

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PENDUDUK YANG MELAKUKAN *COMMUTER* KE KOTA  
MEDAN  
(STUDI KASUS: DELI SERDANG – BINJAI)**

**SKRIPSI**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)  
Program Studi Ekonomi Pembangunan*



**Oleh:**

**Nama** : Khoirun Nisa Lestari  
**NPM** : 2005180039  
**Program Studi** : Ekonomi Pembangunan  
**Konsentrasi** : Riset Ekonomi dan Bisnis

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2024**



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**

Jl. Kapt.Muchtar Basri No. 3 Tel. (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**PENGESAHAN UJIAN TUGAS AKHIR**

Panitia Ujian Strata -I Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidang yang diselenggarakan pada hari Selasa, 13 Agustus 2024, pukul 09.00 WIB sampai dengan selesai. Setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang :

**MEMUTUSKAN**

NAMA : KHOIRUN NISA LESTARI  
N P M : 2005180039  
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN  
JUDUL TUGAS AKHIR : ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PENDUDUK YANG MELAKUKAN *COMMUTER* KE  
KOTA MEDAN (STUDI KASUS: DELI SERDANG-BINJAI)

DINYATAKAN : ( A ) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

**Tim Penguji**

**Penguji I**

(Dra. ROSWITA HAFNI, M.Si.)

**Penguji II**

(HASTINA FEBRIATY, S.E., M.Si.)

**Pembimbing**

(Dr. SYLVIA VIANTY RANITA, S.E., M.Si.)

**Ketua**

(Dr. H. JANURI, S.E., M.M., M.Si., CMA)



**Sekretaris**

(Assoc. Prof. Dr. ADE GUNAWAN, S.E., M.Si.)



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**  
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama : KHOIRUN NISA LESTARI  
N.P.M : 2005180039  
Jurusan : EKONOMI PEMBANGUNAN  
Konsentrasi : RISET EKONOMI DAN BISNIS  
Judul Skripsi : ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PENDUDUK YANG MELAKUKAN *COMMUTER* KE  
KOTA MEDAN (STUDI KASUS : DELI SERDANG-  
BINJAI)

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan skripsi.

Medan, Juli 2024

Pembimbing Skripsi

Dr. SYLVIA VIANTY RANITA, S.E., M.Si.

Disetujui Oleh :

Ketua Program Studi  
Ekonomi pembangunan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS, S.E., M.Si.

Dekan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU



Dr. H. FANURI, S.E., M.M., M.Si., CMA.



BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : KHOIRUN NISA LESTARI  
NPM : 2005180039  
Jurusan : EKONOMI PEMBANGUNAN  
Alamat Rumah : Jl. AMPERA VII NO.49 MEDAN  
Judul Skripsi : ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PENDUDUK YANG MELAKUKAN *COMMUTER* KE KOTA  
MEDAN (STUDI KASUS: DELI SERDANG-BINJAI)

Tanggal	Deskripsi Bimbingan Skripsi	Paraf
20 Mei 2024	Bab 4 Dengan gambaran umum peta Mebidang	
21 Mei 2024	Bab 4 tabel karakteristik responden	
26 Mei 2024	Bab 4. pengolahan data menggunakan pu	
27 Mei 2024	Bab 4 pengujian data.	
7 Juni 2024	Bab 4 Pembahasan hasil olah dat ..	
2 Juli 2024	Bab 5 kesimpulan & saran .	
4 Juli 2024	ACC untuk Sidang	

Pembimbing Skripsi

Dr. SYLVIA VIANTY RANITA, S.E., M.Si

Medan, Juli 2024  
Diketahui /Disetujui  
Ketua Program Studi  
Ekonomi Pembangunan

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS, SE, M.Si



### PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya bertanda tangan di bawah ini:

**Nama** : KHOIRUN NISA LESTARI  
**NPM** : 2005180039  
**Jurusan** : EKONOMI PEMBANGUNAN  
**Alamat Rumah** : Jl. AMPERA VII NO.49 MEDAN  
**Judul Skripsi** : ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PENDUDUK YANG MELAKUKAN *COMMUTER* KE KOTA  
MEDAN (STUDI KASUS: DELI SERDANG-BINJAI)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis, secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari data-data dari skripsi ini merupakan hasil Plagiat atau merupakan hasil karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Saya yang menyatakan

UMSU



Unggul | Cerdas | Terpercaya  
KHOIRUN NISA LESTARI

## ABSTRAK

### ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDUDUK YANG MELAKUKAN *COMMUTER* KE KOTA MEDAN (STUDI KASUS: DELI SERDANG – BINJAI)

**Khoirun Nisa Lestari**

**Program Studi Ekonomi Pembangunan**

**Email : [khairunnisalestari6@gmail.com](mailto:khairunnisalestari6@gmail.com)**

Kota Medan adalah salah satu kota metropolitan ke-3 di Indonesia yang terletak di Provinsi Sumatra Utara. Kota Medan memiliki daya tarik bagi daerah-daerah sekitarnya khususnya deli serdang dan binjai. Salah satu daya tarik yang menjadi alasan seseorang melakukan migrasi yaitu dikarenakan pendapatan di kota dapat penentu harapan seperti, kesempatan kerja, pendidikan yang lebih baik. Adanya perbedaan nilai wilayah atau place utility akan berpengaruh terhadap kondisi ekonomi pada suatu daerah, sehingga menyebabkan seseorang akan mencari daerah lain agar kebutuhan terpenuhi. Hal ini tentu menyebabkan peningkatan kepadatan penduduk dan menimbulkan permasalahan sosial dan ekonomi. Salah satu penyebabnya adalah meningkatnya aktivitas komuter yang berdampak pada kemacetan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi karakteristik aktivitas penduduk yang melakukan komuter di Kawasan Mebidang (Medan, Binjai, dan Deli Serdang). Penelitian ini menggunakan deskriptif kuantitatif dan analisis faktor. Teknik pengamabilan sampel menggunakan *Non-probability sampling* dan diperoleh sampel sebanyak 100 responden. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang bersumber dari penyebaran angket (kuisisioner). Penelitian ini menggunakan metode analisa Strucure Equetion Model (SEM). Dengan menggunakan alat bantu olah data SmartPLS. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor kondisi ekonomi berpengaruh signifikan terhadap para penduduk yang melakukan aktivitas commuter, kondisi sosial berpengaruh signifikan terhadap para penduduk yang melakukan aktivitas commuter, dan transportasi berpengaruh signifikan terhadap para penduduk yang melakukan aktivitas commuter ke Kota Medan.

**Kata Kunci :** Commuter, Kondisi Ekonomi, Kondisi Sosial, Transportasi

**ABSTRACT**

**ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING POPULATIONS WHO  
COMMUTER TO MEDAN CITY  
(CASE STUDY: DELI SERDANG – BINJAI)**

**Khoirun Nisa Lestari**

**Development Economics Study Program**

**Email : [khairunnisalestari6@gmail.com](mailto:khairunnisalestari6@gmail.com)**

Medan City is one of the 3rd metropolitan cities in Indonesia, located in North Sumatra Province. The city of Medan has an attraction for the surrounding areas, especially Deli Serdang and Binjai. One of the attractions that is the reason someone migrates is because income in the city can determine hopes such as job opportunities and better education. The existence of differences in regional value or place utility will affect the economic conditions in an area, causing someone to look for another area so that their needs are met. This of course causes an increase in population density and gives rise to social and economic problems. One of the causes is the increase in commuting activity which has an impact on traffic jams. The aim of this research is to identify the activity characteristics of residents who commute in the Mefeld area (Medan, Binjai and Deli Serdang). This research uses quantitative descriptive and factor analysis. The sampling technique used non-probability sampling and a sample of 100 respondents was obtained. The type of data used is primary data sourced from distributing questionnaires. This research uses the Structure Equation Model (SEM) analysis method. By using the SmartPLS data processing tool. The results of this research show that economic conditions have a significant influence on residents who carry out commuter activities, social conditions have a significant influence on residents who carry out commuter activities, and transportation has a significant influence on residents who carry out commuter activities to Medan City.

**Keywords :** Commuter, Economic Condition, Social Condition, Transportation

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1    Latar Belakang.....	1
1.2    Identifikasi Masalah .....	14
1.3    Batasan Masalah.....	15
1.4    Rumusan Masalah dan Tujuan Penelitian .....	15
<b>1.4.1 Rumusan Masalah .....</b>	<b>15</b>
<b>1.4.2 Tujuan Penelitian.....</b>	<b>15</b>
1.5    Manfaat penelitian .....	15
<b>1.5.1 Manfaat Akademik.....</b>	<b>15</b>
<b>1.5.2 Non Manfaat Akademik.....</b>	<b>16</b>
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>17</b>
2.1    Landasan Teori .....	17
2.1.1    Ekonomi Regional .....	17
2.1.1.1    Pendekatan Pendapatan-Pengeluaran Keynes .....	17
2.1.2    Teori Urbanisasi.....	24
2.1.3    Teori Aglomerasi .....	28

2.1.4.4	Kemacetan.....	34
2.1.4.5	Biaya Tempat Tinggal .....	36
2.1.4.6	Pendapatan .....	36
2.1.5	Migrasi .....	39
2.1.5.1	Faktor-Faktor Penentu Migrasi Asumsi Model Klasik.....	39
2.1.6	<i>Commuter</i> .....	41
2.1.7.1	Networking .....	44
2.2	Penelitian Terdahulu.....	46
2.4	Kerangka Penelitian.....	48
2.4.2	Kerangka Analisis .....	48
2.4.3	Kerangka Konseptual Analisis .....	49
2.5	Hipotesis .....	49
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>		<b>50</b>
3.1	Pendekatan penelitian.....	50
3.2	Defenisi Operasional .....	50
3.3	Tempat dan Waktu Penelitian .....	52
3.3.1	Tempat Penelitian.....	52
3.3.1	Waktu Penelitian .....	52
3.4	Jenis Data .....	52
3.4.1	Primer.....	52
3.5	Teknik Pengumpulan Data .....	52
3.6	Populasi dan Sampel .....	53
3.6.1	Populasi.....	53
3.6.2	Sampel.....	54

3.8	Teknik Analisis Data.....	54
3.8.1	Analisa Outer Model.....	54
3.8.2	Pengujian Hipotesis.....	55
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>		<b>57</b>
4.2	Karakteristik Responden .....	59
4.2.1	Pendekatan penelitian .....	59
4.3	Pernyataan Kondisi Ekonomi.....	63
4.3.1	Pendapatan mempengaruhi saya dalam memilih menggunakan transportasi umum .....	63
4.3.2	Pendapatan yang dimiliki selama bekerja.....	63
4.4	Pernyataan Kondisi Sosial.....	64
4.4.1	Saya memiliki kesempatan untuk berinteraksi dengan orang.....	64
4.4.2	Saya yakin melakukan <i>commuter</i> dapat memperluas networking.....	65
4.4.3	Saya sering terjebak kemacetan lalu lintas sehingga saya mengalami keterlambatan ke kampus/tempat kerja .....	66
4.5	Pernyataan Transportasi .....	67
4.5.1	Moda transportasi umum yang digunakan cukup nyaman .....	67
4.5.2	Transportasi umum membantu mengurangi kemacetan lalu lintas ....	67
4.5.3	Transportasi pribadi lebih fleksibel untuk aktivitas <i>commuter</i> .....	68
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>		<b>78</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>80</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>82</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.....	4
Tabel 1.2.....	9
Tabel 1.3.....	10
Tabel 1.4.....	11
Tabel 1.5.....	11
Tabel 2.1.....	40
Tabel 2.2.....	45
Tabel 3.1.....	50
Tabel 4.1.....	58
Tabel 4.2.....	58
Tabel 4.3.....	68
Tabel 4.4.....	68
Tabel 4.5.....	71

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 .....	47
Gambar 2.2 .....	48
Gambar 4.1 .....	57
Gambar 4.2 .....	59
Gambar 4.3 .....	59
Gambar 4.4 .....	60
Gambar 4.5 .....	60
Gambar 4.6 .....	61
Gambar 4.7 .....	70
Gambar 4.8 .....	71

## KATA PENGANTAR



Alhamdulillahirobbil'alamiin. Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT karena atas limpahan rahmat dan karunia-Nya penulis mampu menyelesaikan Skripsi yang berjudul **Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penduduk Melakukan *Commuter* Ke Kota Medan** . Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurah kepada Baginda Rasulullah SAW beserta keluarganya, para sahabat dan seluruh pengikut Beliau yang insya Allah tetap istiqomah hingga akhir zaman kelak, Amin. Dengan selesainya penyusunan dan penulisan skripsi ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu penulis. Adapun ungkapan terima kasih ini penulis tujukan kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan Rahmat serta Rezeki-Nya yang luar biasa serta nikmat iman dan nikmat Kesehatan kepada saya
2. Terima kasih saya berikan untuk yang tersayang : Ibu Sujiatik, Bapak Alm. Jumiran, Ibu Almh. Sulastri, dan Bapak Alm. Ponimin yang telah berjuang mengasuh, mendidik, melahirkan saya kedunia, memberikan semangat dan doa yang tiada henti sehingga saya bisa berada di titik ini berkat keempat orang tua hebat saya.
3. Kepada abang dan kakak saya semua tanpa terkecuali yang selalu memberi semangat kepada saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Dr. H. Agussani, MAP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

5. Bapak H. Januri S.E., M.M., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sumatera Utara.
6. Bapak Assoc. Prof Dr Ade Gunawan, SE, M.Si selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Dr Hasrudy Tanjung, SE, M Si selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Ibu Dr Prawidya Hariani RS, Selaku Ketua Jurusan dan Dosen Pembimbing Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
9. Ibu Roswita Hafni M.Si., selaku Sekretaris Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
10. Ibu Dr. Sylvia Vianty Ranita S.E. M.Si., selaku dosen pembimbing saya yang telah banyak memberi arahan kepada saya tentang menulis skripsi ini.
11. Seluruh Dosen mata kuliah Fakultas Ekonomi dan Bisnis khususnya Prodi Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan ilmunya yang bermanfaat, semoga menjadi amalan di akhirat kelak.
12. Bapak / Ibu Biro Fakultas Ekonomi yang telah banyak membantu penulis dalam pengurusan berkas-berkas yang dibutuhkan dalam Akademik .
13. Kepada teman-teman seperjuangan saya serta rekan sekelas masa perkuliahan yang telah memberi informasi mengenai perkuliahan, dan memberi semangat kepada saya
14. Terimakasih kepada teman-teman MSIB saya, sasha, bariq, da'i, tyo, dan hanriya yang memberikan dukungan dan semangat kepada saya

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara terluas ke-14 sekaligus negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah sebesar 1.904.569 km<sup>2</sup>, serta negara dengan pulau terbanyak ke-6 di dunia, dengan jumlah 17.504 pulau. Nama alternatif yang dipakai untuk kepulauan Indonesia disebut Nusantara. Selain itu, Indonesia juga menjadi negara berpenduduk terbanyak ke-4 di dunia dengan penduduk mencapai 277.749.853 jiwa pada tahun 2022. Di tahun 2024 ini, terdapat 279.072.446 penduduk di Indonesia. Hal ini sekaligus menjadikan Indonesia negara dengan jumlah penduduk terbesar ke-4 di tahun 2024. Di Indonesia sebagai negara berkembang saat ini memiliki 10 wilayah metropolitan seperti, Jabodetabek, Bandung Raya, Gerbangkertosusila, Kedungsepur, Mebidangro, Patungagung, Banjarbakula, Mamminasta, Sarbagita, Bimindo. Dengan bertambahnya jumlah penduduk di Indonesia, kemacetan menjadi salah satu masalah utama di kota-kota besar. Beberapa faktor penyebab kemacetan antara lain seperti, kepadatan penduduk, infrastruktur yang tidak memadai, urbanisasi, keterbatasan transportasi umum.

Indonesia menghadapi berbagai tantangan dalam mengelola transportasi umum termasuk kemacetan, polusi udara, pengangguran, kesejahteraan sosial, ketimpangan ekonomi dan kebutuhan akan infrastruktur yang lebih baik. Polusi udara akibat kemacetan lalu lintas di Indonesia adalah masalah serius yang berdampak luas pada kesehatan masyarakat, lingkungan, dan ekonomi. Untuk

mengurangi polusi yang terjadi di kota-kota besar yang ada di Indonesia dengan menggunakan transportasi umum yang efisien. Peluang besar untuk mengembangkan transportasi umum yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Transportasi umum mencakup berbagai moda, seperti bus, kereta api, angkutan kota (angkot) dan transportasi berbasis aplikasi. Dengan populasi yang terus meningkat, kebutuhan transportasi umum yang nyaman dan efisien juga menjadi semakin penting untuk mendukung mobilitas dan pertumbuhan ekonomi. Di Indonesia aktivitas commuter terus berkembang seiring dengan urbanisasi dan peningkatan jumlah penduduk di kota-kota besar. Meskipun menghadapi berbagai tantangan, upaya peningkatan transportasi umum dan infrastruktur diharapkan dapat memperbaiki kondisi perjalanan komuter di masa depan.

Kota Medan adalah salah satu kota metropolitan ke-3 di Indonesia yang terletak di Provinsi Sumatra Utara. Kawasan metropolitan adalah suatu sistem yang menggabungkan aglomerasi perkotaan (kawasan yang bersebelahan dengan kota inti) dengan zona-zona yang tidak harus berkarakter perkotaan, tetapi terikat erat dengan pusat disebabkan hal pekerjaan atau perdagangan lainnya. Kota Medan ini merupakan pusat pemerintahan, perdagangan, industri, dan pendidikan di Pulau Sumatra. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Medan, jumlah penduduk Kota Medan pada tahun 2023 adalah sebanyak 2.494.512 jiwa. Jumlah ini terdiri dari 1.242.313 laki-laki dan 1.252.199 perempuan. Jumlah penduduk Kota Medan mengalami peningkatan sebesar 2,13% dibandingkan tahun sebelumnya peningkatan jumlah penduduk dan kendaraan merupakan faktor utama yang menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Medan.

Kota Medan berkembang seiring dengan pesatnya pertumbuhan aktivitas perkotaan yang menjalar ke wilayah sekitarnya. Perkembangan aktivitas ini telah membentuk suatu kawasan metropolitan yang dikenal dengan Mebidang (Kota Medan, Kota Binjai, dan Kabupaten Deli Serdang). Istilah Mebidang lahir sejak tahun 1980-an. Kawasan Mebidang saat ini menjadi pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah Propinsi Sumatera Utara dan juga sebagai pintu gerbang keluar masuknya barang. Batas wilayah kawasan metropolitan Mebidang ini diperkirakan akan terus berubah seiring dengan perkembangan aktivitas perkotaan yang sangat dinamis. Perkembangan ini dapat terus meluas ke luar wilayah yang telah ada saat ini. Kemungkinan ini dapat dipertegas dengan adanya proses perancangan pengembangan kawasan perkotaan metropolitan Medan – Binjai - Deli Serdang dan Kabupaten Karo (Mebidangro) yang saat ini dilakukan Pemerintah Pusat bersama Pemerintah Provinsi Sumatera Utara. Perkembangan aktivitas perkotaan di wilayah Mebidang Metropolitan area mengarah ke bagian barat secara dominan dan ke arah timur serta utara.

Perkembangan aktivitas perkotaan kawasan Mebidang tidak terlepas dari perkembangan fisik berupa jaringan transportasi yang ada. Struktur jaringan jalan dan kereta api yang berpola menjari menghubungkan wilayah inti dengan pusat-pusat kegiatan perkotaan di wilayah tepi. Di kota Medan sendiri perkembangan moda transportasi umum darat semakin maju, di lihat dari berbagai macam jenis moda transportasi umum darat yang semakin berkembang. Berbagai macam jenis moda transportasi di kota Medan yang diberikan untuk mendukung segala aktivitas masyarakatnya. Jumlah penduduk Kota Medan terus meningkat setiap tahunnya, sehingga membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, termasuk jalan raya.

Peningkatan jumlah kendaraan juga turut memperparah kemacetan lalu lintas di Kota Medan.

