

Muhammad Fitri Rahmadana

Monograf

Pengaruh Faktor Pendorong & Penarik Pada Komuter Terhadap Pengembangan Wilayah



MONOGRAF
PENGARUH FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA
KOMUTER TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH

MUHAMMAD FITRI RAHMADANA



pena persada
PENERBIT CV. PENA PERSADA

MONOGRAF
PENGARUH FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA
KOMUTER TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH

Penulis:

Muhammad Fitri Rahmadana

ISBN: 978-623-315-663-9

Editor:

Badrus Sholeh

Design Cover:

Retnani Nur Brilliant

Layout:

Hasnah Aulia

Penerbit CV. Pena Persada

Redaksi:

Jl. Gerilya No. 292 Purwokerto Selatan, Kab. Banyumas

Jawa Tengah

Email : penerbit.penapersada@gmail.com

Website: penapersada.com Phone: (0281) 7771388

Anggota IKAPI

All right reserved

Cetakan pertama: 2020

Hak Cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin penerbit

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan buku ini. Penulisan buku merupakan buah karya dari pemikiran penulis yang diberi judul “MONOGRAF PENGARUH FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA KOMUTER TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH”. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan karya ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan banyak terima kasih pada semua pihak yang telah membantu penyusunan buku ini. Sehingga buku ini bisa hadir di hadapan pembaca.

Tujuan kajian dalam buku ini untuk menjelaskan faktor pendorong dan penarik pada komuter terhadap pengembangan wilayah. Manfaat penelitian ini dapat memberikan masukan kepada pengambil keputusan di bidang perencanaan dan memberikan warna atau variasi tentang teori perencanaan wilayah. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan eksplanatori menggunakan data primer sebanyak 384 responden yang diambil secara proporsional trandom sampling dengan metode snowball sampling, dimana analisis data yang digunakan adalah korelasi, regresi dan structural equation model.

Hasil kajian menunjukkan bahwa faktor pendorong berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan wilayah dan faktor penarik berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan wilayah. Rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan berpengaruh signifikan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja berpengaruh signifikan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Pendapatan pasangan berpengaruh signifikan terhadap kualitas hidup. Pendapatan dan kesempatan kerja berpengaruh signifikan terhadap kualitas hidup.

Penulis menyadari bahwa buku ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat dibutuhkan guna penyempurnaan buku ini. Akhir kata saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga buku ini akan membawa manfaat bagi kita semua.

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Persoalan tentang Migrasi	1
B. Teori tentang Komuter dab Pengembangan Wilayah	9
C. Metodologi	13
BAB II GAMBARAN UMUM WILAYAH.....	21
A. Kondisi Geografis Kota Medan.....	21
B. Kabupaten Deli Serdang.....	23
C. Kabupaten Serdang Bedagai	24
D. Kota Binjai.....	25
E. Kabupaten Langkat	27
F. Kabupaten Karo	28
BAB III DESKRIPSI FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA PENGEMBANAGN WILAYAH	30
A. Biaya Perumahan	30
B. Rasio Ketergantungan.....	32
C. Pendapatan Pasangan.....	33
D. Pendapatan	35
E. Aksesibilitas Daerah Tujuan	36
F. Kesempatan Kerja	39
G. Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter	41
BAB IV HUBUNGAN KAUSAL FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA PENGEMBANAGN WILAYAH	51
A. Pengaruh Faktor Pendorong Terhadap Pengembangan Wilayah.....	51
B. Pengaruh Faktor Penarik Terhadap Pengembangan Wilayah.....	57
C. Model Faktor Pendorong dan Faktor Penarik Pada Komuter terhadap Pengembangan Wilayah	69
D. Temuan Teoritis	70
BAB V PENUTUP	73
BIOGRAFI PENULIS	87

MONOGRAF
PENGARUH FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA
KOMUTER TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH

