka dagang Rp.2jt.
	38 Th	18 Tahun	Penghuni Kontrakan MBR	Aksesibilitas: Menyoroti kemudahan akses namun lingkungan makin bising dan padat.
	25 Th	< 5 Tahun	Karyawan Pabrik (Jl. Raya Industri)	Ekonomi MBR: Gaji Rp7-8jt (Lembur), pengeluaran Rp.3jt. Isu sistem kontrak (Ombudsman).
	23 Th	< 3 Tahun	Karyawan Pabrik	Mobilitas: Ketergantungan pada ojek/motor karena minimnya fasilitas <i>shuttle bus</i> .
	28 Th	< 5 Tahun	Pendatang / Buruh Harian	Kualitas Hidup: Persepsi terhadap kenyamanan hunian di sekitar pusat industri.

(Sumber : Hasil wawancara mendalam, 2026)

**Tabel 3** menyajikan data kualitatif yang mengonfirmasi bahwa dampak pembangunan infrastruktur di Cikarang dirasakan secara berbeda oleh setiap lapisan masyarakat. Berdasarkan analisis terhadap 10 responden, terdapat empat poin utama yang menjadi dasar pengembangan model, yaitu :

- Dimensi Keamanan dan Sejarah (Kelompok Tua): Warga asli mengakui adanya manfaat keamanan berupa reduksi kriminalitas spasial akibat peningkatan penerangan dan intensitas aktivitas di sekitar jalur tol. Namun, kelompok ini juga menjadi saksi degradasi lingkungan fisik di sekitar hunian mereka.
- Dimensi Infrastruktur Lingkungan :Responden secara konsisten menuntut perbaikan sistem drainase sekunder. Banjir masif sering terjadi pasca pembangunan infrastruktur makro, yang memperburuk kenyamanan hunian di sekitar pusat industri
- Dimensi Ekonomi dan Beban Informal (Kelompok Middle): Klaster ini mengungkap fenomena krusial berupa *Informal Transaction Costs* sebesar ±Rp900.000 per bulan. Temuan ini membuktikan bahwa kedekatan dengan kawasan infrastruktur komersial tidak hanya memberikan peluang dagang, tetapi juga menimbulkan beban finansial tambahan yang tidak terduga bagi MBR.
- Dimensi Efisiensi Mobilitas (Kelompok Baru): Responden pendatang yang bekerja sebagai karyawan pabrik menunjukkan ketergantungan tinggi pada kendaraan pribadi. Hal ini mengindikasikan bahwa infrastruktur

transportasi utama (jalan tol/industri) belum terintegrasi secara inklusif dengan fasilitas transportasi publik (*shuttle bus*), sehingga menambah beban pengeluaran harian MBR.

Secara keseluruhan, tabel ini menunjukkan bahwa variabel lingkungan dan biaya sosial bukanlah sekadar faktor pendukung, melainkan variabel moderasi yang sangat menentukan apakah pembangunan infrastruktur tersebut benar-benar meningkatkan kualitas hidup atau justru menambah beban hidup MBR.

### 2.3. Metodologi Kodifikasi dan Analisis Data Eksploratif

Untuk menjembatani data deskriptif dari *grounded Theory* ke dalam model prediksi, dilakukan proses kodifikasi (*coding*). Proses ini penting untuk menentukan bobot pengaruh setiap variabel berdasarkan intensitas keluhan atau frekuensi kemunculan isu dalam sesi wawancara dengan 10 responden.

Penentuan nilai pada sumbu Y dilakukan melalui proses kuantifikasi data kualitatif dimana intensitas keluhan responden dikonversi menjadi angka numerik untuk memungkinkan perbandingan antar-variabel secara visual. Penggunaan Grafik Batang (*Bar Chart*) dalam tahap analisis awal ini dipilih karena kemampuannya dalam menyajikan perbedaan data secara diskrit, sehingga memudahkan identifikasi variabel mana yang memiliki bobot paling dominan terhadap penurunan kualitas hidup MBR. Sistem penskoran dan pemetaan pada grafik diatur sebagai berikut :

- Sumbu Y : Menggunakan skala ordinal 1-5. Nilai ini bukan sekedar angka statistik, melainkan representasi dari "tingkat urgensi" masalah. Semakin tinggi batang grafik, semakin tinggi konsensus responden bahwa variabel tersebut merupakan faktor penghambat kualitas hidup yang kritikal.
- Sumbu X: Berisi kategori isu yang ditemukan selama *grounded Theory*, yaitu: lingkungan, keamanan, ekonomi, kesehatan, dan mobilitas.
- Mekanisme Kodifikasi: Setiap jawaban responden dianotasi. Jika seorang responden menyebutkan isu banjir lebih dari tiga kali dengan nada keluhan yang kuat, maka ia dihitung sebagai "1 unit frekuensi" untuk variabel lingkungan. Akumulasi unit frekuensi dari 10 responden inilah yang kemudian menentukan tinggi batang pada grafik sesuai dengan **Tabel 4** kriteria berikut.