Berikut ini adalah beberapa daftar wilayah metropolitan yang ada di Indonesia :

**Tabel 1.1 Daftar wilayah metropolitan yang ada di Indonesia**

Wilayah Metropolitan	Nama Resmi	Rincian Daerah Tingkat II	Provinsi
Wilayah Metropolitan Padang	Palapa atau Padang Raya	<b>Kota Padang</b> Kabupaten Padang Pariaman Kota Pariaman	 Sumatera Barat
Wilayah Metropolitan Padang Panjang	Papanbutingkumbuh atau Padang Panjang Raya	<b>Kota Padang Panjang</b> Kabupaten Tanah Datar Kabupaten Agam Kota Bukittinggi Kabupaten Lima Puluh Kota Kota Payakumbuh	 Sumatera Barat
Wilayah Metropolitan Medan	Mebidangro atau Medan Raya	<b>Kota Medan</b> Kota Binjai Kabupaten Deli Serdang Kabupaten Karo	 Sumatera Utara
Wilayah Metropolitan Pekanbaru	Pekansikawan atau Pekanbaru Raya	<b>Kota Pekanbaru</b> Kabupaten Siak Kabupaten Kampar Kabupaten Pelalawan	 Riau
Wilayah Metropolitan Batam	Batam Raya	<b>Kota Batam</b> Kabupaten Bintan Kabupaten Karimun Kota Tanjung Pinang	 Kepulauan Riau
Wilayah Metropolitan Palembang	Patungraya Pramuagung atau Palembang Raya	<b>Kota Palembang</b> Kabupaten Banyuasin Kabupaten Ogan Ilir Kota Prabumulih Kabupaten Muara Enim Kabupaten Ogan Komerling Ilir Kabupaten Musi Banyuasin	 Sumatera Selatan
Wilayah Metropolitan Jakarta	Jabodetabekpunjur atau Jakarta Raya	<b>Daerah Khusus Ibukota Jakarta</b> Kota Bogor Kota Depok Kota Tangerang Kota Tangerang Selatan Kota Bekasi Kabupaten Bogor Kabupaten Tangerang Kabupaten Bekasi Kabupaten Cianjur	 DKI Jakarta  Banten  Jawa Barat
Wilayah Metropolitan Bandung	Cekungan Bandung atau Bandung Raya	<b>Kota Bandung</b> Kota Cimahi Kabupaten Bandung Kabupaten Bandung Barat Kabupaten Sumedang	 Jawa Barat
Wilayah Metropolitan Purwakarta	Purwasuka atau Purwakarta Raya	<b>Kabupaten Purwakarta</b> Kabupaten Karawang Kabupaten Subang Kabupaten Cianjur	 Jawa Barat
Wilayah Metropolitan Cirebon	Rebana atau Cirebon Raya	<b>Kota Cirebon</b> Kabupaten Cirebon Kabupaten Indramayu Kabupaten Kuningan Kabupaten Majalengka Kabupaten Subang Kabupaten Sumedang	 Jawa Barat

Sumber: [www.wikipedia.co.id](http://www.wikipedia.co.id)

Kawasan Mebidang (Medan, Binjai, dan Deli Serdang) sebagai salah satu kawasan metropolitan karena memiliki potensi untuk menjadi puast pertumbuhan ekonomi di wilayah Sumatera Utara. Kepadatan penduduk dapat mempengaruhi kualitas hidup masyarakatnya. Pada daerah dengan kepadatan yang tinggi, usaha meningkatkan kualitas penduduk akan lebih sulit dilakukan. Hal ini menimbulkan permasalahan sosial ekonomi, kesejahteraan, keamanan, ketersediaan lahan, air bersih dan kebutuhan pangan. Jumlah kendaraan pribadi juga terus bertambah setiap tahunnya namun kapasitas jalan tidak berubah. Semakin padat suatu kota akan membuat mobilitas masyarakat yang melewati jalan juga semakin banyak.

Kemacetan di Kota Medan dapat menyebabkan peningkatan emisi gas rumah kaca, yang pada gilirannya berkontribusi pada pemanasan global. Saat kendaraan terjebak dalam kemacetan, mesin mereka cenderung beroperasi dalam kondisi tidak efisien, menghasilkan lebih banyak emisi gas rumah kaca seperti karbon dioksida (CO<sub>2</sub>), nitrogen oksida (NO<sub>x</sub>), dan partikulat. Meningkatkan jumlah kendaraan yang berhenti dan bergerak secara terus-menerus juga meningkatkan konsumsi bahan bakar, menghasilkan lebih banyak emisi. Dampak ini tidak hanya berkontribusi pada perubahan iklim global tetapi juga dapat berdampak negatif pada kualitas udara lokal, meningkatkan risiko penyakit pernapasan dan masalah kesehatan lainnya bagi penduduk kota. Oleh karena itu, mengatasi masalah kemacetan dapat dilakukana dengan mengurangi kendaraan pribadi dan memulai melakukan aktivitas dengan menggunakan transportasi umum. Aktivitas ini mendukung kegiatan *Commuter*, salah satu yang menggunakan aktivitas *Commuter* adalah para mahasiswa/pelajar dan pekerja.

Kegiatan *Commuter* merupakan salah satu bentuk mobilitas nonpermanen yang mengalami perkembangan pada kota-kota besar dan sekitarnya. *Commuter* adalah seseorang yang melakukan suatu kegiatan bekerja/sekolah/kursus di luar kabupaten/kota tempat tinggal dan secara rutin pergi dan pulang ke tempat tinggalnya pada hari yang sama. Mobilitas pulang-pergi atau *commuter* merupakan gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga biasanya dalam kurun waktu 6 jam sampai dengan satu hari yang dapat terjadi antara desa dan desa, desa dengan kota, kota dengan desa, dan kota dengan kota. *Commuter* Mebidang adalah *commuter* yang bertempat tinggal di wilayah Medan, Binjai, dan Deli Serdang. Keberadaan *commuter* menyebabkan adanya pembangunan di daerah asal maupun daerah tujuan *commuter*. Pembangunan yang terjadi diantaranya berkaitan dengan penyediaan transportasi yang memadai dan penanggulangan masalah kemacetan. Para *commuter* memerlukan sarana transportasi umum yang efisien untuk memudahkan para pelalu *commuter* dalam beraktivitas (Todaro & Smith, 2006).

Keputusan untuk melakukan *commuter* merupakan cara berpikir rasional dari setiap individu yang mempertimbangkan aksesibilitas ke tempat kerja, termasuk ketersediaan transportasi. Angkutan umum akan mengurangi biaya perjalanan pekerja sehingga memungkinkan mereka untuk mendapatkan lebih banyak pekerjaan. Angkutan umum juga terbukti lebih memuaskan dibandingkan perjalanan dengan kendaraan pribadi seperti mobil. Angkutan umum dan mobilitas terkait dengan kemampuan layanan angkutan umum untuk dianggap sebagai 'jaring pengaman' dalam meningkatkan mobilitas masyarakat yang kurang beruntung. Menggunakan angkutan umum akan

memungkinkan para *commuter* untuk melakukan berbagai aktivitas selama perjalanan, seperti membaca dan bersosialisasi dengan penumpang lainnya menggunakan moda transportasi. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi penduduk melakukan kegiatan *commuter* baik bekerja maupun bersekolah yaitu, transportasi, kondisi ekonomi dan kondisi sosialnya.

Moda transportasi adalah sarana yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Moda transportasi mahasiswa adalah sarana yang digunakan oleh mahasiswa untuk melakukan perjalanan dari rumah ke kampus atau sebaliknya. Pada umumnya mahasiswa banyak menggunakan kendaraan pribadi dari pada kendaraan umum. Mahasiswa *commuter* juga harus memperhatikan kesehatannya. Perjalanan yang jauh dapat menyebabkan kelelahan dan stres. Oleh karena itu, mahasiswa *commuter* perlu mempersiapkan diri dengan baik sebelum melakukan perjalanan. Mahasiswa *commuter* perlu mengetahui rute perjalanan, waktu tempuh, dan kondisi lalu lintas.

Moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa dapat berupa kendaraan pribadi, dan angkutan umum. Jarak dan waktu tempuh merupakan faktor yang paling penting dalam pemilihan moda transportasi. Mahasiswa akan memilih moda transportasi yang dapat menempuh jarak antara rumah dan kampus dengan waktu yang singkat. Biaya juga merupakan faktor yang penting dalam pemilihan moda transportasi. Mahasiswa akan memilih moda transportasi yang terjangkau biayanya. Misalnya mahasiswa yang berasal dari Kota Binjai menggunakan transportasi umum seperti Kereta Api untuk rute Binjai-Medan sebesar Rp. 5.000, untuk rute selanjutnya dari stasiun ke kampus menggunakan angkutan umum sekitar Rp. 8.000

untuk total pulang pergi sebesar Rp. 26.000. Sedangkan menggunakan kendaraan pribadi seperti honda vario bisa menempuh sebesar 51,7km/liter atau bisa mengeluarkan uang sebesar 20.000 untuk biaya bensin beberapa kali bepergian. Hal ini menunjukan bahwa biaya transportasi umum lebih mahal dibandingkan kendaraan pribadi. Faktor penting lainnya yaitu sarana atau fasilitas yang mendorong para mahasiswa untuk melakukan kegiatan *Commuter*. Perilaku pemilihan moda transportasi pelaku *commuter* memiliki peran penting dalam keputusan perencanaan transportasi. Pelaku *commuter* akan memilih moda transportasi yang memaksimalkan utilitas dan meminimalkan disutilitas perjalanan. Utilitas maksimum bervariasi untuk setiap individu. Utilitas masing-masing individu terdiri dari komponen deterministik yang dapat diukur dan bagian acak yang mencerminkan kekhasan dan selera khusus masing-masing individu (Anagnostopoulos, 2012).

Sarana dan prasarana transportasi mempunyai peran yang sangat penting dalam pengembangan suatu kawasan tertentu, baik ekonomi, sosial, budaya dan sebagainya. Penyelenggaraan pergerakan transportasi akan mengarah pada penyediaan jasa transportasi terpadu antar moda yang efektif, efisien, aman, nyaman, cepat dan murah. Namun pada kenyataannya, permasalahan transportasi yang sudah ada sejak dulu masih saja ada sampai sekarang. Untuk kondisi saat ini dimana masalah transportasi semakin beragam seperti kemacetan lalu lintas bahkan kecelakaan, maka diperlukan penanganan untuk masalah tersebut. Pemilihan moda transportasi sebagai salah satu langkah dalam perencanaan transportasi yang berperan penting dalam penentu masalah kebijakan transportasi dalam keterkaitan dengan moda yang tersedia. Penggunaan transportasi pribadi yang semakin

besar, membuat efisiensi ruang jalan semangkin optimal dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum.

**Tabel 1.2 Data kendaraan bermotor di Sumatera Utara**

**Jumlah Data Kendaraan Polda Sumatera Utara**

NO	POLRES/TA	MP	BUS	MB	SPD MOTOR	RANS US	TOTAL
1	MEDAN	506.398	5.756	165.903	2.878.300	1.819	3.558.445
2	DELI SERDANG	38.997	195	16.886	461.482	167	517.734
3	ASAHAN	20.752	137	11.927	423.018	245	456.090
4	LABUHANBATU	21.423	205	13.954	377.310	126	413.027
5	LANGKAT	16.512	85	8.452	350.801	96	375.946
6	SIMALUNGUN	22.012	491	10.399	248.117	88	281.107
7	BINJAI	23.513	187	8.802	245.358	36	277.902
8	PEMATANG SIAN TAR	26.819	493	11.593	214.473	172	253.562
9	SERDANG BEDAGAI	10.352	56	4.841	203.236	44	218.529
10	TEBING TINGGI	12.214	181	5.885	165.943	67	184.293
11	TAPANULI SELATAN	10.378	241	6.308	142.563	82	159.573
12	MANDAILING NATAL	5.747	45	2.732	95.619	41	104.184
13	KARO	20.750	217	13.258	62.756	81	97.097
14	LABUHANBATU SELATAN	5.594	62	2.440	86.061	24	94.182
15	TAPANULI TENGAH	4.291	38	2.425	84.975	17	91.748
16	(TAK DIISI)	10.250	87	3.349	76.740	159	90.585
17	TANJUNG BALAI	4.512	20	1.415	76.063	24	82.047
18	BATUBARA	5.273	49	1.627	73.500	53	80.505
19	LABUHANBATU UTARA	4.220	19	1.841	64.481	41	70.602
20	NIAS	3.162	22	2.012	63.929	60	69.190
21	PADANG SIDEMPUAN	6.521	61	3.359	50.102	62	60.106
22	TAPANULI UTARA	8.976	229	3.425	44.973	55	57.661
23	DAIRI	6.954	83	4.445	43.715	64	55.262
24	SIBOLGA	3.399	41	1.683	49.556	60	54.739
25	TOBA SAMOSIR	6.695	104	2.874	36.545	41	46.276
26	GUNUNG SITOLI	933	6	808	35.975	24	37.746
27	HUMBANG HASUNDUTAN	4.858	68	2.383	26.994	36	34.345
28	SAMOSIR	2.659	99	1.742	22.743	47	27.295
29	PADANG LAWAS	824	4	359	18.705	6	19.898
30	NIAS SELATAN	767	8	547	11.041	53	12.417
31	PADANG LAWAS UTARA	763	16	352	9.526	1	10.658
32	PAKPAK BHARAT	711	5	380	4.288	22	5.406
33	NIAS UTARA	83	1	52	900	2	1.038
34	NIAS BARAT	62	1	18	695	1	777
35	EMPAT LAWANG	15	0	6	24	0	45
36	LIMA PULUH KOTA	3	0	1	1	0	5
<b>TOTAL</b>		<b>817.392</b>	<b>9.312</b>	<b>318.483</b>	<b>6.750.508</b>	<b>3.916</b>	<b>7.900.022</b>

Sumber: [www.poldasumut.co.id](http://www.poldasumut.co.id)

Berdasarkan informasi dari data kendaraan Polda Sumatera Utara diatas bahwa banyak yang menggunakan sepeda motor seperti di Kota Medan sebanyak

2.877.487 pengguna sepeda motor. Meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor di Kota Medan menjadikan pengguna sepeda motor sebagai penyumbang kecelakaan terbesar. Banyak faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan tersebut, salah satu faktor yang dominan adalah kesalahan manusia, karena perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran terhadap peraturan berlalu lintas yang sangat kurang. Kurangnya pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya adalah usia pengendara. Pada usia tertentu khususnya di kalangan remaja, tingkat emosional seseorang itu sangat rentan untuk berperilaku arogan di jalanan sehingga tidak memperdulikan pengguna jalan yang ada di sekitarnya dan tingkat konsentrasi berkurang saat mengemudikan kendaraan.

Fasilitas berupa transportasi merupakan suatu sarana penting untuk memenuhi kebutuhan mahasiswa. Fasilitas yang berada di dekat kampus dapat memberikan beberapa manfaat signifikan bagi mahasiswa *commuter*. Pertama, memudahkan aksesibilitas, mengurangi waktu perjalanan, dan meminimalkan hambatan transportasi. Kedua, fasilitas kampus dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, berkontribusi pada pengurangan kemacetan, dan mendukung mobilitas berkelanjutan. Selain itu, adanya stasiun dapat membuka peluang kolaborasi antara kampus dan operator transportasi untuk menyediakan solusi transportasi yang efisien bagi mahasiswa. Berdasarkan informasi dari BPS tahun 2019 mengenai data *commuter* Mebidang menurut tempat tinggal dan kegiatan umum adalah sebagai berikut:

Tabel 1.3 Komuter Mebidang menurut tempat tinggal dan kegiatan umum

**Komuter Mebidang menurut Tempat Tinggal, Kegiatan Umum komuter**

Tempat Tinggal	Kegiatan Utama Komuter			Jumlah
	Bekerja	Sekolah	Kursus	
Kota Medan	43.226	21.373	-	64.599
Kota Binjai	21.070	4.334	-	25.404
Kab. Deli Serdang	192.445	104.279	-	296.724

Sumber : [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)

Berdasarkan tabel tersebut terlihat bahwa jumlah pengguna *commuter* Mebidang pada tahun 2019 di Kabupaten Deli Serdang lebih banyak melakukan kegiatan *commuter* seperti bekerja sebanyak 192.445, dan yang bersekolah sebanyak 104.279. Di Kota Binjai yang melakukan kegiatan *commuter* bekerja sebanyak 21.070 dan yang melakukan kegiatan bersekolah sebanyak 4.334. Berdasarkan informasi dari BPS tahun 2019 mengenai data *commuter* Mebidang menurut tempat tinggal dan kelompok umur adalah sebagai berikut:

Tabel 1.4 Komuter Mebidang menurut tempat tinggal dan kelompok umur

**Komuter Mebidang menurut Tempat Tinggal dan Kelompok Umur**

Tempat Tinggal	Kelompok Umur					Jumlah
	15-24	25-34	35-44	45-54	55+	
Kota Medan	25.372	6.346	15.029	12.049	3.377	64.599
Kota Binjai	5.921	6.929	3.561	3.561	1.550	25.404
Kab. Deli Serdang	155.072	41.833	44.282	44.989	22.761	296.724

Sumber : [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa para *commuter* menurut kelompok umur dari umur 15-55+ yang paling banyak para pengguna *commuter* di Kab. Deli Serdang di umur 15-24 sebanyak 155.072 orang. Dan di Kota Binjai paling banyak pengguna *commuter* di umur 25-34 sebanyak 6.929 orang. Berdasarkan informasi

dari BPS tahun 2019 mengenai data *commuter* Mebidang menurut tempat tinggal dan transportasi umum yang digunakan adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.5 Komuter Mebidang menurut tempat tinggal**

Komuter Mebidang menurut Tempat Tinggal									
dan Moda Transportasi Utama yang digunakan untuk Pulang dari Tempat kegiatan									
Tempat Tinggal	Moda Transportasi Umum yang Digunakan Untuk Pulang dari Tempat Kegiatan								Jumlah
	Jalan Kaki	Sepeda	Sepeda Motor	Mobil	Kendaraan Jemputan	Kendaraan Umum	Kereta	Lainnya	
Kota Medan	560	-	40.005	8.142	560	15.331	-	-	64.599
Kota Binjai	-	1.353	18.147	1.780	198	3.390	536	-	25.404
Kab. Deli Serdang	1.046	2.001	218.646	14.899	2.307	57.187	738	-	296.724

Sumber : [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa para *commuter* menurut tempat tinggal, dan moda transportasi utama yang digunakan untuk pulang dari tempat kegiatan di Kab. Deli Serdang pada tahun 2019 yang menggunakan transportasi umum sebanyak 57.187, dan yang menggunakan sepeda motor sebanyak 218.646. Penggunaan transportasi umum di Kota Medan 15.331 dan yang menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor sebanyak 40.005.

Adanya fenomena mobilitas *commuter* ini bisa memberikan beberapa dampak positif, yakni berkurangnya kepadatan penduduk kota besar. Selain itu, mobilitas *commuter* ini dapat menyebabkan semakin berkembangnya daerah pinggiran kota sebagai tempat tinggal para *commuter*. Namun demikian, fenomena ini juga menimbulkan dampak negatif. Dampak negatif ini dapat berupa kemacetan lalu lintas di pusat kota, baik pada pagi dan sore hari. Keberadaan *commuter* akan memberikan dampak pada pembangunan di daerah asal dan daerah tujuan *commuter*. Ketersediaan fasilitas sosial dan fasilitas umum, seperti fasilitas pendidikan, kesehatan, perumahan, dan lain-lain, sangat diperlukan untuk mendukung keberadaan *commuter* pada daerah asal. Sementara itu, untuk daerah

tujuan *commuter*, diperlukan penyediaan fasilitas sosial dan umum terutama yang berkaitan dengan transportasi perkotaan dengan mempertimbangkan jumlah *commuter* yang datang dan juga jumlah penduduk di kota tersebut.

Berbagai sarana transportasi digunakan para mahasiswa maupun para pekerja baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Hal ini tentunya akan memberikan konsekuensi masing-masing. Konsekuensi yang paling dasar adalah mahasiswa akan dihadapkan pada kemacetan dan ketersediaan lahan parkir. Sehingga tidak jarang mahasiswa harus mengeluarkan biaya yang lebih besar karena harus menggunakan transportasi online agar terhindar dari kemacetan dan dapat hadir tepat waktu. Sehingga keberadaan transportasi umum dapat menjadi solusi tepat untuk mengatasi kemacetan dan terbatasnya lahan parkir disekitar kampus. Penulis tertarik untuk mengamati seberapa pentingkah transportasi umum dalam mendukung aktivitas *commuter* pada mahasiswa dan pekerja ke kota Medan.

Bukan hanya transportasi saja yang dapat mempengaruhi penduduk melakukan kegiatan *commuter*, tetapi juga kondisi ekonomi. Didaerah dengan tingkat ekonomi yang lebih tinggi, biasanya terdapat lebih banyak peluang kerja. Hal ini dapat mendorong penduduk dari daerah ekonomi yang rendah untuk melakukan *commuter* ke daerah tersebut demi mendapatkan pekerjaan yang lebih baik dan upah yang lebih tinggi. Biaya hidup di daerah pperkotaan tinggi seperti, biaya perumahan yang mahal membuat orang lebih memilih untuk tinggal di pinggiran kota atau daerah dengan biaya hidup lebih rendah dan melakukan *commuter* ke pusat ekonomi untuk bekerja. Kondisi ekonomi yang lebih baik memungkinkan pemerintah atau sektor swasta untuk mengembangkan infrastuktur transportasi yang lebih baik, seperti jalan raya, kereta api, dan layanan bus. Ini

adalah cara mmepermudah dan mempercepat kegiatan *commuter*, sehingga lebih banyak orang yang bersedia melakukan perjalanan jarak jauh untuk bekerja.