BAB I

PENDAHULUAN

A. Persoalan tentang Migrasi

Pada dasarnya migrasi adalah pergerakan penduduk secara geografis, atau perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain. Hugo (1986) membedakan migrasi dalam dua kategori, yaitu migrasi permanen dan non permanen. Perbedaannya terletak pada tujuan pergerakan tersebut. Bila seorang migran bertujuan untuk pindah tempat tinggal secara tetap, migran tersebut dikategorikan sebagai migran permanen, sebaliknya bila tidak ada niat menetap di tempat tujuan dikategorikan sebagai migran sirkuler. Mantra (2000) menambahkan satu lagi bentuk yang disebut komutasi, yaitu pergerakan penduduk yang dilakukan dengan cara pergi ke tempat kerja dan pulang ke rumah pada hari yang sama. Berbeda dengan migrasi permanen yang memboyong seluruh anggota keluarganya dan menetap di daerah tujuan, migrasi sirkuler adalah migran, yang meskipun bekerja di tempat tujuan, tetapi umumnya keluarga masih tetap tinggal di daerah asal.

Dikatakan Jellinek (1986), bahwa migran sirkuler adalah migran yang meninggalkan daerah asal hanya untuk mencari nafkah, tetapi mereka menganggap dan merasa tempat tinggal permanen mereka di tempat asal, di mana terdapat isteri, anak, dan kekayaannya.

Secara objektif, keberadaan migran sirkuler (penglaju) tidak melulu menyebabkan hal-hal negatif namun kehadiran para migran sirkuler (penglaju) juga memberikan dampak yang positif terhadap pengembangan sebuah wilayah. Pembangunan jalan, jembatan, gedung perkantoran, dan perumahan tidak terlepas dari para pekerja di sektor informal misalnya buruh bangunan. Beroperasinya pabrik di kawasan-kawasan industri yang terletak di daerah tujuan daerah tujuan besar juga tidak

terlepas dari buruh migran sirkuler (penglaju). Berkembangnya pusat-pusat jajanan, pusat hiburan, sekolah, rumah sakit di daerah tujuan belum tentu semuanya dinikmati oleh penduduk dalam daerah tujuan itu sendiri, namun kenyataannya juga dinikmati oleh para migran sirkuler (penglaju) dan keluarganya yang kesemuanya memicu berkembangnya industri-industri tersebut dengan tingkat daya beli masyarakat baik yang tinggal di daerah tujuan tersebut maupun di *interland*-nya

Berdasarkan data Dinas Kependudukan di ibukota Negara kita, jumlah pendatang pasca-Lebaran pada tahun 2004 mencapai 190.356 orang, turun 7,07% dibandingkan tahun 2003. begitu juga tahun 2005 dimana jumlah pendatang baru mencapai 180.767% orang, turun 5,04% dibandingkan tahun sebelumnya.

Tren penurunan jumlah pendatang baru ke Jakarta juga terjadi pada tahun 2006 dimana pendatang baru tercatat 124.427 orang, turun 31,17% dibandingkan tahun 2005. Lalu, pada tahun 2007, angka pendatang baru ke Jakarta juga menurun menjadi 88.473 orang, turun 19,29% dibandingkan tahun 2007, kemudian pada tahun 2009, jumlah pendatang baru ke Jakarta kembali turun menjadi 69.554 orang, lebih rendah 21.38% dibanding tahun 2008. Pendatang inilah yang kemudian berdomisili di daerah sekitar Jakarta dan kemudian menjadi pekerja komuter yang bekerja di Jakarta.

Tabel.1.1 Pertumbuhan Jumlah Pendatang Ke Ibukota

No	Tahun	Jumlah	Persen
1	2004	190.356	7,07
2	2005	180.767	5,04
3	2006	124.427	31,17
4	2007	109.716	11,90
5	2008	88.473	19,29
6	2009	69.554	21,38

Sumber : Dinas Kependudukan DKI Jakarta

Sebagian dari urban tersebut akhirnya menjadi penglaju/komuter dan mendorong Jumlah penglaju atau komuter di Jakarta pada 2010 ini sehingga mencapai sekitar 5,4 juta orang setiap hari.