**Tabel 4.** Kriteria Frekuensi Responen

Kriteria Frekuensi (Responden)	Skor Sumbu Y	Interpretasi Visual pada Grafik
9-10	5	isu bersifat universal dan sistematis diseluruh Cikarang
7-8	4	Isu dominan yang menjadi beban utama mayoritas warga
5-6	3	Isu signifikan namun dirasakan secara berbeda antar kluster
3-4	2	Isu minor yang bersifat sektoral atau hanya pada lokasi tertentu
1-2	1	Isu sporadik yang tidak memengaruhi model secara umum

(Sumber : Hasil analisis primer, 2026)

Melalui pendekatan ini, grafik batang yang dihasilkan berfungsi sebagai instrumen diagnostik awal. Batang yang menjulang tinggi (skor 4-5) memberikan petunjuk langsung bagi peneliti untuk menetapkan variabel tersebut sebagai variabel utama atau variabel moderasi dalam pengembangan model prediksi final, sementara batang yang rendah.

**2.4. Matriks Tabulasi Frekuensi Isu**

Berdasarkan hasil wawancara mendalam, berikut adalah sebaran data dari ketiga kluster responden seperti terlihat pada **Tabel 5**.

**Tabel 5.** Kriteria Frekuensi Responen

Variabel Isu	T	M	B	Tot	(Y)
Lingkungan (banjir/ drainase)	4	3	1	8	4
Keamanan (lampu/ kriminal)	4	2	1	7	4
Ekonomi (biaya informal)	1	3	2	6	3
Kesehatan (polusi/ kebisigan)	2	2	2	6	3
Mobilitas (Transportasi)	1	1	3	5	3

(Sumber : Hasil analisis primer dan *grounded Theory* peneliti 2026)

Dimana :

- T : Kluster Tua
- M : Kluster Middle
- B : Kluster baru
- Tot : Total Frekuensi
- Y : Skor akhir

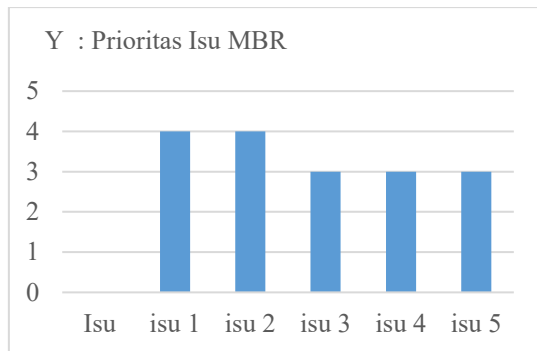
Skor akhir (Y) pada matriks kodifikasi dihitung berdasarkan frekuensi kemunculan isu yang divalidasi melalui observasi lapangan, dengan skala likert 1 – 5. Rumusan penentuan prioritas masalah adalah

$$Y = \frac{\sum (f1 + w1)}{N}$$

Di mana f adalah frekuensi keluhan pada kluster responden dan w adalah bobot signifikansi berdasarkan hasil observasi teknis. Dan berdasarkan matriks kodifikasi diatas, intensitas keluhan masyarakat dapat divisualisasikan untuk melihat variabel mana yang paling mendesak untuk intervensi dalam model seperti terlihat pada **Gambar 3**.

# GROUNDING THEORY SEBAGAI LANGKAH AWAL DAMPAK KINERJA INFRASTRUKTUR TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT BERPENGHASILAN RENDAH

(Gita Puspa Artiani, Naniek Widayati Priyomarsono, Dadang Mohamad Ma'soem)



**Gambar 3.** Grafik Batang Prioritas Isu MBR (Sumber: Hasil Olahan Data Primer2026 )

Grafik diatas menunjukkan bahwa isu lingkungan dan keamanan memiliki tertinggi (4), yang berarti menjadi perhatian utama mayoritasresponden. Namun, terdapat temuan krusial pada isu ekonomi (3) meskipun skor akumulatifnya sedang, data mentah menunjukkan bahwa 100% responden pada klaster middle (pedagang) mengeluhkan hal ini. Hal ini mengonfirmasi bahwa variabel ekonomi, khususnya biaya informal, merupakan faktor kritis yang sangat spesifik memengaruhi segmen MBR tertentu. Disparitas skor antar variabel ini menjadi dasar kuat untuk menetapkan variable moderasi dalam pengembangan model prediksi selanjtnya.