Kondisi sosial juga salah satu faktor yang mempengaruhi penduduk melakukan kegiatan *commuter*. Kondisi sosial dalam kegiatan *commuter* melibatkan aspek interaksi manusia di saat perjalanan dari satu tempat ke tempat lain, terutama di perkotaan. Penumpang *commuter* biasanya berasal dari berbagai latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya. Hal ini menciptakan lingkungan yang heterogen dengan interaksi yang beragam. Kondisi sosial dalam perjalanan melakukan kegiatan *commuter* yang menggunakan transportasi umum dapat secara langgung berinteraksi antar penumpang lainnya berbagi berbagai informasi. Networking dalam kegiatan *commuter* juga dapat membuka peluang, baik secara profesional maupun pribadi. Networking adalah proses membangun suatu koneksi dan hubungan dengan orang lain. Hubungan inilah yang memberikan masukan, informasi dan bantuan dalam mengambil keputusan yang berkaitan dengan karier. Oleh karena itu penulis memilih judul penelitian “**Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penduduk yang Melakukan *Commuter* Ke Kota Medan (Studi Kasus: Deli Serdang-Binjai)**”.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

1. Meningkatnya jumlah kendaraan yang memicu terjadinya kemacetan di Kota Medan
2. Keberadaan transportasi umum merupakan solusi dalam mengatasi kemacetan, namun mahasiswa dihadapkan pada terbatasnya akses transportasi umum dari daerah asal ke kampus

3. Meningkatnya jumlah *commuter* yang bertujuan untuk belajar ke kota Medan akan menyebabkan kemacetan pada jam-jam tertentu.

### **1.3 Batasan Masalah**

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah diatas maka penelitian ini dibatasi pada mahasiswa yang berada diwilayah Mebidang (Medan, Binjai, dan Deli Serdang).

### **1.4 Rumusan Masalah dan Tujuan Penelitian**

#### **1.4.1 Rumusan Masalah**

1. Seberapa banyak penduduk di kawasan binjai, deli serdang yang melakukan aktivitas sehari-hari di Kota Medan.
2. Faktor apa saja yang berhubungan dalam melakukan aktivitas pergi ke Medan sore pulang kerumah (*commuter*)

#### **1.4.2 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Menganalisis data ekonomi secara deskriptif seberapa banyak penduduk yang melakukan aktivitas sehari-hari di Kota Medan.
2. Melakukan analisa faktor tentang kondisi ekonomi, transportasi dan kondisi sosial terhadap pengaruh melakukan aktivitas *commuter*.

### **1.5 Manfaat penelitian**

#### **1.5.1 Manfaat Akademik**

1. Untuk memenuhi tugas akhir skripsi dalam memperoleh Sarjana Ekonomi

2. Sebagai bahan kajian dan literatur bagi mahasiswa serta dosen dalam menganalisis penelitian mengenai kecenderungan melakukan kegiatan *commuter* yang berada di wilayah Medan, Binjai, dan Deli Serdang (Mebidang).

### **1.5.2 Non Manfaat Akademik**

1. Sebagai salah satu bahan kajian bagi Pemerintah Daerah khususnya Pemerintah kota medan dalam menganalisis srategi pengembangan kota
2. Menjadi bahan masukan pemerintah kota dalam kemajuan transportasi Mebidang
3. Menjadi dasar pertimbangan dalam membuat kebijakan di dalam Pemerintahan Daerah.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Landasan Teori**

##### **2.1.1 Ekonomi Regional**

Ekonomi regional bertujuan untuk menjelaskan mengenai *sub-national economies* bekerja, pengaruh yang diberikan pada barang dan jasa, orang, arus uang/modal dan lain-lain. Ekonomi regional berkembang dari kebutuhan pelaksanaan pembangunan pada suatu daerah. Suatu proyek atau kegiatan dapat bermanfaat dengan optimal jika dilakukan pada wilayah yang tepat. Ilmu ekonomi regional bermanfaat baik secara makro maupun mikro. Salah satunya bagi perencanaan wilayah, analisis dalam ekonomi regional dapat menghemat waktu dan biaya dalam memilih lokasi yang tepat guna dengan memakai data sekunder yang tersedia. Selain itu manfaat makro bagi pemerintah pusat bermanfaat untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi secara merata di seluruh wilayah Indonesia. Pembangunan wilayah (regional) merupakan fungsi dari potensi sumber daya alam, tenaga kerja, sumber daya manusia, investasi modal, sarana dan prasarana pembangunan, transportasi, komunikasi, komposisi industri, teknologi, situasi ekonomi dan perdagangan antar wilayah, kemampuan pendanaan dan pembiayaan pembangunan daerah, dan lingkungan pembangunan secara luas.

##### **2.1.1.1 Pendekatan Pendapatan-Pengeluaran Keynes**

Pendekatan keynes terhadap permodelan perekonomian regional sebenarnya identik dengan versi perekonomian terbuka yang paling sederhana dari

model pendapatan-pengeluaran Keynesian, satu-satunya perbedaan adalah bahwa semua variabel pengeluaran mengacu pada perekonomian regional (atau lokal) dan bukan pada perekonomian nasional. Model ini dimulai dengan identitas pendapatan-pengeluaran yang sudah dikenal :

$$Y = C + I + G + X - M \quad (1.1)$$

Dimana  $Y$  adalah pendapatan daerah,  $C$  adalah konsumsi daerah,  $I$  adalah investasi daerah,  $G$  adalah pengeluaran pemerintah,  $X$  adalah ekspor daerah dan  $M$  adalah impor daerah. Investasi, pengeluaran pemerintah dan ekspor semuanya diasumsikan ditentukan secara eksogen (dilambangkan dengan nol).

$$I = I_0 \quad G = G_0 \quad X = X_0 \quad (1.2)$$

Pengeluaran konsumsi dan impor diasumsikan sebagian bersifat eksogen dan sebagian lagi bergantung pada pendapatan yang dapat dibelanjakan:

$$C = C_0 + cDY \quad (1.3)$$

$$M = M_0 + mDY \quad (1.4)$$

Dimana  $DY$  adalah pendapatan yang dapat dibelanjakan dan diberikan oleh

$$DY = Y - tY \quad (1.5)$$

Dimana  $t$  adalah tarif pajak penghasilan. Dengan mensubstitusi persamaan (1.2) - (1.5) ke dalam identitas pendapatan-belanja daerah (1.1), diperoleh

$$Y = k (C_0 + I_0 + G_0 + X_0 - M_0) \quad (1.6)$$

Variabel penting dalam rumus regional keynes adalah kecendrungan merjinal untuk mengkonsumsi barang-barang produksi lokal ( $cm-m$ ). Adapun faktor-faktor yang mempengaruhinya seperti :

- a) Luas suatu wilayah kemungkinan besar akan mempengaruhi  $cm-m$  nya karena kebocoran impor kemungkinan besar akan besar di wilayah-wilayah

kecil. Oleh karena itu, kecenderungan marjinal untuk melakukan impor ke suatu wilayah kemungkinan besar akan besar untuk wilayah-wilayah yang kecil sehingga mengurangi m.

- b) Kedua, kecenderungan marjinal suatu wilayah untuk mengonsumsi barang-barang produksi lokal (cm) akan dipengaruhi oleh bauran industri di wilayah tersebut. Daerah yang sangat terspesialisasi akan sangat bergantung pada impor karena spesialisasinya. Dalam praktiknya, bahkan wilayah yang sangat luas sekalipun memiliki bauran industri yang sangat terdiversifikasi, sangat bergantung pada perdagangan dengan dunia luar karena adanya perdagangan intra-industri.
- c) Ketiga, kecenderungan impor marjinal suatu wilayah mungkin dipengaruhi oleh lokasinya, terutama dalam kaitannya dengan pasar tenaga kerja lokal lainnya. Jika jumlah perjalanan pulang-pergi ke suatu wilayah tinggi karena kedekatan wilayah tersebut dengan wilayah pasar tenaga kerja lainnya (seperti ketika sebuah kota dikelilingi oleh kota-kota lain), maka hal ini akan menghasilkan pengganda yang lebih kecil. Alasannya jelas: para komuter cenderung membelanjakan penghasilannya di wilayah tempat mereka tinggal dibandingkan di wilayah tempat mereka bekerja.

Pekerjaan awal mengenai estimasi pengganda regional dikonsentrasikan pada perolehan estimasi multiplier regional secara luas untuk wilayah-wilayah 'tipikal'. Archibald (1967), misalnya, menggunakan Survei Pengeluaran Keluarga nasional untuk memperkirakan kecenderungan marjinal dalam mengonsumsi barang-barang produksi lokal di suatu wilayah tertentu. Barang dan jasa yang kemungkinan besar

akan dibeli secara lokal (seperti pengeluaran untuk pemeliharaan mobil, jasa ritel, jasa pemerintah daerah, bioskop, layanan kesehatan, pendidikan, dll.)

#### **2.1.1.2 Model Ekonometrik Regional**

Model pengganda regional berguna untuk memberikan perkiraan dampak perubahan pengeluaran terhadap total pendapatan daerah dan lapangan kerja. Namun terdapat kebutuhan untuk membangun model yang mampu memberikan prediksi yang lebih rinci agar kebijakan pembangunan ekonomi menjadi efisien dan efektif. Model tersebut harus mampu memberikan prakiraan terhadap berbagai variabel ekonomi sehingga konsekuensi dari strategi kebijakan alternatif dapat dievaluasi. Jika prakiraan rinci mengenai kemungkinan konsekuensi dari tindakan kebijakan tertentu (seperti perubahan pola atau tingkat pengeluaran publik) tersedia, maka pembuat kebijakan akan dapat memilih kebijakan dengan hasil yang paling menguntungkan. Tujuan dari model ekonometrik regional adalah untuk membantu pembuat kebijakan mencapai tujuan ini dengan menghasilkan perkiraan kuantitatif dari berbagai variabel ekonomi. Agar berguna untuk tujuan perencanaan, model regional harus memiliki beberapa karakteristik.

Pertama, model tersebut harus cukup rinci sehingga departemen pemerintah terkait di tingkat nasional dan daerah (misalnya pendidikan, kesehatan, perumahan, pengembangan industri, layanan sosial) dapat diberikan layanan seperti ini data yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsinya secara efisien. Perincian industri yang terperinci mengenai perkiraan output dan lapangan kerja diperlukan, misalnya, jika otoritas lokal atau regional ingin menyusun rencana pengembangan industri yang efektif. Perkiraan jumlah penduduk yang dirinci berdasarkan usia dan jenis kelamin juga diperlukan jika pemerintah daerah ingin merencanakan layanan

publik mereka secara efisien. Angka partisipasi sekolah, misalnya, mempunyai implikasi terhadap jumlah staf di sekolah dan gedung sekolah, dan rincian perkiraan angkatan kerja yang terperinci diperlukan jika lembaga pendidikan lanjutan ingin mengembangkan program pelatihan yang sesuai.

Kedua, model regional harus dibangun untuk wilayah geografis yang berhubungan dengan otoritas administratif jika mereka ingin berguna untuk tujuan perencanaan. Selain itu, mungkin perlu untuk memilah model secara spasial jika wilayah administratif di mana model tersebut dibangun mempunyai fungsi yang dilaksanakan pada tingkat tata ruang yang berbeda. Perencanaan pendidikan, misalnya, memerlukan perkiraan demografi yang terperinci di tingkat kabupaten. Masalah lebih lanjut muncul ketika fungsi administratif yang berbeda memerlukan tingkat pemilahan yang berbeda. Dalam kasus seperti ini, perlu untuk membangun model sedemikian rupa sehingga dapat diintegrasikan menjadi serangkaian unit tata ruang yang diperlukan untuk perencanaan setiap fungsi administratif.

Ketiga, model tersebut harus konsisten secara internal. Artinya kawasan harus diperlakukan sebagai sekumpulan elemen yang saling bergantung. Setiap kali salah satu bagian dari sistem ekonomi regional terkena dampak guncangan eksogen (misalnya perubahan permintaan secara tiba-tiba), hal ini akan berdampak pada seluruh perekonomian regional. Model tersebut harus mampu memprediksi 'efek sistem penuh' dari setiap guncangan tersebut.

Model ekonometrik regional sangat bervariasi dalam detail dan ukuran. Mereka berbeda-beda karena beberapa alasan. Pertama, model yang berbeda dibangun untuk tujuan yang berbeda. Beberapa model, misalnya, dibuat dengan tujuan untuk memperkirakan dampak kebijakan fiskal alternatif terhadap lapangan

kerja dan output di setiap sektor utama perekonomian regional. Model lain lebih mementingkan penyediaan prakiraan variabel ekonomi dan demografi utama. Alasan kedua dan sangat penting mengapa model ekonometrik regional berbeda satu sama lain adalah bahwa model yang sebenarnya dibangun oleh para peneliti sangat ditentukan oleh ketersediaan data. Mungkin tidak mungkin untuk membangun apa yang peneliti yakini sebagai model yang 'sebenarnya' hanya karena model tersebut mungkin memerlukan data yang tidak ada.

Terakhir, pemodel sering kali hanya menggunakan perangkat ad hoc agar modelnya dapat berfungsi. Menurut teori ekonomi, misalnya, pengeluaran investasi swasta setidaknya sebagian ditentukan oleh tingkat bunga. Namun jika peneliti menemukan bahwa determinan ini tidak membantu menjelaskan variasi tingkat investasi dalam praktiknya, maka tidak ada alternatif selain membuangnya dari fungsi investasi. Persamaan model ekonometrik tidak selalu sesuai dengan *teori a priori*. Misalkan pendapatan dunia meningkat. Hal ini akan menyebabkan peningkatan output di sektor ekspor wilayah tersebut (dengan asumsi terdapat kapasitas cadangan). Akibatnya, lapangan kerja di sektor ekspor akan meningkat dan hal ini akan meningkatkan tagihan upah di satu sisi dan mengurangi pengangguran di sisi lain. Menurunnya tingkat pengangguran akan memberikan tekanan pada pasar tenaga kerja lokal dan meningkatkan tingkat upah regional. Oleh karena itu, upah dan gaji akan meningkat karena lapangan kerja meningkat dan tingkat upah meningkat. Pendapatan kotor akan meningkat sehingga meningkatkan pendapatan disposabel yang pada gilirannya menyebabkan peningkatan permintaan output sektor non-ekspor. Proses yang baru saja dijelaskan kemudian diperkuat oleh efek umpan balik lebih lanjut ketika sektor non-ekspor

mempekerjakan lebih banyak tenaga kerja. Peningkatan upah regional juga diharapkan mempunyai dampak jangka panjang dengan mendorong lebih banyak migrasi masuk, yang akan terjadi ketika upah regional meningkat dibandingkan dengan upah nasional. Jika kita menelusuri dampaknya pada pasar tenaga kerja, kita melihat bahwa masuknya tenaga kerja dari daerah lain akan meningkatkan pasokan tenaga kerja sehingga meningkatkan tingkat pengangguran. akan mengurangi tekanan pada tingkat upah regional. Oleh karena itu, migrasi bersih ke dalam negeri bertindak sebagai katup pengaman dengan membantu memenuhi kelebihan permintaan tenaga kerja yang berasal dari peningkatan permintaan ekspor di wilayah tersebut. Upah yang lebih tinggi di wilayah tersebut juga akan mendorong peningkatan pasokan tenaga kerja dengan meningkatkan tingkat partisipasi angkatan kerja. Dengan demikian, bekerja dalam arah yang berlawanan merupakan dampak buruk dari kenaikan upah terhadap daya saing ekspor kawasan mengempisnya permintaan di sektor ini.

Model ini dapat dibuat lebih realistis dengan berbagai cara:

1. Pembayaran transfer ke wilayah tersebut akan turun karena pengurangan pengangguran secara otomatis akan mengurangi tunjangan pengangguran yang mengalir ke wilayah tersebut.
2. Pajak dapat dibuat bergantung sebagian pada upah dan gaji sejak penerimaan pajak secara otomatis meningkat ketika pendapatan meningkat.
3. Sektor ekspor dapat dipilah menjadi beberapa sektor yang masing-masing sektor mungkin memberikan respons yang berbeda terhadap perubahan pendapatan dunia (dan juga terhadap perubahan posisi kompetitif mereka di pasar dunia).

4. Bagian lain dari model ini selain sektor ekspor dapat dipilah untuk memberikan perkiraan yang lebih rinci. Hal ini dapat mencakup: perubahan populasi berdasarkan usia dan gender, serta lapangan kerja berdasarkan industri dan pekerjaan. Oleh karena itu, tidak ada dua model regional yang mungkin sama. Model yang berbeda memiliki tujuan yang berbeda dan konstruksinya sangat dipengaruhi oleh ketersediaan data.

## **2.1.2 Teori Urbanisasi**

### **2.1.2.1 Pengertian Urbanisasi**

Urbanisasi merupakan suatu fenomena bertambahnya jumlah penduduk di perkotaan sejalan dengan tingkat kesejahteraan dan perkembangan ekonomi penduduk di suatu negara. Menurut Rahmatullah & Khaerudin (2021) pengertian urbanisasi yakni pindahan penduduk dari perdesaan ke perkotaan. Perpindahan masyarakat tersebut dengan tujuan untuk mendapatkan pekerjaan dan menetap di perkotaan. Urbanisasi merupakan perpindahan masyarakat yang dari perdesaan ke perkotaan walaupun sesungguhnya urbanisasi yang artinya presentase penduduk yang tinggal di daerah perkotaan, sedangkan perpindahan masyarakat dari desa menuju kota berupa salah satu faktor penyebab dari proses urbanisasi ( Sembiring & Bangun, 2021). Perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi di kota sekarang menjadi masalah yang sering dibicarakan oleh masyarakat atau pemerintah daerah terhadap desa kecil. Daerah – daerah yang masih kecil masih ketergantungan terhadap kota karena keterbatasan yang di alami oleh masyarakat desa. Perkembangan yang terjadi di kota terlalu cepat menimbulkan ketimpangan wilayah terhadap wilayah maju dan wilayah yang kurang maju. Keadaan inilah yang menjadikan masyarakat melakukan urbanisasi ke perkotaan. Urbanisasi

terjadi karena belum meratanya pertumbuhan wilayah antara desa dan kota (Wulandari, 2017).

Dominasi perkembangan wilayah perkotaan dan gejala urbanisasi dapat dilihat dari data Sensus Penduduk (SP) yang memperlihatkan bahwa semakin banyak penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan. Pada tahun 1980, proporsi penduduk yang tinggal di perkotaan baru mencapai 22,3 %, sedangkan pada tahun 1990 angka ini telah meningkat menjadi 30,9% (SP 1980 dan SP 1990), sementara itu berdasarkan SP 2000, angka ini mencapai 42%. Urbanisasi akan memengaruhi proporsi penduduk perkotaan menjadi bertambah sehingga tingkat urbanisasi dapat diartikan sebagai tingkat pertumbuhan wilayah perkotaan. Todaro (2000:347) mengatakan bahwa munculnya urbanisasi yang berlebihan di suatu negara dipicu oleh pesatnya pertumbuhan penduduk yang didukung oleh menurunnya angka kematian serta karena adanya kebijakan pemerintah yang cenderung bias ke perkotaan.

Pertumbuhan kota-kota ternyata meliputi beberapa faktor yang lebih kompleks daripada sekadar penghematan aglomerasi. Teori skala kota yang optimal (*theories of optimum city size*), yang kaji ulang oleh Fujita dan Thisse (1996), menggambarkan equilibrium konfigurasi spasial dari aktivitas ekonomi sebagai hasil tarik-menarik antara kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Kekuatan sentripetal (*Centripetal forces*), yang ditunjukkan oleh penghematan aglomerasi, adalah semua kekuatan yang menarik aktivitas ekonomi ke daerah perkotaan. Kekuatan sentrifugal (*centrifugal forces*) adalah kebalikan dari kekuatan sentripetal, yaitu kekuatan dispersi.

Dalam konteks urbanisasi, masyarakat akan cenderung melakukan urbanisasi kepada daerah yang memiliki daya tarik sebagaimana dijelaskan melalui kausal kumulatif positif. Terlalu banyak jumlah tenaga kerja yang masuk kepada daerah terkait tentunya dapat menyebabkan kelebihan jumlah pasokan tenaga kerja di daerah terkait. Pendekatan yang lebih luas dipelopori oleh Paul Krugman yang memproklamirkan paradigma geografi ekonomi baru (*New Economic Geography*) (Krugman, 1995; Krugman 1998). Krugman, menempatkan aglomerasi perkotaan sebagai pusat perhatian. Banyak yang menggunakan kerangka sistem perkotaan ala Neo Klasik, pendekatan sistem perkotaan menjelaskan kekuatan sentripetal aglomerasi sebagai penghematan eksternal yang murni, sedangkan kekuatan sentrifugal muncul adanya kebutuhan untuk *nglaju* (*commute*) ke daerah pusat kota dalam suatu wilayah kota.

#### **2.1.2.2 Dampak Urbanisasi**

Semakin bertambahnya jumlah penduduk pindah ke wilayah perkotaan, maka tentu saja hal ini akan menimbulkan 16 berbagai dampak, baik positif maupun negatif. Dampak yang di timbulkan akan berpengaruh kepada kota yang di tuju oleh masyarakat urbanisasi. Arus urbanisasi yang tidak terkendali merusak strategi rencana pembangunan kota dan mengisap fasilitas diluar pengendalian pemerintah. Dampak negatif yang di timbulkan adalah terjadinya over urbanisasi dimana presentase penduduk kota yang besar tidak sesuai dengan perkembangan ekonomi negara (Harahap, 2013). Dampak positif urbanisasi menurut Sembiring dan Bangun (2021) adalah:

1. Memperoleh tenaga kerja yang lebih murah untuk pembangunan. Maksudnya, tenaga kerja yang dilakukan oleh masyarakat desa tergolong lebih murah dari pada tenaga kerja kota.
2. Masyarakat urbanisasi dengan tujuan pendidikan yang lebih tinggi, maka di kota mereka mendapatkan fasilitas pendidikan dan teknologi yang lebih maju, hal ini mampu memenuhi kebutuhan peserta didik dalam pendidikan.
3. Terdapat banyaknya lapangan pekerjaan di kota dengan pendapatan yang lebih baik.