Tabel.1.2 Jumlah Penduduk Jabodetabek Tahun 2009 - 2010

Wilayah	2009	2010	Pertambahan (%)
DKI Jakarta	9.223.000	9.588.198	3,8
Kab. Bogor	4.453.927	4.695.453	5,2
Daerah tujuan Bogor	985.596	949.066	5,6
Kab. Tangerang	2.508.967	2.600.000	3,5
Daerah tujuan Tangsel	1.051.374	1.376.650	23,6
Daerah tujuan Tangerang	1.783.881	1.800.000	0,9
Kab. Bekasi	2.121.122	2.600.000	18,4
Daerah tujuan Bekasi	2.176.743	2.336.498	37,3
Daerah tujuan Depok	1.465.826	1.692.315	13,4
Bodetabek	16.457.436	18.049.982	8,8
Jabodetabek	25.680.436	27.638.180	7,1

Sumber : SUARA PEMBARUAN, Kamis, 23 September 2010

Komuter itu berasal dari wilayah penyangga Jakarta, yakni Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek) yang mengalami penambahan penduduk yang cukup signifikan. Berdasarkan data statistik kependudukan, penambahan warga Bodetabek tahun 2009-2010 sekitar 1,5 juta orang atau lebih dari lima kali lipat (536%) penambahan warga Jakarta pada kurun waktu yang sama.

Dari 5,4 juta komuter tersebut, sebanyak 50 % menggunakan bus dan angkutan umum sejenis, 44 % menggunakan mobil pribadi dan sepeda motor serta hanya 3 % menggunakan kereta api (KA). Akibatnya, jalanan penuh sesak

oleh kendaraan bermotor terutama pada saat jam masuk dan pulang kerja.

Tabel.1.3 Moda Transportasi Komuter Dari Bodetabek ke Jakarta dan Jumlah Penduduk Jakarta

No	Jenis Angkutan	Persen	No	Uraian	Jumlah
1	Bus	50%	1	Malam Hari	9.588.198
2	Mobil Pribadi/ Sepeda Motor	44%	2	Komuter	5.400.000
3	Kereta Api	3%	3	Siang Hari	14.988.198
4	Lain - Lain	7%	Jumlah		29.976.396

Sumber: MTI

Permasalahan bukan hanya terjadi di Jakarta. Sejumlah kota besar lain juga merasakannya. Surabaya, Medan, Semarang, dan yang lainnya. Jumlah penduduk kota terus meningkat. Pada tahun 1980 jumlah penduduk di kota sebesar 32,8 juta (22,3%), meningkat menjadi 55,4 juta (30,9%) pada tahun 1990. Kemudian menjadi 74 juta (37%) pada 1998 dan 90 juta jiwa (44%) pada tahun 2002. Kota besar masih menjadi tujuan yang terus diburu masyarakat. Imbauan semata dan kebijakan parsial tertentu sulit untuk menekan arus urbanisasi ini.

Ada dua fakta yang membuat arus tersebut terus berlangsung, faktor pendorong (*push factor*) dan faktor penarik (*pull factor*). Faktor pendorong adalah faktor yang berasal dari daerah asal tempat mereka asal. Sementara faktor penarik adalah janji yang ada di daerah tujuan.

Daerah asal sudah tidak lagi bisa memberikan kehidupan yang baik untuk mereka, pekerjaan sulit didapat, pertanian yang selama ini menjadi andalan daerah asal tidak lagi memberi nafkah yang baik. Industrialisasi saat ini juga belum bisa masuk ke daerah asal sehingga lapangan pekerjaan sangat terbatas.