Skor tinggi pada variabel lingkungan dan keamanan yang tertera dalam grafik di atas tidak hanya muncul secara statistik dari hasil wawancara, namun terefleksikan secara nyata pada kondisi spasial di lapangan. Sebagaimana diperlihatkan pada **Gambar 3**, terdapat kontras yang tajam antara kemajuan infrastruktur makro dengan degradasi infrastruktur mikro di area strategis Cikarang Barat. Tingginya intensitas keluhan responden terhadap isu lingkungan (skor 4) dikonfirmasi melalui observasi visual di titik keluar Tol Cikarang Barat. Visualisasi yang terlihat menunjukkan sebuah paradoks pembangunan, di mana kehadiran mal, hotel, dan *flyover* mewah bersandingan dengan kondisi jalan yang rusak dan sistem drainase yang tidak mampu mengantisipasi genangan air saat hujan deras.



**Gambar 4.** Kondisi Eksisting Infrastruktur (Sumber : Dokumentasi lapangan peneliti, 2026)

**Gambar 4** memberikan bukti tak terbantahkan mengenai kegagalan itegrasi opembangunan di ousat pertumbuhan Cikarang Barat. Peneliti mengidentifikasi dua realitas yang saling bertolak belakang dalam satu titik koordinat. Foto Gerbang Tol Cikarang Barat yang tertata rapi dengan sistem lajur khusus (kendaraan kecil vs kendaraan besar). Ini merepresentasikan keberhasilan negara dalam membangun akses logistik makro untuk mendukung mobilitas barang dari dan menuju kawasan industri. Namun begitu kendaraan keluar dari gerbang tol pemandangan berubah drastis. Terlihat degradasi permukaan aspal yang parah di bawah bayang-bayang kemegahan bangunan komersial (Mall dan Hotel). Gedung modern yang menjulang tinggi bersanding dengan jalan berlubang dan sistem drainase yang tidak nampak, menciptakan "wajah ganda" kawasan industri. Sehingga memberikan dampak akumulatif bagi kendaraan logistik besar yang keluar dari tol (seperti truk) langsung menghantam infrastruktur lokal yang tidak didesain untuk beban seberat itu. Hal ini memicu kerusakan jalan permanen, yang jika hujan turun, berubah menjadi kolam air yang menyebabkan kemacetan total. Hal ini menegaskan temuan dalam Grafik Batang (Gambar 3) bahwa meskipun aksesibilitas makro (jalan tol) dinilai baik, namun variabel lingkungan dan infrastruktur sekunder mengalami kegagalan fungsi. Inilah yang menjadi alasan mengapa kualitas hidup MBR di wilayah ini tetap rendah meskipun berada di jantung pusat ekonomi nasional.

## 2.5. Rekomendasi Strategis dan Tahapan Penelitian Lanjutan

Berdasarkan hasil sinkronisasi antara hipotesis dan temuan lapangan (*grounded Theory*), diperlukan langkah-langkah strategis untuk memperdalam model prediksi. Mengingat kompleksitas variabel moderasi (lingkungan dan

sosial), penelitian ini merekomendasikan transisi dari analisis deskriptif menuju analisis kualitatif mendalam.

### 2.5.1. Perluasan Metode, *Deep Interview* (wawancara mendalam)

Sebagai tindak lanjut metode *Deep Interview* akan dilakukan untuk menggali data yang tidak tertangkap dalam survei permukaan. Fokus utamanya meliputi :

- Validasi Struktur Biaya : Mengidentifikasi asal-usul dan konsistensi *Informal Transaction Cost* (Rp.900rb/bulan) pada populasi yang lebih luas untuk melihat apakah ini merupakan fenomena sistemik atau kasuistik.
- Analisis Ketahanan Lingkungan : Mendalami persepsi MBR mengenai batas toleransi terhadap polusi suara dan banjir, guna menentukan ambang batas kenyamanan yang memengaruhi kualitas hidup mereka.
- Eksplorasi Dampak Psikososial : Menggali perasaan "keterasingan" warga asli (Kelompok Tua) di tengah pesatnya pembangunan infrastruktur modern di sekitar mereka.

### 2.5.2. Rekomendasi kebijakan (*Policy Brief*)

Secara praktis, temuan awal ini merekomendasikan kepada pemangku kepentingan (pemerintah daerah dan pengembang kawasan industri) untuk :

1. Sinkronisasi Infrastruktur Mikro : Tidak hanya membangun jalan utama (tol/industri), tetapi juga memastikan drainase pemukiman MBR di sekitarnya memiliki kapasitas yang memadai.
2. Mitigasi Biaya Sosial : Melakukan pengawasan terhadap munculnya beban-beban ekonomi informal yang justru memberatkan kelompok masyarakat rentan di kawasan berkembang.
3. Transportasi Inklusif : Menyediakan fasilitas angkutan umum atau *shuttle* yang menghubungkan zona industri langsung ke kantong-kantong pemukiman MBR guna mengurangi ketergantungan pada transportasi pribadi yang mahal.