Meskipun begitu, harus pula dipahami jika urbanisasi ini ternyata memunculkan diri yang justru berdampak negatif bagi pembangunan. Adapun dampak negatif tersebut menurut Dwi (2021) adalah:

1. Tingginya angka pengangguran, pertumbuhan angkata kerja naik begitu cepat sehingga kota tidak mampu memberikan kesempatan kerja bagi semua masyarakat.
2. Pendapatan masyarakat urbanisasi di kota lebih rendah daripada di desa, karena minimnya lapangan pekerjaan para urbanisasi akhirnya bersedia menerima pekerjaan yang sebenarnya lebih kecil pada saat berada di desa.
3. Tingginya tingkat kepadatan bangunan, jumlah penduduk yang begitu banyak menuntut tempat untuk melakukan aktivitas kehidupan, karena luas wilayah cenderung sama tidak bertambah maka otomatis bangunan akan semakin tinggi dan rapat.
4. Masalah rumah tangga, kota tidak siap menyediakan rumah yang layak bagi seluruh populasi, terlebih lagi para urbanisasi merupakan masyarakat

miskin yang tidak mampu membangun perumahan untuk mereka sendiri sehingga terjadinya pemukiman kumuh di pusat kota.

### **2.1.3 Teori Aglomerasi**

Dalam fenomena aglomerasi, banyak ekonom menefenisikan kota sebagai hasil dari proses produksi aglomerasi secara spesial. Teori klasik mengenai aglomerasi muncul karena para pelaku ekonomi berupaya mendapatkan penghematan oglomerasi (*Aglomeration economies*), baik penghematan lokasi maupun penghematan urbanisasi dengan mengambil lokasi yang saling berdekatan satu sama lain. Aglomerasi ini mencerminkan adanya sistem interaksi antara pelaku ekonomi yang sama : Apakah antar perusahaan dalam industri yang sama, antar perusahaan individu, perusahaan dan rumah tangga.

### **2.1.4 Ekonomi Perkotaan**

Kota merupakan suatu area yang luas dengan tingkatan kompleksitas yang tinggi. Pada awal terbentuknya dimulai dari kumpulan tempat tinggal manusia yang relatif lebih padat daripada kawasan di sekitarnya. Kota juga ditandai dengan adanya kehidupan masyarakatnya yang sudah tinggal secara menetap bukan lagi berpindah-pindah. Dalam hal ini, perkotaan dapat diartikan sebagai induk kota yang mencakup permukiman dan wilayah yang berpengaruh terhadap kota tersebut yang berada di luar batas administratifnya, yang berupa kawasan pinggiran sekitarnya/sub urban.

Pengertian daerah perkotaan di Indonesia secara formal yaitu daerah yang mempunyai fungsi sebagai tempat perkotaan, permukiman, senstralisasi dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi mempunyai kegiatan utama bukan pertanian (Undang-Undang No. 24 Tahun 1992

tentang Penataan Ruang). Ditinjau berdasarkan statusnya, Kawasan perkotaan di Indonesia dibedakan atas :

- a) Kawasan perkotaan yang berstatus administratif Daerah Kota.
- b) Kawasan perkotaan yang memiliki bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan.
- c) Kawasan perkotaan baru yang dimana hasil pembangunannya dapat mengubah kawasan perdesaan menjadi kawasan perkotaan.
- d) Kawasan perkotaan yang merupakan bagian dari Daerah Kabupaten.

#### **2.1.4.1 Perkembangan Kota**

Pembangunan perkotaan dapat diartikan sebagai perubahan yang menyeluruh, yang melibatkan semua perubahan pada seluruh masyarakat perkotaan, termasuk perubahan sosial ekonomi dan sosial ekonomi, perubahan budaya dan alam. Meningkatnya aktivitas sosial ekonomi dan ekonomi serta arus penduduk dapat dilihat sebagai kekuatan pendorong pembangunan perkotaan, yang pada akhirnya membutuhkan ruang untuk permukiman (Koestoer, 2001). Menurut Sjafrizal (2012), perkembangan perkotaan biasanya dipengaruhi oleh pengaruh internal (internal) dan eksternal (eksternal).

Pengaruh internal tampak dalam bentuk rencana pembangunan para perencana kota, dan tekanan eksternal pada warga kota muncul di bagian belakang kota dalam berbagai bentuk yang menarik. Jika kedua faktor ini bekerja sama, kota akan berkembang lebih cepat. Tiga faktor utama yang menentukan perkembangan dan pertumbuhan sebuah kota adalah penduduk, aktivitasnya, dan jalannya aktivitas antara pusat aktivitas seseorang dengan pusat aktivitas orang lain. Faktor manusia

melibatkan aspek pengembangan tempat kerja, status sosial ekonomi, dan kapasitas serta perkembangan teknologi.

#### **2.1.4.2 Aspek-aspek Kota**

Aspek perkotaan meliputi aspek fisik, aspek sosial ekonomi dan aspek ekonomi dan transportasi, Widyaningsih (2001) dalam Widyastuti (2002). Namun secara teoritis sesuai dengan kebutuhan penelitian hanya terbatas pada aspek sosial ekonomi. Institut Teknologi Nasional 18 Aspek sosial ekonomi melibatkan masalah kependudukan yang berkaitan dengan kota, termasuk pembangunan, imigrasi, kegiatan ekonomi, ketenagakerjaan dan masalah pendukung. Dalam perencanaan kependudukan dapat menunjukkan perkembangan kota, salah satunya adalah pergerakan kota. Aspek-aspek yang berkaitan dengan sumber daya manusia meliputi status kependudukan (kuantitas, distribusi, struktur, pendidikan), proses kependudukan (alam dan buatan) dan lingkungan sosial ekonomi (metode pengendalian, kegiatan dan konstruksi).

#### **2.1.4.3 Transportasi**

##### **A. Pengertian Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Banyak ahli telah merumuskan dan mengemukakan pengertian transportasi. Para ahli memiliki pandangannya masing-masing yang mempunyai perbedaan dan persamaan antara yang satu dengan lainnya. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah

tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain (Menurut Salim 2000). Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Menurut Miro 2005).

## **B. Moda Transportasi**

Moda transportasi yang biasa digunakan untuk bepergian juga merupakan faktor penting yang kemungkinan besar mempengaruhi partisipasi mahasiswa di kampus. pribadi) untuk memilih mata kuliah berdasarkan perjalanan mereka Secara empiris Setyodhono (2017) menguji faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pemilihan moda transportasi pekerja di Jabodetabek sesuai dengan ciri penggunanya, seperti ketersediaan kendaraan pribadi, pendapatan, dan faktor-faktor lain seperti waktu perjalanan, biaya transportasi, ketersediaan ruang dan tarif parkir, serta keamanan dan kenyamanan selama menggunakan moda transportasi tersebut. Moda transportasi yang biasa digunakan untuk bepergian juga merupakan faktor penting yang kemungkinan besar mempengaruhi partisipasi mahasiswa di kampus. Dibandingkan dengan mereka yang berkendara (atau diantar) ke kampus, mahasiswa yang menggunakan angkutan umum (lokal atau regional) cenderung tidak berani untuk pergi ke kampus dan berpartisipasi dalam kegiatan dan acara kampus (Coutts et al., 2017b).

Perilaku pemilihan moda transportasi pekerja *commuter* memiliki peran penting dalam keputusan perencanaan transportasi. Pekerja *commuter* akan memilih moda transportasi yang memaksimalkan utilitas dan meminimalkan disutilitas perjalanan. Utilitas maksimum bervariasi untuk setiap individu. Utilitas

masing-masing individu terdiri dari komponen deterministik yang dapat diukur dan bagian acak yang mencerminkan kekhasan dan selera khusus masing-masing individu (Anagnostopoulos, 2012). Pemilihan moda transportasi didasarkan pada teori utilitas yang mengasumsikan bahwa preferensi terhadap alternatif pilihan yang ditangkap oleh sebuah nilai yang disebut utilitas dan pengambilan keputusan memilih alternatif yang memberi kepuasan paling besar.

Menurut Miro (2005:116) moda transportasi/jenis pelayanan transportasi secara umum ada 2 (dua) kelompok moda transportasi yaitu sebagai berikut:

1. Kendaraan pribadi (*Private Transportation*), yaitu: Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobil disimpan digarasi). Kendaraan pribadi dipecahkan secara lebih spesifik lagi yaitu: jalan kaki, sepeda untuk pribadi, sepeda motor untuk pribadi, mobil pribadi, kapal, pesawat terbang dan kereta api yang dimiliki secara pribadi.
2. Kendaraan umum (*Public Transportation*), yaitu: Moda transportasi yang diperuntukkan buat orang banyak, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan – ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah 11 Institut Teknologi Nasional mereka pilih. Kendaraan umum dipecahkan secara lebih spesifik lagi yaitu: Ojek sepeda, sepeda motor, Becak, bajaj, bemo, Mikrolet,

Bus umum (kota dan antar kota), Kereta api (kota dan antar kota), Kapal feri sungai dan laut, Pesawat yang digunakan untuk bersama.

### **C. Biaya Transportasi**

Biaya transportasi adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan suatu proses. Biaya ini timbul akibat tundaan lalu lintas maupun tambahan volume kendaraan yang mendekati atau melebihi kapasitas pelayanan jalan (Nash, 1997, dalam Cahyani, 2000). Pemerintah daerah menetapkan besarnya tarif dengan menetapkan batas atas (tarif maksimum) dan batas bawah (tarif minimum) yang disesuaikan dengan besarnya biaya kendaraan, sehingga diharapkan agar besarnya tarif yang akan dikenakan kepada penumpang tidak memberatkan atau sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta memberi keuntungan wajar kepada pihak penguasa angkutan.

Dalam sebuah keputusan investasi individual dalam pengetahuan dan keterampilan kerja (pendidikan di sekolah, pelatihan, investasi pengetahuan spesifik perusahaan), pilihan karir dan karakteristik lain yang berkaitan dengan pekerjaan. Asumsinya adalah bahwa setiap individu akan memilih pekerjaan yang memaksimalkan nilai saat ini (*present value*) dari manfaat ekonomik dan psikis sepanjang hidupnya. Maka dari itu, semangkin jauh bekerja semangkin tinggi tingkat pendapatan (Becker, 1965).

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat upah tenaga kerja menurut Gary S. Becker (1975) yaitu jam kerja. Jam kerja adalah waktu yang dihabiskan tenaga kerja untuk melakukan pekerjaan, sesuai dengan waktu yang telah di tentukan. Apabila terjadi kenaikan tingkat upah berarti terjadi perubahan pendapatan yang di iringi dengan bertambahnya jam kerja. Tetapi dilihat dari sisi

lain kenaikan tingkat upah tentu akan menjadi harga waktu itu menjadi mahal. Nilai waktu yang tinggi tentu akan mendorong tenaga kerja untuk mensubstitusikan waktu senggangnya untuk lebih banyak menambah konsumsi. Penambahan waktu ini dinamakan *substitution effect* dari kenaikan upah. Perhitungan biaya angkutan umum berdasarkan hasil perkalian antara biaya pokok dan jarak( kilometer) rata-rata satu perjalanan (biayabreak event point) ditambah 10% keuntungan jasa perusahaan.

Secara matematis di rumuskan sebagai berikut :

$$\text{Biaya} = (\text{biaya pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10\% \text{ biaya BEP}$$

$$\text{Biaya BEP} = \text{biaya pokok} \times \text{jarak rata-rata}$$

$$\text{Biaya pokok} = \text{total biaya pokok faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan}$$

#### **2.1.4.4 Kemacetan**

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau mencapai 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Pada saat terjadinya kemacetan, nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan akan ditinjau dimana kemacetan akan terjadi bila nilai derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0,5 (PKJI, 2014). Kemacetan lalu lintas di jalan terjadi karena ruas jalan yang sudah mulai tidak mampu lagi menerima atau melewatkan arus kendaraan yang datang. Hal ini terjadi karena pengaruh hambatan atau gangguan samping yang tinggi, sehingga mengakibatkan penyempitan ruas jalan seperti pejalan kaki, parkir di badan jalan, berjualan di trotoar dan badan jalan, pangkalan ojek, kegiatan sosial yang menggunakan badan jalan (pesta atau kematian) dan lain-lain.

Kemacetan timbul karena tingginya rasio antara jumlah kendaraan terhadap panjang jalan. Semakin banyak rumah tangga menggunakan kendaraan pribadi dan makin banyaknya perusahaan menambah jumlah angkutan darat menyebabkan tingkat kemacetan yang semakin tinggi. Setiap kali terjadi kemacetan, muncul kerugian waktu yang diderita oleh rumah tangga dan perusahaan. Sehingga tak jarang rumah tangga dan perusahaan mengalami kerugian waktu dari setiap perjalanan yang ditempuhnya. Kerugian waktu yang diderita oleh rumah tangga dan perusahaan ini merupakan bentuk dari eksternalitas negatif berupa kemacetan. Di mana biaya sosial (*marginal social cost*) yang ditanggung oleh rumah tangga dan perusahaan (sebagai pihak yang menyebabkan sekaligus yang menerima akibat dari kemacetan) lebih tinggi dibandingkan dengan biaya perseorangan (*marginal private cost*).

Semakin macet kondisi jalan yang dilalui oleh rumah tangga dan perusahaan, makin tinggi pula *marginal social cost* yang ditanggungnya. Besarnya eksternalitas sangat dipengaruhi oleh tingkat kemacetan, sedangkan tingkat kemacetan tersebut dipengaruhi oleh jumlah kendaraan yang melawati ruas jalan (kepadatan lalu lintas). Tingkat kemacetan akan berpengaruh terhadap biaya transportasi (baik biaya sosial maupun biaya perorangan) yang harus dikeluarkan oleh rumah tangga dan perusahaan. Oleh karena itu, kemacetan juga akan mempengaruhi pilihan rumah tangga akan lokasi perumahan dan tempat kerja sebagaimana perusahaan akan menentukan lokasi untuk kegiatan produksi, tempat penjualan dan kantor.

#### **2.1.4.5 Biaya Tempat Tinggal**

Biaya tempat tinggal adalah biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan tempat tinggal, baik berupa rumah, apartemen, atau kamar kos. Biaya ini mencakup biaya sewa, biaya listrik, biaya air, biaya internet, dan biaya-biaya lainnya. Pengaruh biaya tempat tinggal yang tinggi ada 2 yaitu:

1. Pengaruh ekonomi

Mahasiswa yang tinggal dikota besar dengan biaya tempat tinggal yang terlalu tinggi harus mengeluarkan sebagian besar penghasilannya untuk membayar biaya tempat tinggal. Hal ini dapat menyebabkan mahasiswa kesulitan untuk memenuhi kebutuhan hidup lainnya. Seperti biaya makan, dan biaya pendidikan.

2. Pengaruh sosial

Hal ini dapat menyebabkan para mahasiswa kesulitan untuk bersosialisasi. Mahasiswa yang tinggal di daerah jauh dari kampus akan sulit untuk mengikuti kegiatan kampus. Maka dari itu mahasiswa kesulitan untuk menjalin hubungan sosial dan merasa terasingkan.

#### **2.1.4.6 Pendapatan**

##### **A. Pengertian pendapatan**

Menurut Sadono sukirno (2006) Pendapatan adalah pendapatan uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan. Besarnya pendapatan seseorang bergantung pada jenis pekerjaannya. Sedangkan Menurut Sumitro (1960), pendapatan merupakan jumlah barang dan jasa yang memenuhi tingkat hidup

masyarakat, dimana dengan adanya pendapatan yang dimiliki masyarakat dapat memenuhi kebutuhan, dan pendapatan rata-rata yang dimiliki oleh tiap jiwa disebut juga dengan pendapatan perkapita serta menjadi tolok ukur kemajuan atau perkembangan ekonomi. Pendapatan (*income*) adalah total penerimaan seseorang atau suatu rumah tangga selama periode tertentu. Menurut ahli ekonomi klasik, pendapatan ditentukan oleh kemampuan faktor-faktor produksi dalam menghasilkan barang dan jasa.

Sulitnya mencari dan mendapatkan pekerjaan untuk menambah pendapatan di daerah asal mendorong *commuter* untuk bekerja keluar demi memenuhi kebutuhan keluarga. Minimnya daya tampung tenaga kerja oleh perusahaan industri, perdagangan dan jasa-jasa yang ada di daerah tempat tinggal (perdesaan) semakin mendorong penganggur untuk memantapkan diri pergi bekerja keluar wilayah tempat tinggalnya (perkotaan) (Sinurat et al., 2022).

Pendapatan dapat berbagai sumber, seperti gaji, upah, tunjangan, dan lainnya. Pendapatan memiliki dampak yang signifikan terhadap pelaku *commuter* pada mahasiswa. Mahasiswa yang memiliki pendapatan tinggi lebih mudah untuk memenuhi kebutuhan hidup termasuk biaya tempat tinggal, biaya transportasi, dan biaya pendidikan. Pendapatan memiliki dampak yang signifikan terhadap pelaku *commuter* mahasiswa. Mahasiswa yang memiliki pendapatan tinggi akan lebih mudah untuk memenuhi biaya hidup, termasuk biaya tempat tinggal, transportasi, dan biaya pendidikan. Hal ini akan membuat mahasiswa lebih nyaman dan fokus dalam menjalani kegiatan perkuliahan.

## **B. Pendapatan Keluarga**

Tingkat pendapatan keluarga merupakan pendapatan atau penghasilan keluarga yang tersusun mulai dari rendah, sedang, hingga tinggi. Terjadinya perbedaan pendapatan tersebut dipengaruhi oleh banyak faktor antara lain tingkat pendidikan, pekerjaan dan jumlah anggota keluarga. Menurut (Nutoatmodjo, 2010:10) Pendapatan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap pencapaian status gizi. Pendapatan seseorang berpengaruh terhadap kemampuan orang tersebut memenuhi kebutuhan makanan sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan oleh tubuh”. Tingkat pendapatan keluarga adalah tinggi rendahnya pendapatan keluarga, yang berdasarkan jenis pekerjaan, lamanya bekerja, UMR dan UMP, pendidikan. Pendapatan keluarga adalah jumlah penghasilan riil dari seluruh anggota rumah tangga yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan bersama maupun perseorangan dalam rumah tangga.

Tingkat pendapatan keluarga menjadi salah satu faktor untuk bagaimana dapat menunjang kesejahteraan keluarga itu sendiri. Tingkat pendapatan keluarga adalah pengukuran untuk bagaimana bisa dapat memenuhi kebutuhan keluarga, hal ini dapat dilihat dari segi pekerjaan dari setiap anggota keluarga dan juga segi penghasilan setiap anggota keluarga. Dalam meningkatkan pendapatan keluarga tentu dari setiap anggota keluarga harus bertanggung jawab untuk bagaimana meningkatkan kesejahteraan keluarga karena semua yang berkaitan dengan tingkat pendapatan keluarga itu berasal dari setiap anggota keluarga (Ibrahim et al., 2023).

## 2.1.5 Migrasi

### 2.1.5.1 Faktor-Faktor Penentu Migrasi Asumsi Model Klasik

Migrasi non permanen adalah gerak penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan tidak ada niatan menetap di daerah tujuan. Secara umum determinan yang mendorong seseorang melakukan migrasi yakni yaitu faktor pendorong dan faktor penarik. Faktor penarik, salah satu diantaranya adalah adanya kesempatan untuk memperoleh kesempatan pendidikan yang lebih baik. (Todaro, 2006) menjelaskan bahwa migrasi pada dasarnya merupakan suatu fenomena ekonomi. Model Todaro ini mengasumsikan bahwa adanya arus migrasi berdasarkan adanya perbedaan distribusi pendapatan antara desa dengan kota. pendapatan yang dimaksud bukanlah pendapatan yang aktual melainkan pendapatan yang diharapkan. Secara singkat model migrasi (Todaro, 2006) memiliki 4 karakteristik utama sebagai berikut:

1. Migrasi dirangsang oleh pertimbangan kekuatan ekonomi yang sifatnya rasional yang berkaitan dengan untung atau rugi dari migrasi itu sendiri.
2. Keputusan untuk bermigrasi tergantung pada perbedaan upah riil yang diharapkan antara desa dengan kota. Maksudnya perbedaan upah pedesaan dan perkotaan yang terjadi dan kesempatan mendapatkan pekerjaan di sektor perkotaan sesuai dengan harapan.
3. Kemungkinan mendapatkan pekerjaan secara cepat di wilayah kota yang berkaitan dengan banyaknya lapangan pekerjaan di wilayah kota, sehingga berbanding terbalik dengan tingkat pengangguran di wilayah kota.