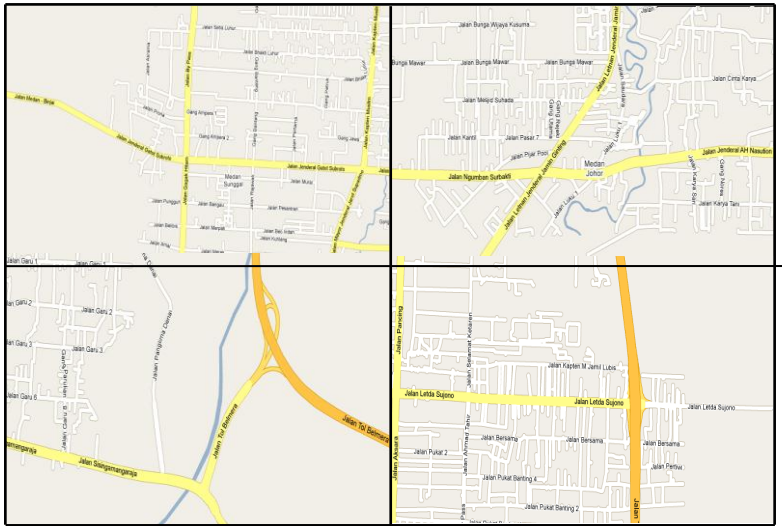
Faktor pendorong yang membuat mereka keluar dari daerah asal jauh lebih besar daripada faktor penariknya.

Besarnya faktor pendorong ini membuat mereka tidak mempunyai pilihan selain harus pergi ke daerah tujuan dan mengadu nasib dengan kerasnya persaingan. Faktor penarik yang berasal dari daerah tujuan saat ini sebenarnya tidak terlalu besar. Daerah tujuan sudah tidak nyaman lagi untuk ditempati.

Kepadatan penduduk yang sangat besar, tingkat kriminalitas yang tinggi, serta berbagai hal negatif lain akhirnya tidak terlalu menjadi pertimbangan. Daerah tujuan hingga saat ini masih memberikan harapan walaupun kadang harapan itu sangat kecil. Berbeda dengan jika hanya memberikan harapan sama sekali. Kedua faktor khususnya faktor pertama, harus menjadi perhatian pemerintah, baik pusat maupun daerah.

Karena jika faktor pendorong itu bisa diminimalkan, sangat mungkin angka urbanisasi bisa di tekan. Misalnya pemerintah harus bisa memberi perhatian yang serius pada pertanian sehingga masyarakat daerah asal akan lebih tenang mencari nafkah lewat jalur pertanian. Apalagi lahan-lahan di daerah asal masih sangat luas untuk digarap.

Di daerah tujuan Medan sendiri Berdasarkan data kependudukan tahun 2005, penduduk Medan diperkirakan telah mencapai 2.036.018 jiwa, dengan jumlah wanita lebih besar dari pria, (1.010.174 jiwa > 995.968 jiwa). Jumlah penduduk tersebut diketahui merupakan penduduk tetap, sedangkan penduduk tidak tetap diperkirakan mencapai lebih dari 700.000 jiwa, yang merupakan penduduk komuter. Dengan demikian Medan merupakan salah satu daerah tujuan dengan jumlah penduduk yang besar. Di siang hari, jumlah ini bisa meningkat hingga sekitar 2,5 juta jiwa dengan dihitungnya jumlah komuter.



Gambar.1.1 Jalur Masuk Komuter Ke Daerah tujuan Medan
 (sumber : http://wapedia.mobi/id/Daerah_tujuan_Medan?t=4).

Para gambar.1. di atas hanya terlihat 4 pintu masuk komuter ke daerah tujuan Medan yaitu 3 sisi dari Kabupaten Deli serdang dan 1 sisi dari Daerah tujuan Binjai seperti terlihat pada Gambar.1.1 Menurut survey BPS tahun 2009 sebenarnya ada 30 pintu masuk komuter ke daerah tujuan Medan seperti yang dapat dilihat pada tabel.1.4.

Pilihan sebagai komuter sudah barang tentu merupakan pilihan yang rasional komuter tersebut dan dengan alasan-alasan yang tentunya rasional pula seperti alasan ekonomi, psikologi, geografi, demografi, sosiologi dan sebagainya demi mencapai tujuan yang di antaranya adalah kesejahteraan yang lebih baik dan kualitas hidup yang lebih meningkat.