## 3. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis awal yang dilakukan di kawasan industri Cikarang, dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur memiliki dampak yang kontradiktif terhadap Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR). Meskipun

secara makro infrastruktur meningkatkan aksesibilitas dan nilai aset properti, secara mikro kualitas hidup MBR terancam oleh eksternalitas negatif lingkungan dan beban ekonomi tersembunyi.

Penelitian ini berhasil membuktikan bahwa Moderasi Lingkungan (seperti sistem drainase dan RTH) dan dampak sosial (berupa biaya transaksi informal sebesar ±Rp.900.000/bulan) merupakan variabel kunci yang menentukan efektivitas pembangunan fisik. Hasil sinkronisasi hipotesis dengan temuan lapangan menunjukkan perlunya pergeseran paradigma dari pembangunan yang berorientasi fisik semata menuju pembangunan yang inklusif.

Sebagai tindak lanjut, penelitian ini merekomendasikan tahapan *deep interview* (wawancara mendalam) untuk memvalidasi model prediksi yang telah disusun. Langkah ini krusial guna menghasilkan rekomendasi kebijakan yang lebih presisi, sehingga infrastruktur di masa depan tidak hanya menjadi mesin pertumbuhan ekonomi, tetapi juga menjadi instrumen peningkatan kualitas hidup yang nyata bagi MBR.

## 4. DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Efendi, S. (2021). Kajian Sistem Drainase di Wilayah Wisma Lidah Kulon. *Axial, Jurnal Rekayasa Dan Manajemen Konstruksi Vol.*, 9(2), 85–90. <https://doi.org/10.30742/axial.v9i2.1748>.
- Aulia, S. (2024). Analisis Peran Infrastruktur Dalam Pertumbuhan Ekonomi Pembangunan Di Kota Palembang. *Jurnal Publikasi Ekonomi Dan Akuntansi (JUPEA)*, 4(1), 36–54. <https://doi.org/https://doi.org/10.51903/jupea.v4i1.2435>.
- Dewita, Y., Burke, M., Yen, B. T. H., & Burke, M. (2019). *The relationship between transport , housing and urban form: Affordability of transport and housing in Indonesia*. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.01.004>.
- Harvey, D. (2006). *Neo-liberalism as creative destruction*. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. 88(2), 145–158. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.0435-3684.2006.00211>.
- Hasibuan, H. S., & Mulyani, M. (2022). *Transit-Oriented Development : Towards Achieving Sustainable Transport and Urban Development in Jakarta Metropolitan , Indonesia*. <https://doi.org/https://doi.org/10.3390/su14095244>.

**GROUNDING THEORY SEBAGAI LANGKAH AWAL DAMPAK KINERJA INFRASTRUKTUR TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT BERPENDHASILAN RENDAH**

(Gita Puspa Artiani, Naniek Widayati Priyomarsono, Dadang Mohamad Ma'soem)

---

- Ismail, N. (2025). Manajemen pembangunan infrastruktur kota yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan studi kasus kota depok. *Jurnal Kajian Pemerintah (JKP)*, 11(1), 166–181. [https://doi.org/https://doi.org/10.25299/jkp.2025.vol11\(1\).24774](https://doi.org/https://doi.org/10.25299/jkp.2025.vol11(1).24774).
- Mustafa, D., & Hermina, D. (2025). *Grounded theory: fleksibilitas, tantangan, dan implikasi dalam penelitian edukasi*. 2, 1102–1115. <https://doi.org/https://doi.org/10.71282/jurmie.v2i6.591>.
- Nicoletti, L., Sirenko, M., & Verma, T. (2023). *Disadvantaged communities have lower access to urban infrastructure*. 50(3), 831–849. <https://doi.org/10.1177/23998083221131044>.
- Sirait, R., Sinaga, R. S., & Lubis, M. S. (2021). Implementasi Undang-Undang No . 1 Tahun 2011 Terhadap Kondisi Perumahan Bagi Masyarakat Berpendhasilan Rendah ( MBR ) Di Kota Medan. *Jurnal Ilmiah Magister Administrasi Publik*, 3(1), 44–56. <https://doi.org/10.31289/strukturasi.v3i1.524>.
- Siti Apriliyaningsih, Eli Apud Saepudin, Rossa Amelia Putri, Arina Karmelia, M. R. S. (2025). Ekopedia : Jurnal Ilmiah Ekonomi. *Jurnal Ilmiah Ekonomi*, 1(2), 44–53.