Permasalahan laju migrasi desa kota dapat diurai dengan menggunakan Model Migrasi Todaro (*Todaro Migration Model*). Model tersebut memuat teori

bahwa migrasi desa kota adalah proses yang rasional jika dilihat dari pandangan ekonomi, terlepas dari tingkat pengangguran yang terjadi. Keputusan migrasi merupakan hasil perhitungan membandingkan pendapatan yang diharapkan (*expected income*) dengan bekerja di perkotaan melebihi pendapatan rata-rata yang didapatkan di pedesaan (Todaro & Smith. 2011: 416).

Setiap individu memiliki kebutuhan yang perlu dipenuhi. Kebutuhan tersebut dapat berupa kebutuhan ekonomi, sosial, maupun psikologis. Apabila kebutuhan tersebut tidak terpenuhi maka akan memunculkan tekanan atau stress. Tinggi rendahnya tekanan yang dialami oleh masing-masing individu berbanding terbalik dengan pemenuhan proporsi tersebut. Proses mobilitas penduduk terjadi bila memenuhi kondisi sebagai berikut:

- a. Seorang individu mengalami tekanan (*Stress*) di tempat ia berada. Masing-masing individu memiliki kebutuhan yang berbeda-beda. Semakin heterogen struktur penduduk di suatu daerah maka semakin heterogen pula tekanan yang mereka hadapi.
- b. Terjadi perbedaan nilai manfaat antara suatu wilayah dengan wilayah lain.

Mantra (2000) menjelaskan bahwa mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

1. Mobilitas penduduk secara vertikal yang sering disebut dengan perubahan status. Contohnya adalah perubahan status pekerjaan, dimana seseorang bekerja di sektor pertanian sekarang bekerja dalam sektor non pertanian.
2. Mobilitas penduduk horisontal, yaitu mobilitas penduduk geografis yang merupakan gerak penduduk yang melewati batas wilayah menuju wilayah lain dalam periode waktu tertentu.

Mobilitas pulang-pergi adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Sedangkan mobilitas penduduk adalah gerak penduduk yang meninggalkan daerah asal menuju ke daerah tujuan dengan batas waktu lebih dari satu hari, namun kurang dari enam bulan. Adapun bentuk-bentuk mobilitas penduduk yaitu sebagai berikut :

**Tabel 2.1 bentuk-bentuk mobilitas**

Bentuk Mobilitas	Batas Wilayah	Batas Waktu
Pulang-pergi ( <i>commuting</i> )	Dukuh (dusun)	6 jam atau lebih dan kembali pada hari yang sama
Menginap/mondok di daerah tujuan	Dukuh (dusun)	Lebih dari satu hari tapi kurang dari 6 bulan
Permanen/menetap di daerah tujuan	Dukuh (dusun)	6 bulan atau lebih menetap di daerah tujuan

(Sumber : Mantra, 2000)

### 2.1.6 *Commuter*

Dengan adanya kemajuan dibidang transportasi dan komunikasi, Indonesia bisa dikatakan telah mencapai tahap ketujuh Transisi Mobilitas. Hal ini ditandai dengan terjadinya pergeseran bentuk mobilitas dari bersifat permanen menjadi non-permanen. Salah satu bentuk mobilitas non-permanen adalah mobilitas pulang-pergi (*commuter*) (Chotib, 2019). Kegiatan *commuter* merupakan salah satu bentuk mobilitas nonpermanen yang mengalami perkembangan pada kota-kota besar dan sekitarnya. *Commuter* adalah seseorang yang melakukan suatu kegiatan bekerja/sekolah/kursus di luar kabupaten/kota tempat tinggal dan secara rutin pergi

dan pulang (PP) ke tempat tinggalnya pada hari yang sama. Mobilitas pulang pergi atau *commuter* merupakan gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga biasanya dalam kurun waktu 6 jam sampai dengan satu hari yang dapat terjadi antara desa dan desa, desa dengan kota, kota dengan desa, dan kota dengan kota (Hadi et al., 2020). Adanya hubungan spasial antara tempat pendidikan dan tempat tinggal pada waktu tertentu merupakan dari mobilitas pulang pergi. Keputusan rasional individu untuk melakukan kegiatan *commuter* dengan tujuan keuntungan maksimum yang diharapkan (Warsida et al., 2013). *Commuter* Mebidang adalah *commuter* yang bertempat tinggal di wilayah Medan, Binjai, dan Deli Serdang. Keberadaan *commuter* menyebabkan adanya pembangunan di daerah asal maupun daerah tujuan *Commuter*.

Pembangunan yang terjadi diantaranya berkaitan dengan penyediaan transportasi yang memadai dan penanggulangan masalah kemacetan. *Commuter* berdampak pada partisipasi mahasiswa di kampus, dan secara lebih luas, kemampuan mereka untuk membentuk dan mempertahankan modal sosial merupakan hal yang sangat penting. Modal sosial adalah kunci untuk keberhasilan jangka pendek dan jangka panjang mahasiswa dan bekurangnya modal sosial dan integrasi karena ketidakadilan transportasi adalah masalah yang serius (Coutts et al., 2017a). Para *commuter* memerlukan sarana transportasi umum yang efisien. Kemudahan perpindahan dari satu moda transportasi ke moda yang lain merupakan salah satu ukuran penataan kota yang penting.

Keputusan untuk melakukan *commuter* merupakan cara berpikir rasional dari setiap individu yang mempertimbangkan aksesibilitas ke tempat kerja,

termasuk ketersediaan transportasi. Angkutan umum akan mengurangi biaya perjalanan pekerja sehingga memungkinkan mereka untuk mendapatkan lebih banyak pekerjaan. Angkutan umum juga terbukti lebih memuaskan dibandingkan perjalanan dengan kendaraan pribadi seperti mobil. Angkutan umum dan mobilitas terkait dengan kemampuan layanan angkutan umum untuk dianggap sebagai 'jaring pengaman' dalam meningkatkan mobilitas masyarakat yang kurang beruntung. Menggunakan angkutan umum akan memungkinkan para *commuter* untuk melakukan berbagai aktivitas selama perjalanan, seperti membaca dan bersosialisasi dengan penumpang lainnya. Namun, pendapat lain menyatakan bahwa *commuter* yang menggunakan transportasi umum cenderung kurang puas dibandingkan dengan pengguna moda lainnya. Hasil penelitian di Indonesia yang dilakukan oleh mengkonfirmasi bahwa sepuluh wilayah di Indonesia, transportasi umum merupakan pilihan yang cenderung digunakan oleh para pekerja *commuter* dan sirkuler yang biasanya memiliki perjalanan jarak jauh. Oleh karena itu, keberadaan transportasi umum menjadi penting dan menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan keputusan bagi para pekerja dalam melakukan perjalanan kerja yang lebih jauh (Ranita & Herlambang, 2023).

Beberapa penelitian mengenai faktor-faktor individu yang mendorong seseorang untuk melakukan *commuter* telah dilaksanakan di beberapa negara. (McLafferty, 1997) menunjukkan bahwa pada era 90-an, gaji merupakan faktor utama seseorang untuk menjadi pekerja *commuter*. Hasil yang sama juga ditunjukkan oleh penelitian (Bergantino & Madino, 2015) di Inggris. Sementara itu, hasil penelitian. (Artís et al, 2000) di Spanyol menunjukkan bahwa tingkat

pendidikan dan umur berpengaruh terhadap keputusan untuk menjadi *commuter*. Makin tinggi tingkat pendidikan dan umur yang lebih muda, seorang individu lebih cenderung untuk menjadi *commuter* (Eliasson et al., 2003; Hazans, 2004). Di samping itu, temuan dari penelitian ini juga memperkuat opini bahwa peningkatan pekerja *commuter* karena akses antarwilayah ke pasar tenaga kerja meningkat.

### **2.1.7 Kondisi Sosial**

Status sosial ekonomi adalah gambaran tentang keadaan seseorang atau suatu masyarakat yang ditinjau dari segi sosial dan ekonomi, gambaran itu seperti tingkat pendapatan dan sebagainya. Status sosial ekonomi dapat diukur salah satunya dengan status pekerjaan, pendapatan, harta benda dan kekuasaan. Status sosial ekonomi juga berhubungan dengan uang. Uang merupakan determinan yang menentukan status sosial ekonomi yang penting. Penghasilan yang di peroleh dari pekerjaan profesional lebih memiliki prestise dari pada penghasilan yang berwujud upah dari pekerjaan kasar. Dengan demikian jenis penghasilan seseorang memberi gambaran tentang status sosial ekonomi seseorang dan latar belakang keluarganya.

#### **2.1.7.1 Networking**

Jaringan sosial atau networking dalam perjalanan komuter adalah aktivitas membangun koneksi profesional atau interpersonal dengan orang lain yang Anda temui selama perjalanan komuter. Networking adalah tentang dibangunnya jaringan serta terpelihara dalam waktu jangka panjang yang menciptakan saling menguntungkan satu sama lainnya. Definisi lainnya disampaikan oleh Kusnandar (2013) bahwa networking atau kolaborasi adalah suatu proses partisipasi beberapa orang ataupun kelompok organisasi untuk bekerja sama mencapai hasil tertentu.

Ilza (2011) menyatakan networking atau kolaborasi adalah bentuk kerjasama untuk mencapai hasil yang diinginkan sekaligus melahirkan kepercayaan di antara pihak yang terkait yang dilakukan oleh dua orang atau sekelompok orang dalam bidang tertentu. Networking dalam pengembangan manajemen bisnis merupakan hubungan kerja sama di antara para pelaku bisnis untuk mencapai hasil yang diinginkan, melakukan kerja sama dalam membicarakan perihal bisnis dan bertanggung jawab pada pekerjaannya (Setiawati, 2022). Jaringan sosial/networking dalam perjalanan komuter dapat menjadi cara yang bagus untuk membangun hubungan profesional, memperluas jaringan Anda, dan belajar tentang peluang baru.

Adapun manfaat dari networking di antaranya:

- a. Menambah serta membuka Wawasan Baru
- b. Kesempatan Kerjasama Antar Bisnis semakin terbuka
- c. Personal Branding semakin kuat
- d. Kemampuan Berkomunikasi lebih meningkat

## 2.2 Penelitian Terdahulu

**Tabel 2.2 Penelitian terdahulu**

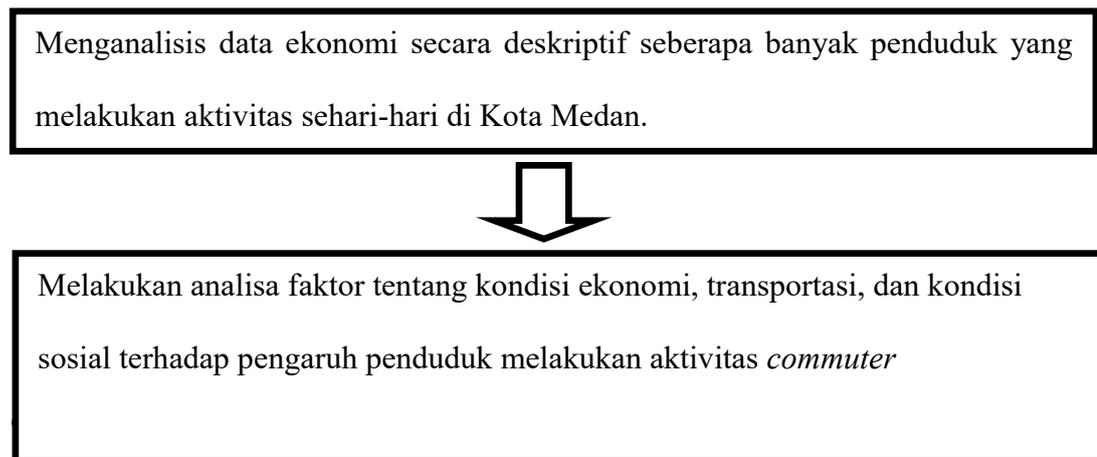
No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Variabel	Hasil Penelitian
1.	Chotib (2019)	Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum atau Pribadi Pekerja Mobilitas Non-Permanen di Sepuluh Wilayah Metropolitan Indonesia	Moda transportasi, mobilitas non permanen, regresi logistik biner	Penggunaan moda transportasi umum juga dipengaruhi oleh jenis mobilitas permanen antara <i>stayer</i> dan <i>mover</i> ( <i>commuter</i> maupun sirkuler). Pekerja <i>mover</i> cenderung merupakan pengguna transportasi umum, karena <i>mover</i> biasanya memiliki jarak perjalanan yang lebih jauh sehingga lebih memerlukan kendaraan umum. Hasil analisis memperlihatkan secara keseluruhan bahwa pekerja sirkuler cenderung merupakan pengguna transportasi umum (16%), setelah itu <i>stayer</i> 12%, dan terakhir <i>commuter</i> 6%.
2.	Choirunnasih (2019)	Pengaruh Kondisi Individu Dan Sosial Ekonomi Terhadap Keputusan Menjadi <i>Commuter</i> Ke Kota Jakarta. (Studi pada Tenaga Kerja Sektor Formal dari Bogor dan Depok yang Menggunakan Kereta <i>Commuter Line</i> )	Sosial ekonomi, tenaga kerja, <i>commuter</i>	Variabel pendidikan, pendapatan dan usia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi <i>commuter</i> . Variabel gender, status perkawinan dan sarana transportasi massal/ <i>commuter line</i> berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi <i>commuter</i> .

3.	Ranita & Herlambang, (2023)	Perjalanan jauh: keputusan tenaga kerja di sumatera utara	Tenaga Kerja	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pekerja <i>commuter</i> sumatera utara lebih bergantung pada transportasi umum di bandingkan dengan pekerja berpenghasilan tinggi. Penelitian ini sedikit berbeda dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan terhadap para pekerja di jawa tengah dan yang mengemukakan bahwa pengaruh terbesar dari keputusan melakukan komutasi lebih disebabkan oleh pendapatan.
4.	Coutts et al (2017)	Apakah komutasi mempengaruhi modal sosial mahasiswa pasca-sekolah menengah? Sebuah studi tentang partisipasi kampus di empat universitas di Toronto, Kanada	Modal sosial, <i>commuter</i> , mahasiswa	Hasil dari model regresi logistik dengan jelas menunjukkan bahwa waktu komutasi memiliki efek negatif pada ketiga hasil terkait partisipasi di kampus yang kami teliti, dan bahwa dengan meningkatnya waktu komutasi, mahasiswa akan lebih enggan untuk melakukan perjalanan dan berpartisipasi dalam mata kuliah dan kegiatan lainnya di kampus

5.	Ranita (2022)	Pekerja dan aksesibilitas di lingkungan tempat tinggal dan kemungkinan melakukan komutasi.	Modal sosial, <i>commuter</i> pekerja sosial, efek marginal	Hasil penelitian ini bahwasannya keberadaan kelompok perempuan berpengaruh negatif terhadap probabilitas pekerja perempuan untuk melakukan komutasi. Hal ini menunjukkan adanya ikatan yang kuat sebagai akibat dari keberadaan kelompok perempuan di daerah tempat tinggal para <i>commuter</i> di Indonesia.
----	---------------	--	---	--

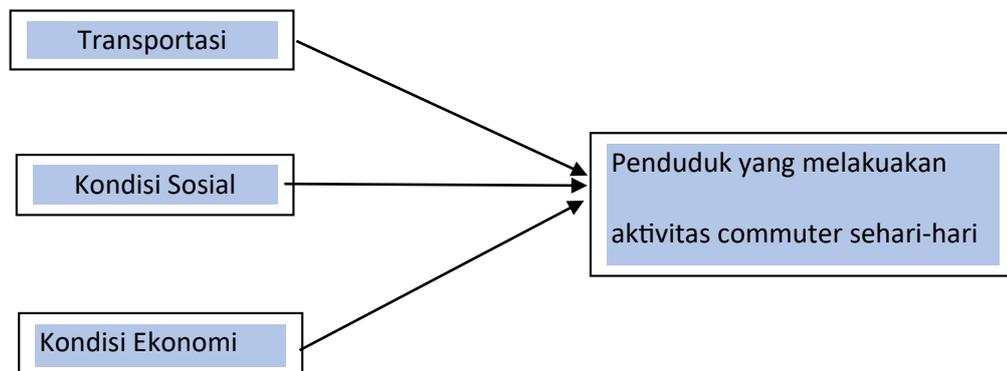
## 2.4 Kerangka Penelitian

### 2.4.2 Kerangka Analisis



**Gambar 2.1 Kerangka Analisis**

### 2.4.3 Kerangka Konseptual Analisis



**Gambar 2.2 Kerangka Konseptual Analisis**

### 2.5 Hipotesis

Menurut (Juliandi et al., 2015) Hipotesis adalah dugaan atau jawaban sementara dari pernyataan yang ada pada perumusan masalah penelitian. Berdasarkan batasan dan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Kegiatan sehari-hari bekerja maupun sekolah berpengaruh signifikan terhadap faktor penduduk melakukan kegiatan *commuter* ke Kota Medan.
2. Transportasi berpengaruh signifikan terhadap faktor penduduk melakukan kegiatan *commuter* ke Kota Medan.
3. Kondisi Ekonomi di sekitar kampus berpengaruh signifikan terhadap faktor penduduk melakukan kegiatan *commuter* ke Kota Medan.
4. Kondisi Sosial berpengaruh signifikan terhadap kecendrungan faktor penduduk melakukan kegiatan *commuter* ke Kota Medan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian adalah langkah dan prosedur yang dilakukan dalam mengumpulkan informasi empiris guna memecahkan masalah dan menguji hipotesis dari sebuah penelitian.

#### **3.1 Pendekatan penelitian**

Pendekatan penelitian ini menggunakan deskriptif kuantitatif, atau menggunakan data primer yang bertujuan untuk menganalisis hubungan antar variabel yang telah di tentukan untuk menjawab rumusan masalah. Deskriptif adalah menjelaskan pemaparan atau penggambaran dengan kata-kata secara jelas dan terperinci. Data primer yang akan disajikan adalah data kuisioner yang diberikan pada siapa saja yang bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Dalam penelitian ini sampel didapat pada pelajar/mahasiswa dan pekerja yang menjadi pelaku *commuter*.

#### **3.2 Defenisi Operasional**

Definisi operasional merupakan acuan dari tinjauan Pustaka yang digunakan untuk melakukan penelitian dimana antar variabel yang satu dengan variabel yang lainnya dapat dihubungkan sehingga penelitian dapat disesuaikan dengan data yang diinginkan. Adapun variabel yang terdapat dalam penelitian ini adalah :

Tabel 3.1 Defensi Operasional

Variabel	Defenisi Operasional	Indikator	Skala
Y Faktor penenduk Melakukan <i>commuter</i>	Commuter adalah suatu kegiatan pulang – pergi dari daerah asal ke daerah tujuan.	Mahasiswa <i>commuter</i>  Mebidang	Likert
(F1) Kegiatan Sehari-hari	Kegiatan Sehari-hari adalah aktivitas yang dilakukan setiap hari	1. Pelajar/Mahasiswa 2. Pekerja	Likert
(F2) Transportasi	Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin	1. Transportasi Umum 2. Transportasi Pribadi 3. Biaya Transportasi	Likert
(F3) Kondisi Ekonomi	Kondisi ekonomi merupakan kedudukan atau posisi seseorang dalam kelompok manusia yang ditentukan oleh jenis aktifitas ekonomi, pendapatan, dan kemampuan memenuhi kebutuhan	1. Pendapatan 2. Kepemilikan Rumah	Likert

<b>(F4)</b> Kondisi Sosial	Kondisi sosial adalah suatu keadaan atau kedudukan yang diatur secara sosial dan menetapkan seseorang dalam posisi tertentu dalam struktur masyarakat	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pendidikan</li> <li>2. Kesehatan</li> <li>3. Pengalaman buruk selama perjalanan</li> <li>4. Interaksi Sosial</li> </ol>	Likert
-------------------------------	---	---	--------

Gambar : Defenisi Operasional

### 3.3 Tempat dan Waktu Penelitian

#### 3.3.1 Tempat Penelitian

Peneliti mengambil tempat penelitian di wilayah Kota Medan.

#### 3.3.1 Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini di rancang selama 2 bulan dari mulai dari Mei hingga dengan Juni 2024.

### 3.4 Jenis Data

#### 3.4.1 Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dengan survei lapangan yang menggunakan semua metode pengumpulan data original (Kuncoro, 2013). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuisisioner yang diambil secara langsung

### 3.5 Teknik Pengumpulan Data

1. Kuesioner (angket) adalah suatu daftar yang berisi rangkaian pertanyaan mengenai sesuatu masalah atau bidang yang akan diteliti, yang bertujuan memperoleh informasi yang dibutuhkan informasi yang relevan, serta

informasi yang dibutuhkan dapat dibutuhkan secara serentak. Dalam penelitian ini kuisioner digunakan sebagai alat pendamping dalam mengumpulkan data. Daftar pertanyaan dibuat semi terbuka yang memberi pilihan jawaban pada responden dan memberi pilihan jawaban pada responden dan memberikan penjelasan-penjelasan yang diperlukan oleh peneliti. Indikator dalam penelitian ini adalah persepsi mahasiswa kota medan terhadap faktor- faktor yang mempengaruhi aktivitas *commuter* pada pelajar/mahasiswa dan pekerja di Mota Medan (Studi Kasus Deli Serdang – Binjai). Untuk memudahkan analisis data, maka perlu diketahui skor yang diperoleh dari hasil angket yang telah diisi. Jawaban dibuat dengan skor tertinggi 7 (Tujuh) dan terendah 1 (satu). Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data ordinal yaitu data yang sudah diurutkan dari jenjang yang paling rendah sampai jenjang yang paling tinggi.