**Tabel.1.4 Tiga Puluh Pintu Gerbang Masuknya Komuter
Ke Daerah tujuan Medan**

No	Pintu Masuk Komuter
1	Jl.Gatot Subroto arah Binjai
2	Jl. Jamin Ginting arah Berastagi
3	Jl.SM Raja arah Tanjung Morawa
4	Jl.Letda Sujono arah Tembung
5	Jl.Brigjen Katamso arah Delitua
6	Jl.Labuhan Deli Hamparan Perak
7	Jl.Pancing
8	Pintu Tol Balmera
9	Jl.Garuda Perumnas Mandala
10	Jl.Karya arah Namorambe
11	Jl.Denai Ujung arah Tembung
12	Jl.Pertahanan/ Amplas
13	Jl.Bendungan V
14	Jl.Selambo Ujung
15	Jl.Balai Daerah asal
16	Jl.Mariendal Dalam
17	Jl.Pancing arah Sentis
18	Kampung Tengah Terjun
19	Jl.Padang
20	Jl.Terjun arah Hamparan Perak
21	Perumnas Martubung
22	Jl.Williem Iskandar
23	Perumnas Simalingkar Jl.Pala Raya
24	Jl.Tanjung Gusta arah Hamparan Perak
25	Jl.PAM tunggal arah Sunggal DS
26	Jl.Simpang Melati arah Tj.Anom
27	Gaperta Ujung
28	Perumnas Simalingkar Jl.Nilam Raya
29	Belawan arah ke Batang Serai
30	Jl.Dame simpang Titi Layang

Sumber : BPS 2009

Atas dasar permasalahan diatas maka penulis akan mengkaji tentang Pengaruh Faktor Pendorong dan Penarik Pada Komuter Terhadap Pengembangan Wilayah.

Diharapkan buku ini dapat memberikan kontribusi terhadap khasanah keilmuan khususnya di bidang ekonomi perdaerah tujuanan yaitu dalam menyikapi persoalan-persoalan komuter sebagai salah satu aspek yang dapat mendorong pengembangan wilayah sedangkan disisi lainnya dapat pula menjadi persoalan dalam sebuah tatanan daerah tujuan. Penelitian ini dapat juga menjadi acuan bagi peneliti-peneliti berikutnya khususnya peneliti yang tertarik mengambil komuter sebagai objek kajian.

Diharapkan kajian ini dapat memberikan kontribusi kepada pemerintah khususnya daerah-daerah yang ada disekitar daerah tujuan Medan sebagai daerah interland dalam membuat kebijakan-kebijakan khususnya dalam perluasan kesempatan kerja, kemudahan dalam memperoleh perumahan dan peningkatan pendapatan sehingga mampu menunjang pengembangan wilayah di daerah asal komuter dan meningkatkan kualitas hidup komuter/penglaju.

Semoga kajian ini dapat memberikan kontribusi kepada pemerintah daerah tujuan Medan dalam membuat kebijakan-kebijakan khususnya peningkatan pendapatan dan perbaikan kualitas transportasi baik sarana, moda dan biaya alokasi serta perluasan kesempatan kerja sehingga berpengaruh terhadap kualitas hidup komuter

Buku ini memberikan gambaran yang komprehensif tentang perilaku rasional komuter berdasarkan aspek-aspek yang ada yaitu ekonomi, psikologi, demografi, geografi dan sosiologi dalam mencapai tujuan komutan/penglaju itu sendiri yaitu kesejahteraan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup yang pada gilirannya berdampak terhadap pengembangan sebuah wilayah.

B. Teori tentang Komuter dan Pengembangan Wilayah

Teori wilayah dan pengembangan wilayah menjadi teori utama dalam penelitian ini. Secara spesifik pengembangan wilayah yang berkelanjutan sebagai konsentrasi teori-teori pengembangan wilayah yang diambil, namun pengembangan wilayah yang berkelanjutan bukanlah tanpa masalah, salah satu masalahnya adalah komuter.