2. Data sekunder, untuk melihat jumlah mahasiswa *commuter* di peroleh dari BPS

### **3.6 Populasi dan Sampel**

#### **3.6.1 Populasi**

Populasi adalah kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, objek, transaksi, atau kejadian dimana kita tertarik untuk mempelajarinya atau untuk menjadi objek penelitian (kuncoro, 2013). Dalam penelitian ini popuasinya adalah pelajar/mahasiswa dan pekerja yang melakukan kegiatan *commuter* di Kota Medan.

### 3.6.2 Sampel

Sampel adalah suatu himpunan dari populasi yang ingin diteliti. Teknik pengambilan sampel ini adalah *non probabilitas*. Dikatakan *non probabilitas* dimana tidak ada peluang yang sama bagi setiap anggota populasi untuk dijadikan sampe. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *snowball sampling*. *snowball sampling* yaitu teknik pengambilan sampel pengambilan sampel rujukan berantai didefinisikan sebagai teknik pengambilan sampel *non-probabilitas* dari kelompok unit kecil atau *cluster*. Unit kecil yang dimaksud dari penelitian ini adalah parapelajar/mahasiswa 50 responden dan pekerja 50 responden yang melakukan kegiatan *commuter* ke Kota Medan.

### 3.8 Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini metode analisis data yang digunakan adalah *structural equation modeling-partial least squares* (SEM-PLS) dengan menggunakan *software* SmartPLS. PLS berkemampuan menjelaskan hubungan antar variabel serta berkemampuan melakukan analisis-*analisis* dalam sekali pengujian. Tujuan PLS adalah membantu peneliti untuk mengkonfirmasi teori dan untuk menjelaskan ada atau tidaknya hubungan antara variabel laten. Menurut Ghozali (2016 : 417). Penulis menggunakan *Partial Least Square* karena penelitian ini merupakan variabel laten yang dapat diukur berdasarkan pada indikator-indikatornya sehingga penulis dapat menganalisis dengan perhitungan yang jelas dan terperinci.

#### 3.8.1 Analisa Outer Model

Analisa outer model dilakukan untuk memastikan bahwa measurement yang digunakan layak untuk dijadikan pengukuran (valid dan reliabel). Dalam analisa model

ini menspesifikasi hubungan antar variabel laten dengan indikator-indikatornya. Analisa outer model dapat dilihat dari beberapa indikator :

a. *Convergent Validity*

Adalah indikator yang dinilai berdasarkan korelasi antara *item score/component score* dengan *construct score*, yang dapat dilihat dari *standardized loading factor* yang mana menggambarkan besarnya korelasi antar setiap item pengukuran (indikator) dengan konstraknya. Ukuran refleksif individual dikatakan tinggi jika berkorelasi  $> 0.6$  dengan konstruk yang ingin diukur, sedangkan menurut Chin yang dikutip oleh Imam Ghozali, nilai outer loading antara 0,5-0,6 sudah dianggap cukup.

b. *Discriminant Validity*

Merupakan model pengukuran dengan refleksif indikator dinilai berdasarkan cross loading pengukuran dengan konstruk. Jika korelasi konstruk dengan item pengukuran lebih besar dari pada ukuran konstruk lainnya, maka menunjukkan ukuran blok mereka lebih baik dibandingkan dengan blok lainnya. Sedangkan menurut metode lain untuk menilai discriminant validity dengan membandingkan nilai *squareroot of averagevariance extracted* (AVE).

c. Uji Multikolienaritas

Uji Multikolienaritas juga digunakan untuk penelitian menguji korelasi kuat antara dua variabel bebas atau lebih dalam sebuah model. Uji multikolenaritas dilakukan dengan cara melihat VIF. Apabila VIF berada di bawah  $< 5$ , maka model bebas dari gejala multikolenaritas.

### 3.8.2 Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis penelitian dilakukan dengan pendekatan *Structural Equation Model* (SEM) dengan menggunakan software SmartPLS. PLS adalah

model persamaan Struktural (SEM) yang berbasis komponen atau varian (*variance*). Menurut Ghazali dan Hengky (2015) PLS merupakan pendekatan alternatif yang bergeser dari pendekatan SEM berbasis kovarian menjadi berbasis varian. SEM yang berbasis kovarian umumnya menguji kausalitas/ teori sedangkan PLS lebih bersifat *predictive* model.

Pengujian hipotesis dapat dilihat dari nilai t-statistik dan nilai probabilitas. Sehingga kriteria penerimaan atau penolakan hipotesa adalah  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak ketika t-statistik  $> t$ -table. Untuk menolak atau menerima hipotesis juga dapat dilakukan dengan melihat nilai *P-Values*.  $H_a$  di terima jika nilai *P-Values*  $< 0$

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Mebidang**

Kota Medan berkembang seiring dengan pesatnya pertumbuhan aktivitas perkotaan yang menjalar ke wilayah sekitarnya. Perkembangan aktivitas ini telah membentuk suatu kawasan metropolitan yang dikenal dengan Mebidang (Kota Medan, Kota Binjai, dan Kabupaten Deli Serdang). Istilah Mebidang lahir sejak tahun 1980-an. Kawasan Mebidang saat ini menjadi pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah Propinsi Sumatera Utara dan juga sebagai pintu gerbang keluar masuknya barang. Batas wilayah kawasan metropolitan Mebidang ini diperkirakan akan terus berubah seiring dengan perkembangan aktivitas perkotaan yang sangat dinamis. Perkembangan ini dapat terus meluas ke luar wilayah yang telah ada saat ini. Kemungkinan ini dapat dipertegas dengan adanya proses perancangan pengembangan kawasan perkotaan metropolitan Medan – Binjai - Deli Serdang dan Kabupaten Karo (Mebidangro) yang saat ini dilakukan Pemerintah Pusat bersama Pemerintah Provinsi Sumatera Utara. Perkembangan aktivitas perkotaan di wilayah Mebidang Metropolitan area mengarah ke bagian barat secara dominan dan ke arah timur serta utara. Perkembangan aktivitas perkotaan kawasan Mebidang tidak terlepas dari perkembangan fisik berupa jaringan transportasi yang ada. Struktur jaringan jalan dan kereta api yang berpola menjari menghubungkan wilayah inti dengan pusat-pusat kegiatan perkotaan di wilayah tepi. Kepadatan penduduk dapat mempengaruhi kualitas hidup masyarakatnya. Pada daerah dengan kepadatan yang tinggi, usaha meningkatkan kualitas penduduk akan lebih sulit dilakukan.

Hal ini menimbulkan permasalahan sosial ekonomi, kesejahteraan, keamanan, ketersediaan lahan, air bersih dan kebutuhan pangan. Jumlah kendaraan pribadi juga terus bertambah setiap tahunnya namun kapasitas jalan tidak berubah. Semakin padat suatu kota akan membuat mobilitas masyarakat yang melewati jalan juga semakin banyak. Kemacetan di Kota Medan dapat menyebabkan peningkatan emisi gas rumah kaca, yang pada gilirannya berkontribusi pada pemanasan global. Saat kendaraan terjebak dalam kemacetan, mesin mereka cenderung beroperasi dalam kondisi tidak efisien, menghasilkan lebih banyak emisi gas rumah kaca seperti karbon dioksida (CO<sub>2</sub>), nitrogen oksida (NO<sub>x</sub>), dan partikulat.

Peningkatan jumlah kendaraan yang berhenti dan bergerak secara terus-menerus juga meningkatkan konsumsi bahan bakar, menghasilkan lebih banyak emisi. Dampak ini tidak hanya berkontribusi pada perubahan iklim global tetapi juga dapat berdampak negatif pada kualitas udara lokal, meningkatkan risiko penyakit pernapasan dan masalah kesehatan lainnya bagi penduduk kota. Oleh karena itu, mengatasi masalah kemacetan dapat dilakukan dengan mengurangi kendaraan pribadi dan memulai melakukan aktivitas dengan menggunakan transportasi umum.



[www.googlemaps.go.id](http://www.googlemaps.go.id)

**Gambar 4.1** Peta kota medan dan kota-kota sekitarnya

## 4.2 Karakteristik Responden

### 4.2.1 Pendekatan penelitian

#### 1. Berdasarkan Jenis Kelamin

**Tabel 4.1 Berdasarkan Jenis Kelamin**

<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Presentase</b>
Laki - laki	39	39.0%
Perempuan	61	61.0%
Total	100	100.0%

Sumber : olahan peneliti, 2024

Berdasarkan Tabel diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden mayoritas responden yang menjadi sampe adalah berjenis kelamin perempuan dengan presentase sebanyak 60,0%.

#### 3. Berdasarkan Umur

**Tabel 4.2 Berdasarkan Jenis Kelamin**

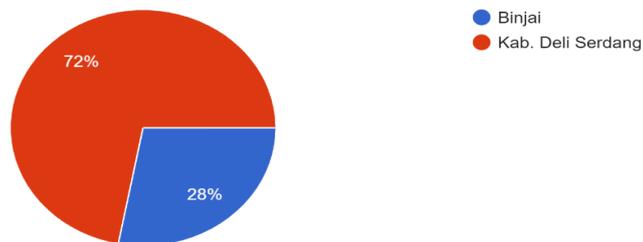
<b>Umur</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
18-25	93	93%
26-31	7	7%
Total	100	100%

Sumber : olahan peneliti, 2024

Berdasarkan grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari 100 responden terdapat responden yang berumur 18-25 tahun sebanyak 93 orang, dan yang berumur 26-31 sebanyak 7 orang. Usia dari 18-31 merupakan usia produktif, ini menunjukkan bahwa mereka yang melakukan aktivitas bekerja dan sekolah.

### 3. Berdasarkan Tempat Tinggal

Tempat Tinggal  
100 jawaban



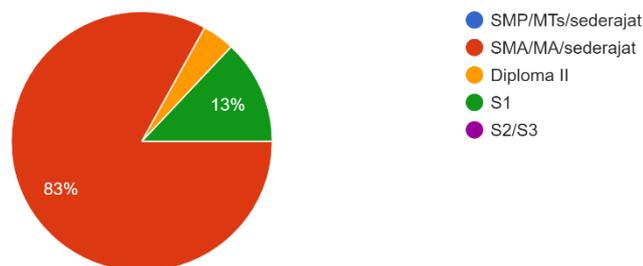
Sumber : olahan peneliti, 2024

**Gambar 4.2 grafik tempat tinggal**

Berdasarkan gambar grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, mayoritas responden bertempat tinggal di Kab. Deli Serdang dengan presentasi 72%. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Deli Serdang ke Kota Medan lebih banyak dari pada Kota Binjai.

### 4. Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir  
100 jawaban

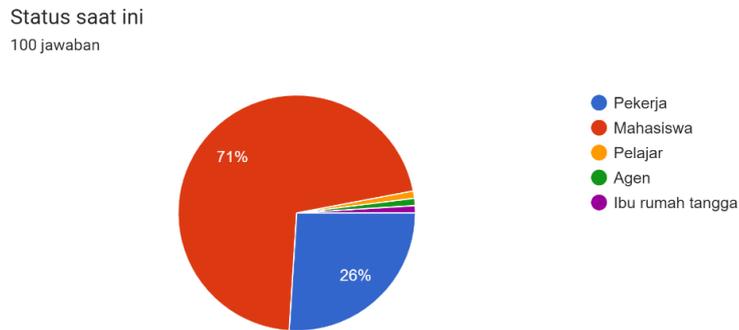


Sumber : olahan peneliti, 2024

**Gambar 4.3 Pendidikan Terakhir**

Berdasarkan gambar grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, mayoritas responden yang memiliki pendidikan terakhir SMA sebanyak 83%, S1 sebanyak 13%.

## 5. Berdasarkan Status saat ini



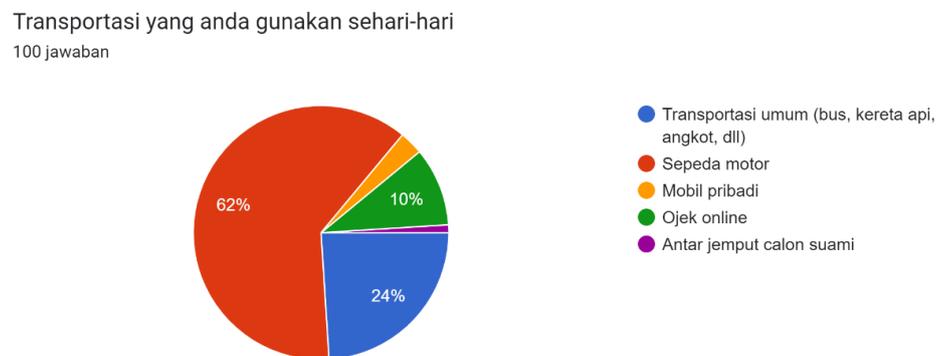
Sumber : olahan peneliti, 2024

**Gambar 4.4 Status Penduduk**

Berdasarkan gambar grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, mayoritas responden yang berstatus mahasiswa sebanyak 71%, pelajar 1% dan pekerja 26%.

## 6. Transportasi yang digunakan sehari-hari

Sumber : olahan peneliti, 2024



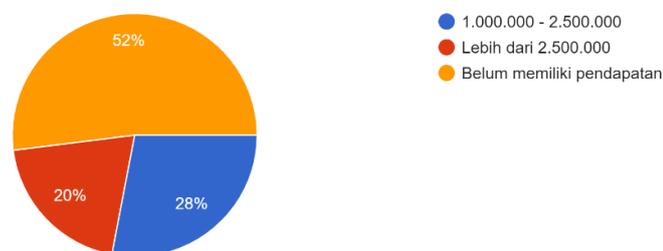
Sumber : olahan peneliti, 2024

### Gambar 4.5 Transportasi yang digunakan

Berdasarkan gambar grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, mayoritas responden transportasi yang digunakan sehari-hari seperti transportasi pribadi sepeda motor sebanyak 62%, yang menggunakan transportasi umum sebanyak 24%, dan yang menggunakan ojek online sebanyak 10%. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak para pelaku *commuter* yang menggunakan transportasi pribadi daripada transportasi umum. Penggunaan transportasi pribadi lebih menghemat biaya dan fleksible untuk digunakan, namun dengan banyaknya penggunaan transportasi pribadi dapat menyebabkan kemacetan yang terus menerus.

## 7. Pendapatan Perbulan

Pendapatan Perbulan  
100 jawaban



Sumber : olahan peneliti, 2024

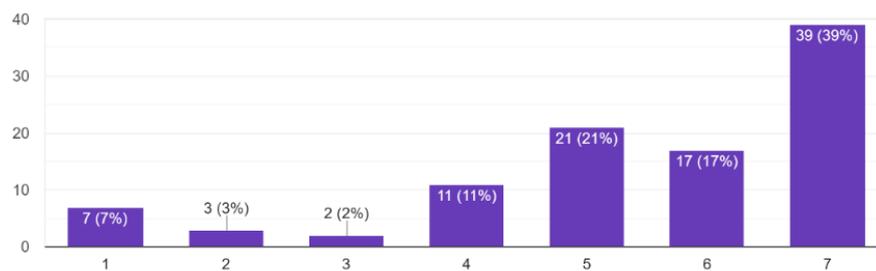
### Gambar 4.6 Pendapatan

Berdasarkan gambar grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, mayoritas responden yang memiliki pendapatan perbulan Rp.1.000.000 – Rp. 2.500.000 sebanyak 28%, yang memiliki pendapatan perbulan lebih dari Rp. 2.500.000 sebanyak 20%, dan yang belum memiliki pendapatan sebanyak 52%.

### 4.3 Pernyataan Kondisi Ekonomi

#### 4.3.1 Pendapatan mempengaruhi saya dalam memilih menggunakan transportasi umum atau kendaraan pribadi

Pendapatan mempengaruhi saya dalam memilih menggunakan transportasi umum atau kendaraan pribadi  
100 jawaban

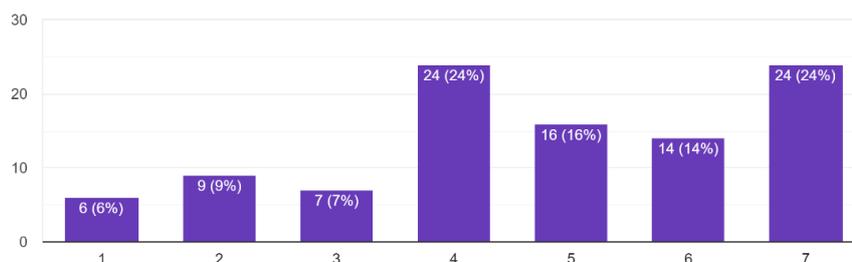


Sumber : olahan peneliti, 2024

Penelitian ini menjelaskan bahwa pendapatan sangat memengaruhi seseorang untuk menggunakan transportasi umum atau pun transportasi pribadi, menggunakan transportasi umum yang sesuai untuk aktivitas *commuter* sebagian orang akan melakukan aktivitasnya menggunakan transportasi. Tetapi sebagian orang masih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan lebih fleksible untuk kegiatan pulang-pergi.

#### 4.3.2 Pendapatan yang dimiliki selama bekerja digunakan untuk biaya perjalanan sehari-hari dengan menggunakan transportasi umum

Pendapatan yang dimiliki selama bekerja digunakan untuk biaya perjalanan sehari-hari dengan menggunakan transportasi umum  
100 jawaban



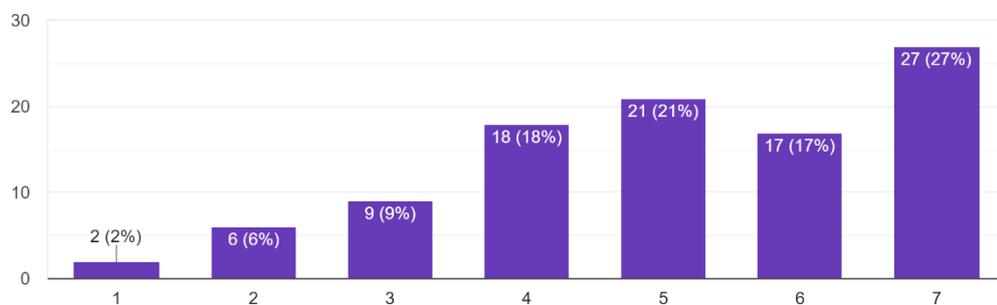
Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisisioner ini menjelaskan bahwa pendapatan yang dimiliki selama bekerja digunakan untuk biaya perjalanan sehari-hari dengan menggunakan transportasi umum, ada beberapa responden yang memilih netral sebanyak 24%, bahwa tidak semua pendapatan dihabiskan untuk biaya perjalanan sehari-hari. Namun untuk pelaku *commuter* yang jauh dari tempat tinggal yang belum memiliki kendaraan mengharuskan untuk mengeluarkan sebagian pendapatannya untuk aktivitas sehari-hari.

#### 4.4 Pernyataan Kondisi Sosial

##### 4.4.1 Saya memiliki kesempatan untuk berinteraksi dengan orang lain selama perjalanan saya

Saya memiliki kesempatan untuk berinteraksi dengan orang lain selama perjalanan saya  
100 jawaban



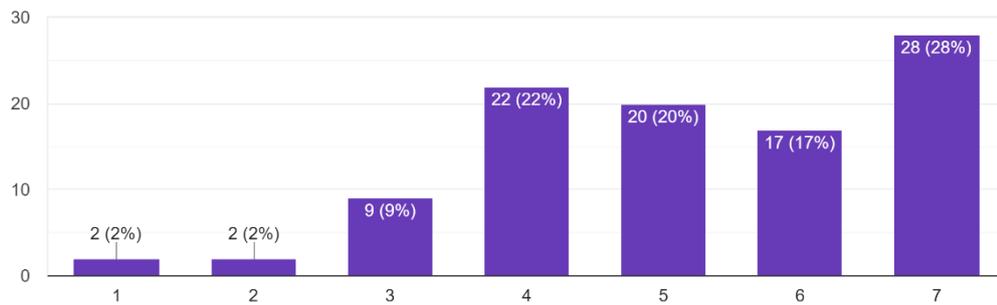
Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisisioner ini menjelaskan bahwa adanya kesempatan untuk berinteraksi dengan orang lain selama perjalanan. Dari 100 responden ada 21% yang setuju, 17% cukup setuju dan 27% sangat setuju bahwa dengan menggunakan perjalanan selama melakukan aktivitas *commuter* dapat berinteraksi dengan orang lain yang melakukan perjalanan juga. Bukan hanya dapat berinteraksi saja, tetapi juga dapat memperluas relasi/pertemanan selama perjalanan.

#### 4.4.2 Saya yakin melakukan *commuter* dapat memperluas networking saya

Saya yakin melakukan *commuter* dapat memperluas networking saya

100 jawaban

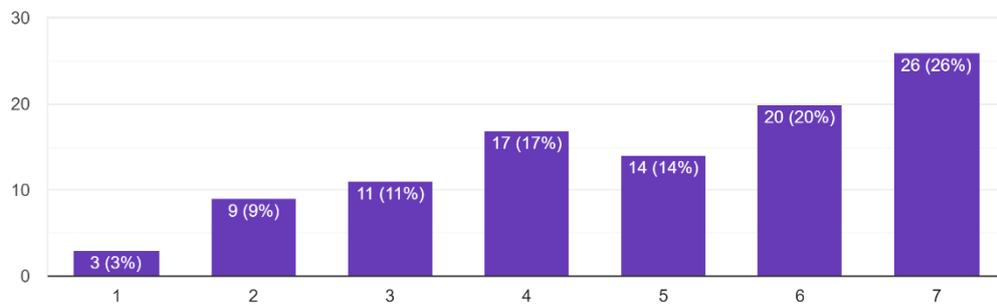


Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisisioner ini menjelaskan bahwa melakukan kegiatan *commuter* dapat memperluas networking. Dari 100 responden 20% memilih setuju, 17% memilih cukup setuju, 28% memilih sangat setuju, 2% memilih sangat tidak setuju, 2% memilih cukup tidak setuju, dan 9% memilih tidak setuju. Hal ini ditunjukkan bahwa lebih banyak orang yang memilih setuju karena dalam perjalanan *commuter* akan memperluas networking.

#### 4.4.3 Saya sering terjebak kemacetan lalu lintas sehingga saya mengalami keterlambatan ke kampus/tempat kerja

Saya sering terjebak kemacetan lalu lintas sehingga saya mengalami keterlambatan ke kampus/tempat kerja  
100 jawaban



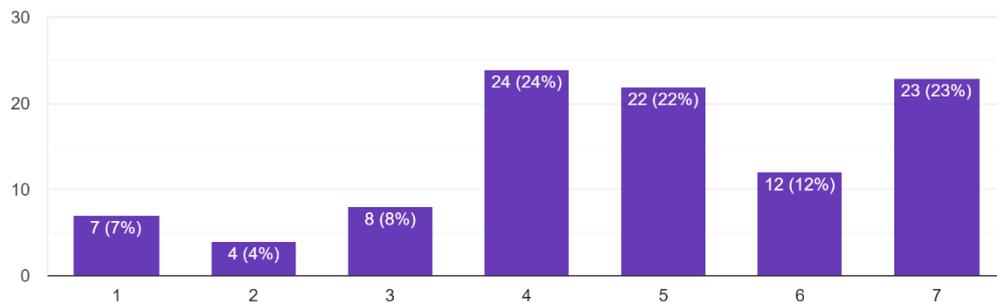
Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisisioner ini menjelaskan bahwa akibat dari kemacetan lalu lintas akan mengalami keterlambatan ke kampus/tempat kerja. Dari 100 responden yang paling banyak 26% memilih sangat setuju. Hal ini benar adanya jika semakin banyak pengguna kendaraan pribadi, maka kemacetan akan semakin parah. Untuk mengurangi kemacetan tersebut dengan membiasakan menggunakan transportasi umum agar kemacetan berkurang.

## 4.5 Pernyataan Transportasi

### 4.5.1 Moda transportasi umum yang digunakan cukup nyaman

Moda transportasi umum yang digunakan cukup nyaman  
100 jawaban

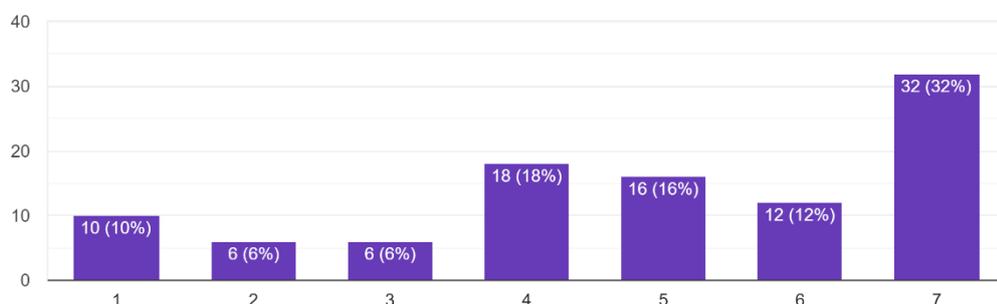


Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisioner ini menjelaskan bahwa berdasarkan gambar grafik di atas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, 24% memilih netral dan 23% memilih sangat setuju. Hal ini menyatakan bahwa transportasi umum digunakan cukup nyaman digunakan aktivitas commuter sehari-hari untuk para pelajar/mahasiswa dan pekerja.

### 4.5.2 Transportasi umum membantu mengurangi kemacetan lalu lintas

Transportasi umum membantu mengurangi kemacetan lalu lintas  
100 jawaban

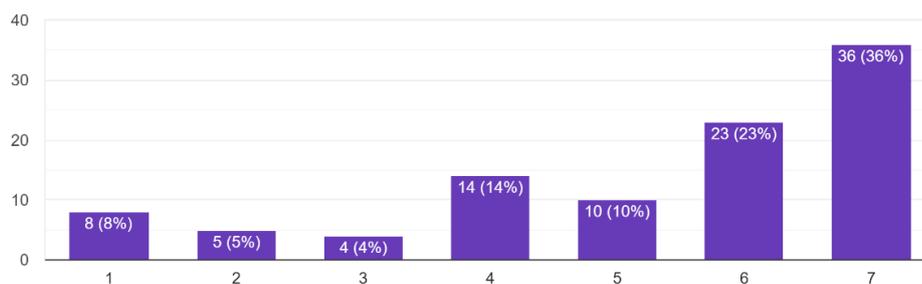


Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisioner ini menjelaskan bahwa berdasarkan gambar grafik di atas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, sebagian banyak 32% memilih sangat setuju bahwa transportasi umum dapat membantu mengurangi kemacetan lalu lintas. Bukan hanya kemacetan lalu lintas yang berkurang, gas rumah kaca juga berkurang jika penggunaan transportasi pribadi beralih menggunakan transportasi umum.

#### 4.5.3 Transportasi pribadi lebih fleksibel digunakan untuk aktivitas *commuter*

Transportasi pribadi lebih fleksibel digunakan untuk aktivitas *commuter*  
100 jawaban



Sumber : olahan peneliti, 2024

Pernyataan dari hasil kuisioner ini menjelaskan bahwa berdasarkan gambar grafik di atas dapat diambil kesimpulan bahwa dari total 100 responden, sebanyak 36% memilih sangat setuju transportasi pribadi lebih fleksibel digunakan untuk aktivitas *commuter*. Disisi positif nya penggunaan transportasi pribadi lebih mudah digunakan dan lebih fleksibel, namun disisi lain banyaknya penggunaan transportasi pribadi akan meningkatkan kemacetan lalu lintas yang berakibatkan keterlambatan untuk beraktivitas sehari-hari.

#### 4.6 Uji Realibilitas dan Validitas Model

**Tabel 4.3 Hasil Uji Realibilitas dan Validitas Model**

Variabel	Composite Reability	Keputusan	Average Veriance Extracted (AVE)	Keputusan
Transportasi	0,790	Reliable	0,653	Valid
Kondisi Sosial	0,794	Reliable	0,570	Valid
Kegiatan Sehari-hari	0,786	Reliable	0,480	Valid
Kondisi Ekonomi	0,811	Reliable	0,518	Valid

Sumber : olahan peneliti, 2024

Outer model dinilai layak dan ditunjukkan pada diatas. Tahap selanjutnya penilaian validitas konstruk berdasarkan *Average Variance extracted (AVE)*. Menurut sugiyono (2017:125) nilai standar dari validitas adalah sebesar 0,3. Jika angka korelasi yang diperoleh lebih besar dari pada nilai standar maka pertanyaan tersebut valid atau signifikan (Sugiono, 2017). Reabilitas konstruk dinilai berdasarkan *composite reability* untuk mengukur *internal consistency* dan nilainya harus diatas 0,6 (Dunakhri, 2019). Berdasarkan tabel diatas hasil pengukuran *composite reability* keselurusahn berada diatas nilai 0,6 atau realibel. Hal ini mengartikan bahwa data telah konsisten dan mampu menjelaskan model dan dapat di percaya.

#### 4.7 Uji Multikolinaritas

**Tabel 4.4 Hasil Uji Multikolineritas**

Variabel	VIF
SOS 1 (Kesempatan Berinteraksi)	1.441
SOS 2 (Networking)	1.411
SOS 4 (Terjebak Kemacetan)	1.094

Y4 (Sarana/Prasarana)	1.354
Y6 (Manajemen Waktu)	1.215
Y7 (Pengeluaran di kota)	1.412
Y8 (Ketersediaan Lapangan Pekerjaan)	1.321
T 2 (Kenyamanan Menggunakan Transportasi Umum)	1.317
T 3 (Kemacetan Lalu Lintas)	1.148
T 4 (Fleksible Menggunakan Transportasi Pribadi)	1.311
T 5 (Transportasi Pribadi Hemat Biaya)	1.372

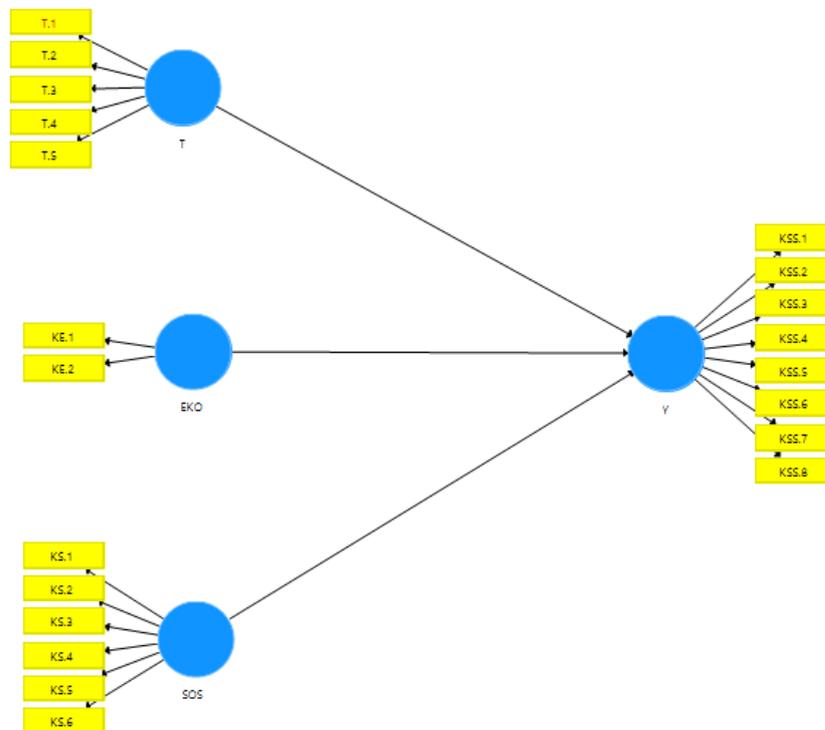
Sumber : olahan Peneliti, 2024

Selain itu, uji multikolinieritas juga digunakan pada penelitian menguji korelasi kuat antara dua variabel bebas atau lebih dalam sebuah model. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwasannya keseluruhan variabel bebas dari unsur multikolinieritas karena memiliki nilai VIF < 5.

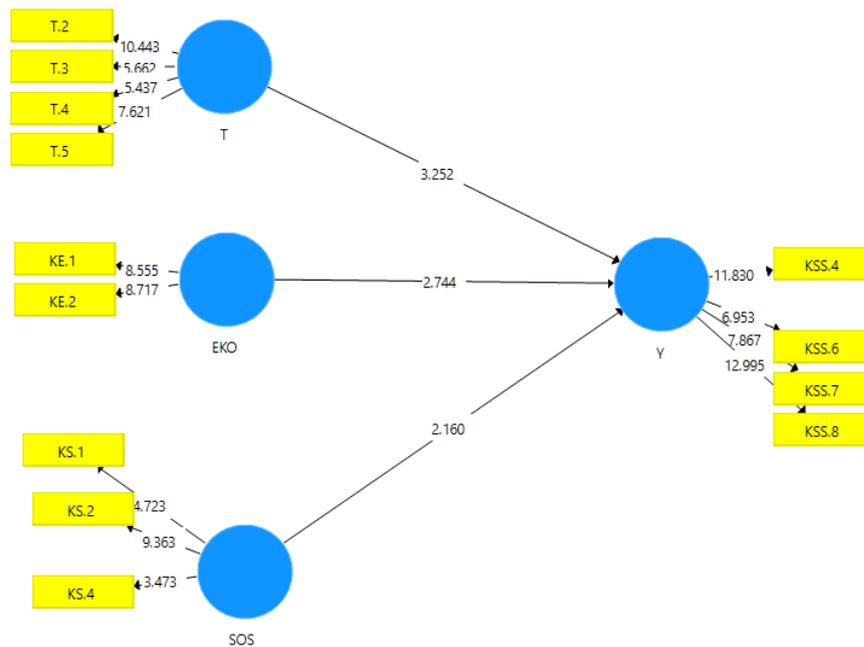
#### 4.8 Pengukuran Model SEM

Pengukuran model dilakukan dengan menganalisis kelayakan *outer model* dan *inner model*. Model yang dibangun pada penelitian ini terdapat pada Gambar 4.3. Tahap pertama pada pengukuran *outer model* menggambarkan validitas konvergen dengan mempertimbangkan nilai loading factor. Terdapat beberapa indikator yang dihilangkan untuk menjadikan model fit, yaitu T<sub>1</sub> (Penggunaan Transportasi lebih dari 2 kali), KS<sub>3</sub> (Stres selama perjalanan) ,KS<sub>5</sub> (Masalah

Kesehatan),  $KS_6$  (Polusi udara),  $Y_1$  (Jarak Tempuh),  $Y_2$  (Waktu Tempuh),  $Y_3$  (Aktivitas *Commuter*) dan  $Y_5$  (Persiapan melakukan aktivitas *commuter*). Indikator tersebut dihilangkan karena memiliki nilai loading factor  $< 0,3$  untuk memenuhi kelayakan validitas konvergen. Proses ini dilakukan berkali-kali hingga tidak terdapat *loading factor* dibawah 0,3 (Sugiyono, 2017). Setelah dikeluarkannya indikator yang tidak memenuhi standar skala model telah memenuhi persyaratan pertama. Sehingga diagram path model resipikasi akhir.



**Gambar 4.7 Konstruksi Model Penelitian**



Sumber : olahan peneliti, 2024

**Gambar 4.8 Konstruksi Hasil Akhir Loading Faktor**

Berdasarkan pengujian validitas loading factor, diketahui seluruh nilai loading  $>0,3$  yang berarti telah memenuhi syarat validitas berdasarkan nilai loading.

#### 4.9 Pengujian Hipotesis

**Tabel 4.5 Hasil Uji Hipotesis**

Variabel	Standard Deviation	T Statistics	P Values	Kesimpulan
H1 : Kondisi Ekonomi -> Kegiatan <i>Commuter</i>	0,107	2,795	0,005	Berpengaruh (Signifikan)
H1 : Kondisi Sosial-> Kegiatan <i>Commuter</i>	0,083	2,160	0,031	Berpengaruh (Signifikan)
H1 : Transportasi-> Kegiatan <i>Commuter</i>	0,109	3,305	0,001	Berpengaruh (Signifikan)

Sumber : olahan peneliti,2024

Berdasarkan arah pengaruhnya, Kondisi Ekonomi, Kondisi Sosial, dan Transportasi memiliki pengaruh yang positif yang ditunjukkan dengan nilai koefisien

parameter secara berurutan yaitu 3,252, 2,744 dan 2,160 hubungan antar variabel semakin kuat.

1. Kondisi Ekonomi berpengaruh signifikan terhadap variabel Kegiatan Commuter. Yang mana nilai P values adalah  $0,005 > \alpha 0,000$  dan nilai koefisien parameter 3,252
2. Kondisi Sosial berpengaruh signifikan terhadap variabel Kegiatan Commuter. Yang mana nilai P values adalah  $0,031 > \alpha 0,000$  nilai koefisien parameter 2,744
3. Transportasi berpengaruh signifikan terhadap variabel Kegiatan Commuter. Yang mana nilai P values adalah  $0,001 > \alpha 0,000$  nilai koefisien parameter 2,160.

#### **4.10 Pembahasan**

##### **4.10.1 Pengaruh Kondisi Ekonomi Terhadap Penduduk yang Melakukan Aktivitas *Commuter***

Berdasarkan temuan penelitian bahwa variabel kondisi ekonomi memiliki pengaruh signifikan terhadap pola konsumsi penduduk seperti mahasiswa/pelajar dan pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari. Ini ditunjukkan dalam point pertanyaan pendapatan mempengaruhi saya dalam memilih menggunakan transportasi umum ataupun kendaraan pribadi. (Todaro, 2006) menjelaskan bahwa migrasi pada dasarnya merupakan suatu fenomena ekonomi. Model Todaro ini mengasumsikan bahwa adanya arus migrasi berdasarkan adanya perbedaan distribusi pendapatan antara desa dengan kota.

Kondisi sosial ekonomi adalah suatu kedudukan yang diatur secara sosial dan menempatkan seseorang pada posisi tertentu dalam masyarakat, pemberian

posisi itu disertai pula dengan seperangkat hak dan kewajiban yang harus dimainkan oleh si pembawa status (Z. Heflin Frinces, 2010). Bisa kita lihat pada grafik di bawah ini bahwasannya kondisi ekonomi ataupun pendapatan sangat mempengaruhi para pelaku *commuter* untuk menggunakan kendaraan umum ataupun kendaraan pribadi.

Para pekerja akan bermigrasi jika pendapatan yang didapatkan di daerah tujuan tinggi. Pendapatan memiliki dampak yang signifikan terhadap pelaku *commuter* mahasiswa. Mahasiswa yang memiliki pendapatan tinggi akan lebih mudah untuk memenuhi biaya hidup, termasuk biaya tempat tinggal, transportasi, dan biaya pendidikan. Para mahasiswa *commuter* dapat memahami betapa pentingnya efisiensi dalam manajemen waktu. Setiap hari, saya menghabiskan sekitar satu jam untuk perjalanan dari rumah ke kampus dan sebaliknya. Maka dari itu kondisi ekonomi sangat berpengaruh terhadap penduduk yang melakukan *commuter* sehari-hari.

#### **4.10.2 Pengaruh Kondisi Sosial Terhadap Penduduk yang Melakukan Aktivitas *Commuter***

Berdasarkan temuan penelitian bahwa variabel kondisi sosial memiliki pengaruh signifikan terhadap pola konsumsi penduduk seperti mahasiswa/pelajar dan pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari. Ini ditunjukkan dalam point pertanyaan melakukan aktivitas *commuter* dapat memperluas networking seseorang. Untuk memanfaatkan waktu selama perjalanan, kita dapat berkesempatan berinteraksi terhadap penumpang lainnya. Jaringan sosial atau networking dalam perjalanan komuter adalah aktivitas membangun koneksi profesional atau interpersonal dengan orang lain yang Anda temui selama

perjalanan komuter. Definisi lainnya disampaikan oleh Kusnandar (2013) bahwa networking atau kolaborasi adalah suatu proses partisipasi beberapa orang ataupun kelompok organisasi untuk bekerja sama mencapai hasil tertentu. Ilza(2011) menyatakan networking atau kolaborasi adalah bentuk kerjasama untuk mencapai hasil yang diinginkan sekaligus melahirkan kepercayaan di antara pihak yang terkait yang dilakukan oleh dua orang atau sekelompok orang dalam bidang tertentu. Networking dalam pengembangan manajemen bisnis merupakan hubungan kerja sama di antara para pelaku bisnis untuk mencapai hasil yang diinginkan, melakukan kerja sama dalam membicarakan perihal bisnis dan bertanggung jawab pada pekerjaannya (Setiawati, 2022).

Jaringan sosial/networking dalam perjalanan komuter dapat menjadi cara yang bagus untuk membangun hubungan profesional, memperluas jaringan, dan belajar tentang peluang baru. Ada beberapa tantangan yang terkait dengan networking dalam perjalanan komuter, ada juga banyak manfaatnya. Beberapa bentuk networking adalah jaringan sosial kasual, jaringan sosial yang kuat, dan jaringan media online/sosial. Networking bukan hanya tentang mengenal satu sama lain, tetapi juga tentang potensi saling menguntungkan dan pertukaran informasi sehingga diperlukan pemahaman mengenai cara membangun networking baik di perjalanan selama commuter, atau dimana pun berada.

#### **4.10.2 Pengaruh Transportasi Terhadap Penduduk yang Melakukan Aktivitas *Commuter***

Berdasarkan temuan penelitian bahwa variabel Transportasi memiliki pengaruh signifikan terhadap pola konsumsi penduduk seperti mahasiswa/pelajar dan pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari. Ini ditunjukkan dalam

point pertanyaan Transportasi pribadi lebih fleksibel digunakan untuk aktivitas *commuter* berpengaruh signifikan bahwa menggunakan transportasi pribadi lebih tepat waktu sampai dan lebih fleksible dan hemat biaya. Tetapi, semakin banyak yang menggunakan kendaraan pribadi akan meningkatkan kemacetan yang semakin parah. Sebagai perbandingan, mereka yang menggunakan angkutan lokal lebih kecil kemungkinannya (dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi) untuk memilih mata kuliah berdasarkan perjalanan mereka) (Coutts et al., 2017b).

Perilaku pemilihan moda transportasi pekerja *commuter* memiliki peran penting dalam keputusan perencanaan transportasi. Pekerja *commuter* akan memilih moda transportasi yang memaksimalkan utilitas dan meminimalkan disutilitas perjalanan. Utilitas maksimum bervariasi untuk setiap individu. Utilitas masing-masing individu terdiri dari komponen deterministik yang dapat diukur dan bagian acak yang mencerminkan kekhasan dan selera khusus masing-masing individu (Anagnostopoulos, 2012).

Dalam point pertanyaan selanjutnya Transportasi umum membantu mengurangi kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas di jalan terjadi karena ruas jalan yang sudah mulai tidak mampu lagi menerima atau melewatkan arus kendaraan yang datang. Hal ini kemacetan timbul karena tingginya rasio antara jumlah kendaraan terhadap panjang jalan. Semakin banyak rumah tangga menggunakan kendaraan pribadi dan makin banyaknya perusahaan menambah jumlah angkutan darat menyebabkan tingkat kemacetan yang semakin tinggi. Semakin macet kondisi jalan yang dilalui oleh rumah tangga dan perusahaan, makin tinggi pula *marginal social cost* yang ditanggungnya.

Besarnya eksternalitas sangat dipengaruhi oleh tingkat kemacetan, sedangkan tingkat kemacetan tersebut dipengaruhi oleh jumlah kendaraan yang melawati ruas jalan (kepadatan lalu lintas). Tingkat kemacetan akan berpengaruh terhadap biaya transportasi (baik biaya sosial maupun biaya perorangan) yang harus dikeluarkan oleh rumah tangga dan perusahaan. Salah satu cara untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di kota-kota besar dengan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih ke transportasi umum. Fasilitas transportasi umum yang memadai akan memudahkan para pelaku commuter untuk beralih menggunakan transportasi umum. Tingkat keamanan dalam menggunakan transportasi umum lebih aman daripada menggunakan kendaraan pribadi yang dapat menimbulkan tingkat kejahatan dalam berkendara.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan, maka dapat dibuat dan diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kondisi Ekonomi pengaruh signifikan terhadap penduduk seperti mahasiswa/pelajar dan pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari.
2. Kondisi Sosial pengaruh signifikan terhadap penduduk seperti mahasiswa/pelajar dan pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari.
3. Transportasi pengaruh signifikan terhadap penduduk seperti mahasiswa/pelajar dan pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari.
4. Penduduk Mebidang (Medan, Binjai dan Deli Serdang) melakukan aktivitas *commuter* Kota Medan dengan tujuan mendapatkan pekerjaan yang lebih baik/ pendidikan yang lebih baik. Namun dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti, kondisi ekonomi, transportasi dan kondisi sosial.

#### **5.2 Saran**

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan, maka dapat disusun dan diberikan saran kepada pihak-pihak sebagai berikut:

1. Diharapkan pemerintah kota dapat memberikan kebijakan terhadap pengurangan penggunaan transportasi pribadi dan beralih ke transportasi

umum agar kemacetan dapat berkurang, serta memberikan fasilitas yang lebih baik lagi terhadap para pelajar/pekerja yang melakukan aktivitas *commuter* sehari-hari.

2. Bagi peneliti selanjutnya, yang akan melakukan kajian yang sama dapat memfokuskan terhadap apa yang di teliti.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anagnostopoulos, C.-N. (2012). Modeling Transport, 4th Edition (de Dios Ortuzar, J. and Willumsen, L.G.; 2011 [Book Review]. *IEEE Intelligent Transportation Systems Magazine*, 4(1), 40–41. <https://doi.org/10.1109/mits.2011.2178881>
- Becker, G. S. (1965). *Sebuah Teori tentang Alokasi Waktu*. 75(299).
- Chotib, C. (2019). Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum atau Pribadi Pekerja Mobilitas Non-Permanen di Sepuluh Wilayah Metropolitan Indonesia. *Journal of Regional and Rural Development Planning*, 3(2), 142–156. <https://doi.org/10.29244/jp2wd.2019.3.2.142-156>
- Coutts, S., Aird, B., Mitra, R., & Siemiatycki, M. (2017). *Jurnal Geografi Transportasi Apakah komutasi mempengaruhi modal sosial mahasiswa pasca-sekolah menengah ? Sebuah studi tentang partisipasi kampus di empat universitas di*.
- Dunakhri, S. (2019). Uji Reliabilitas dan Normalitas Instrumen Kajian Literasi Keuangan. *Prosiding Seminar Nasional Lembaga Penelitian Universitas Negeri Makassar*, 1–4.
- Ranita, S. V., Bachtiar, N., Siddin, F. N., Muharja, F., & Putra, F. P. (2022). Women Workers: Social Aspects and Accessibility in The Residential Neighborhood and Probability to Commuting. *Webology*, 19(1), 1070–1086. <https://doi.org/10.14704/web/v19i1/web19073>
- Ranita, S. V., & Herlambang, A. (2023). *Perjalanan Jarak Jauh : Keputusan Tenaga Kerja Di Sumatera Utara*. 12(01), 697–711.
- Setiawati, R. (2022). Networking Dalam Pengembangan Manajemen Bisnis UKM Dan Koperasi. *Pengembangan Kinerja Manajemen Organisasi, Keuangan Dan Usaha Koperasi & UMKM, 2011*, 157–162. <http://repository.ikopin.ac.id/1808/1/17> EDITED Rosti S - Networking Dalam Pengembangan Bisnis.pdf
- Sinurat, A., Panjaitan, P. D., & Sinurat, M. (2022). *Pendapatan Komuter Berpengaruh Terhadap konsumsi Dan Tabungan Keluarga Di Kecamatan Siantar Kabupaten Simalungun (Perspektif Pengembangan Wilayah)*. 112–129.
- Sugiono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan Rnd*.

- Sugiyono. (2017). Pengaruh motivasi berprestasi dan kompetensi terhadap kinerja karyawan di PT.TASPEN Bandung. *Journal Universitas Pasundan*, 53(9), 1689–1699.
- Todaro, M. P., & Smith, S. c. (2006). *No Title* (D. Barnadi, S. Saat, & W. Hardani (eds.); 9th ed.). Erlangga.
- Warsida, R. Y., Adioetomo, S. M., Pardede Badan Litbang dan Informasi, E. L., & Tenaga Kerja dan Transmigrasi Program Magister Kajian Kependudukan dan Ketenagakerjaan, K. (2013). Pengaruh Variabel Sosio-Demografis terhadap Mobilitas Ulang-Alik di Jabodetabek. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 13(2), 159–176.
- Z. Heflin Frinces. (2010). Jurnal Ekonomi & Pendidikan, Volume 7 Nomor 1, April 2010. *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, 7(April), 58–81.
- Hafni, R. (2024). *Proceeding 2 nd Medan International Economics and Business Analysis Of Socio-Economic Conditions Of The People Of Sawah Lukis Tourist Area Proceeding 2 nd Medan International Economics and Business*. 2(1), 990–997.

## LAMPIRAN

### KUESIONER PENELITIAN

#### **Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penduduk Yang Melakukan**

##### *Commuter Ke*

##### **Kota Medan**

Sebelum menjawab pertanyaan dalam kuisisioner ini, mohon saudara mengisi data berikut terlebih dahulu. (Jawaban yang saudara berikan akan diperlakukan secara rahasia).

Kuisisioner ini bertujuan untuk mengetahui anda adalah orang yang melakukan pulang pergi untuk kegiatan Ke Kota Medan dan seberapa besar faktor-faktor yang berpengaruh terhadap penduduk yang melakukan *commuter* ke Kota Medan (Studi Kasus : Deli Serdang – Binjai). Jika anda memilih salah satu pilihan diantaranya : sangat setuju, setuju, cukup setuju, tidak setuju, cukup tidak setuju, sangat tidak setuju, dan netral berikan tanda (✓) pada kolom yang ingin di pilih. Atas perhatian dan kerjasamanya, saya ucapkan terimakasih.

Berikut daftar kuisisioner saya :

#### **I. Identitas Responden**

Nama

.....

.....

Jenis Kelamin

.....

.....

Umur

.....  
 Domisili sesuai dengan KTP : .....  
 : .....  
 .....

## II. Pertanyaan Umum

Status Pekerjaan : a. Pekerja  
 b. Pelajar/Mahasiswa  
 c. Lainnya

Transportasi yg digunakan : a. Transportasi umum(bus, kereta,dll)  
 b. Mobil Pribadi  
 c. Sepeda Motor  
 d. Sepeda  
 e. Ojek Online  
 f. Lainnya

Berapa lama waktu yang anda butuhkan untuk penjalanan satu arah (dari rumah ke tempat kerja/sekolah)  
 a. < 30 menit  
 b. 30-60 menit  
 c. 1-2 jam  
 d. >2 jam

Jenjang Pendidikan yang diduduki sekarang

- a. SMP/MTs/ sederajat
- b. SMA/MA/ sederajat
- c. Diploma III
- d. Diploma IV/S1
- e. S2/S3

## III. Pertanyaan Khusus

Pada bagian ini diharapkan Bapak/Ibu mengisi semua pertanyaan berdasarkan kondisi sesuai dengan keadaan di lapangan. Dimana, pada bagian ini responden dapat memberi tanda (v) pada kolom jawaban yang telah disediakan dengan ketentuan sebagai berikut:

1 = Sangat Tidak Setuju

7 = Sangat Setuju

**Variabel kegiatan sehari-hari**

No	Variabel Pernyataan	Alternatif Jawaban						
		1	2	3	4	5	6	7
<i>Commuter</i>								
1.	Jarak tempuh untuk melakukan kegiatan <i>commuter</i> lebih dari 25km							
2.	Lama perjalanan dari tempat kegiatan ke tempat tinggal hingga 1 jam							
3.	Frekuensi waktu perjalanan <i>commuter</i> dalam seminggu sebanyak 5 hari							
<i>Pelajar/ Mahasiswa</i>								
1.	Sebagian pelajar memilih untuk bersekolah di tempat asal							
2.	Alasan utama sekolah di tempat asal dikarenakan dekat dengan rumah dan lebih menghemat biaya							
3.	Alasan utama kuliah/bersekolah di kota dikarenakan kualitas pendidikan yang lebih baik							
<i>Pekerja</i>								
1.	Sebagian orang memilih untuk bekerja di kota dikarenakan penghasilan yang tinggi, dan transportasi yang mudah							
2.	Ketersediaan lapangan pekerjaan lebih banyak di tempat tujuan dari pada tempat asal							
3.	Adanya pekerja <i>commuter</i> untuk mengurangi tingkat pengangguran							

**Variabel Transportasi**

No	Variabel Pernyataan	Alternatif Jawaban						
		1	2	3	4	5	6	7

1.	Menggunakan moda transportasi untuk sampai ke tempat tujuan mencapai 2 kali atau lebih dalam sehari							
2.	Dalam pemilihan transportasi umum maupun pribadi, paling utama adalah kenyamanan, keamanan, dan kecepatannya							
3.	Kendaraan pribadi memberikan fleksibilitas lebih dalam mengatur waktu keberangkatan dan kepulangan							

### Variabel Kondisi Ekonomi

No	Variabel Pernyataan	Alternatif Jawaban						
		1	2	3	4	5	6	7
<i>Pendapatan</i>								
1.	Pendapatan mempengaruhi frekuensi dalam memilih menggunakan transportasi umum atau kendaraan pribadi							
2.	Pendapatan yang dimiliki selama bekerja digunakan untuk biaya perjalanan sehari-hari dengan menggunakan transportasi yang lebih hemat dan nyaman							
<i>Kepemilikan Rumah</i>								
1.	Saya memiliki rumah sendiri dan melakukan aktivitas <i>commuter</i> setiap hari							
2.	Alasan saya memilih tempat tinggal sekarang dikarenakan dekat tempat kerja/sekolah							
3.	Saya lebih memilih berpindah ke kota medan dikarenakan mencari pekerjaan yang lebih baik							
4.	Perlunya beralih menggunakan transportasi pribadi ke transportasi umum							
5.	Alasan saya tidak ingin beralih dari transportasi pribadi ke transportasi umum dikarenakan kenyamanan, keamanan, dan keterbatasan akses ke transportasi umum.							

### Variabel Kondisi Sosial

No	Variabel Pernyataan	Alternatif Jawaban						
		1	2	3	4	5	6	7
<i>Pengalaman buruk dalam perjalanan</i>								
1.	Saya sering terjebak dalam kemacetan lalu lintas yang parah akibat kecelakaan sehingga saya mengalami keterlambatan ke tempat tujuan							
2.	Gangguan transportasi dan kejahatan sering sekali terjadi dalam perjalanan							
<i>Kesehatan</i>								
1.	Keluhan yang saya rasakan selama saya melakukan commuter seperti, batuk, dan gangguan pernafasan							
2.	Saya lebih sering mengalami masalah kesehatan seperti sakit punggung atau leher karena aktivitas komuter.							
3.	Polusi udara yang saya hadapi selama perjalanan komuter mempengaruhi kesehatan pernapasan saya.							
4.	Stres akibat perjalanan membuat berencana untuk berhenti							
<i>Interaksi Sosial</i>								
1.	Saya memiliki kesempatan untuk berinteraksi dengan orang lain selama perjalanan saya							
2.	Interaksi sosial di transportasi umum memperluas networking saya							



7	7	5	7	7	7	7	7	5	6	6
7	7	7	7	7	7	1	7	1	7	7
4	7	3	4	7	7	4	4	7	7	6
7	7	5	6	7	1	6	7	6	4	4
5	3	7	7	7	7	7	7	6	7	7
7	5	1	6	6	7	4	4	1	4	3
4	5	5	4	5	5	5	5	3	5	5
3	4	2	4	6	5	6	7	2	4	1
5	4	5	5	7	6	5	6	2	5	3
3	3	1	7	7	6	7	7	4	4	3
4	3	4	4	4	4	4	4	1	4	4
7	7	7	7	7	7	7	7	7	1	7
3	1	5	3	7	3	4	3	4	5	3
6	1	5	5	7	3	7	7	5	3	2
1	3	1	3	1	5	1	2	1	1	1
6	5	4	4	6	7	4	7	3	4	6
7	6	6	5	5	6	6	6	5	6	7
4	2	3	4	5	4	2	1	5	5	3
7	5	5	3	1	1	1	4	1	1	1
7	7	1	4	7	7	7	4	7	7	7
7	7	3	4	7	7	7	6	7	3	7
4	1	4	4	3	5	2	4	3	2	4
1	1	7	7	7	4	4	7	1	4	7
7	7	1	7	4	7	7	7	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
4	4	4	6	6	6	3	5	4	3	6
2	1	4	7	7	6	4	5	3	6	5
7	1	3	4	2	6	4	2	2	3	7
3	4	5	7	5	4	7	7	4	6	5
7	7	7	7	7	7	5	7	7	7	7
3	3	2	4	2	5	3	5	3	1	4
7	6	5	6	5	4	6	4	6	7	4
4	5	4	6	6	6	5	4	7	6	7
2	7	6	7	7	7	1	7	1	4	7
4	5	5	4	5	2	3	4	3	4	4
4	5	7	7	7	7	7	3	4	3	7
4	7	7	7	7	7	7	4	4	4	7
1	1	1	3	7	7	7	1	1	7	7
4	3	5	4	5	4	5	5	3	5	2
4	6	3	5	6	6	5	4	3	4	4
1	1	5	5	6	6	7	4	4	6	4
7	5	7	5	7	7	7	7	4	4	7
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
7	7	7	7	7	7	7	7	1	7	7
4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4
5	5	6	7	7	4	7	1	7	1	7

4	4	5	4	7	5	7	4	4	4	4
6	4	6	6	6	4	4	4	4	5	6
4	5	3	5	7	4	2	6	4	4	6
5	7	1	4	7	7	7	7	7	4	5
7	7	3	4	7	7	6	6	4	4	4
6	7	7	6	6	6	7	4	5	6	4
7	7	4	5	7	7	7	4	5	7	5
3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
7	7	2	3	7	7	7	4	7	4	7
5	2	3	5	6	5	5	5	5	5	4

T_4	T_5	KE_1	KE_2	KS_1	KS_2	KS_3	KS_4	KS_5	KS_6
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
7	4	6	7	7	6	2	2	1	5
6	2	6	6	6	6	2	2	2	2
7	7	6	6	4	3	5	5	5	7
6	6	6	6	6	6	4	6	5	5
7	7	7	5	6	4	7	7	6	5
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
6	6	6	6	5	6	6	6	5	6
2	2	2	2	4	2	4	3	3	3
7	7	2	4	7	7	4	4	4	4
5	5	5	5	3	4	6	3	2	2
7	6	6	2	2	6	5	6	5	5
4	5	5	5	5	5	5	5	5	6
7	7	7	3	7	6	7	7	4	1
6	4	4	4	7	7	5	6	7	5
6	6	6	3	6	5	4	4	4	3
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
7	7	1	7	7	7	6	4	7	5
5	5	5	5	6	5	5	5	5	5
3	3	7	4	4	3	1	4	2	6
4	6	6	5	4	3	5	6	6	4
5	4	5	7	5	5	7	5	7	7
7	7	7	7	7	7	1	7	1	1
1	3	1	6	4	5	5	6	2	5
5	6	6	4	6	5	3	6	6	5
6	7	7	4	5	6	3	2	3	3
7	7	5	5	3	7	7	5	5	7
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
6	7	7	7	7	6	4	7	6	7
7	7	7	7	4	7	3	5	7	7
7	7	7	7	1	7	7	7	7	7
7	7	5	6	5	6	1	2	1	2

5	6	5	5	6	6	5	5	6	5
3	7	5	5	4	4	4	4	4	5
1	7	7	7	7	5	7	7	7	4
7	7	7	7	7	7	4	3	3	3
6	6	6	4	6	6	7	6	5	7
6	6	5	3	3	6	5	4	6	4
6	7	7	7	5	4	2	5	5	3
7	7	7	6	4	4	4	6	5	5
7	7	7	3	4	3	3	4	7	7
2	7	7	7	22	7	7	6	6	6
4	5	5	4	4	3	5	4	3	3
6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
7	7	5	6	7	7	5	7	3	5
1	7	7	7	7	7	1	1	1	1
7	4	4	4	1	2	1	2	1	1
4	5	5	5	4	5	4	5	5	3
6	7	7	7	5	1	1	3	1	2
1	2	1	4	3	4	4	4	4	4
4	4	5	5	5	5	3	6	5	6
7	4	5	2	5	5	3	6	5	5
5	5	5	2	5	4	4	6	6	6
7	7	7	4	6	6	4	6	2	2
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
1	1	7	7	7	7	7	7	7	7
6	7	4	4	3	4	2	3	5	3
5	6	5	2	3	4	3	5	5	6
4	6	1	3	5	3	3	2	4	1
6	5	7	5	7	5	7	7	7	7
6	3	4	3	5	4	1	4	1	1
3	2	5	4	2	5	5	6	3	4
4	4	7	1	7	7	4	3	3	2
7	7	1	7	7	1	4	7	7	7
4	6	7	6	4	4	6	6	3	1
3	3	3	4	3	1	3	1	4	3
4	7	7	7	7	7	7	7	7	5
7	2	7	7	1	1	1	2	1	2
6	6	6	6	6	6	1	1	3	5
7	6	6	6	2	4	6	7	7	7
4	6	7	4	5	4	1	2	2	7
1	7	1	4	5	4	1	7	1	2
7	7	7	7	6	5	7	7	7	7
7	7	7	7	7	7	5	6	6	7
2	4	5	4	2	4	3	2	2	2
6	5	6	7	6	7	7	5	7	6
5	6	6	5	6	7	7	4	3	7
7	4	4	4	4	7	4	3	2	2

4	4	5	2	4	4	4	3	3	3
7	7	4	2	4	7	4	7	2	3
7	7	4	1	4	7	4	7	2	3
1	7	1	1	7	7	7	7	7	7
7	6	6	2	4	4	5	7	4	5
6	6	6	4	5	5	4	5	5	3
6	7	7	5	3	3	3	3	3	5
7	7	7	7	3	2	2	5	3	7
7	7	7	7	7	7	4	7	7	7
7	7	7	7	7	7	5	7	1	1
4	4	4	4	7	7	4	4	4	4
6	1	7	6	7	7	7	7	7	7
5	7	7	6	4	5	6	4	4	4
2	2	2	2	5	5	2	2	2	4
6	3	5	5	3	3	6	3	5	4
1	4	4	1	5	6	1	4	6	1
7	7	6	4	2	3	5	4	4	6
6	6	7	5	5	6	2	7	2	2
7	7	3	5	7	7	7	1	7	5
4	4	4	3	3	4	4	4	4	3
7	7	7	4	6	6	7	7	5	6
6	6	5	5	6	5	5	6	5	5