Selain teori wilayah dan pengembangan wilayah maka *Voluntaristic theory of action* juga diambil sebagai teori untuk menjelaskan perilaku seorang komutan/penglaju dengan didukung oleh beberapa teori lainnya. Teori ini menjelaskan bahwa seorang aktor (dalam hal ini komutan/penglaju) akan memperhatikan dan mempertimbangkan berbagai alasan ketika memutuskan untuk berkomuter (faktor penarik dan faktor pendorong) yang didukung oleh teori-teori pilihan bermigrasi (teori struktural fungsional dan teori struktural konflik). Namun pelaku migrasi akan mempertimbangkan faktor-faktor tersebut secara rasional, oleh sebab itu dalam kerangka teori penulis memasukkan teori pilihan rasional (*rational choice*) sebagai salah satu teori pendukung.

Teori ini menjelaskan bagaimana model pilihan rasional menjadi berharga dalam analisis sosiologi, karena menyediakan aturan berdasarkan pengalaman dan praktik atau petunjuk praktis, "*rule of thumb*" tentang bagaimana (mekanisme) suatu tindakan itu dipilih. Seorang komutan/penglaju akan mempertimbangkan banyak faktor sebelum ia memutuskan untuk menjadi komutan/penglaju.

Dalam teori *voluntaristic of action* juga dijelaskan bahwa aktor (komutan/penglaju) pasti melakukan perilaku komutan/penglaju dengan tujuan yang rasional pula. Tujuan dari komutan/penglaju secara umum adalah mencapai sesuatu yang lebih baik. Dalam penelitian ini penulis memilih kesejahteraan ekonomi (*welfare of economic*) dan kualitas hidup (*quality of life*) sebagai tujuan komutan/penglaju, oleh sebab itu teori kesejahteraan ekonomi (*welfare of economic*) dan

kualitas hidup (*quality of life*) juga dimasukkan sebagai teori pendukung dalam penelitian ini.

Teori yang ada menjelaskan bahwa kesejahteraan menjadi tujuan komutan/penglaju dimana indikator kesejahteraan adalah pendapatan. Pendapatan yang diterima oleh seorang komutan/penglaju kemudian akan dibelanjakan di daerah asal komutan/penglaju maupun di daerah tujuan komutan/penglaju dengan proporsi dan tujuan tertentu. Tujuan dan besarnya alokasi pendapatan komutan/penglaju di tujuan akan diangkat menjadi variabel dalam penelitian ini. Kesejahteraan tidak hanya satu-satunya tujuan sebab selain itu juga ada kualitas hidup. Kualitas hidup secara teori dibagi menjadi dua yaitu dari sudut pandang fisik (kesehatan) dan psikis. Penekanan dalam penelitian ini adalah kualitas hidup secara psikis yang kemudian menjadi variabel yang akan diteliti.

Ada dua alasan mengapa seseorang memutuskan untuk menjadi komutan/penglaju. Teori Daerah/Wilayah inti dalam penelitian ini diambil sebagai teori perencanaan wilayah yang menjelaskan tentang adanya daya tarik yang kuat dari sebuah kota yang lebih maju dari kota-kota yang ada di sekitarnya. Salah satu yang ditarik oleh wilayah itu adalah sumber daya manusia yang bertujuan bekerja di wilayah inti tersebut. Disisi lain faktor-faktor pendorong juga sangat kuat dimiliki oleh daerah asal.

Teori pusat pertumbuhan menjelaskan bahwa pusat pertumbuhan juga ditopang oleh kepercayaan bahwa kekuatan pasar bebas melengkapi kondisi terjadinya *trickle down effect* (dampak penetesan ke bawah) dan menciptakan *spread effect* (dampak penyebaran) pertumbuhan ekonomi dari daerah asal ke daerah tujuan.

Banyak teori lainnya menjelaskan dengan lebih operasional. Push and Pull Factor Theory (Lee,S.Everett) menjelaskan bahwa perpindahan terjadi karena di daerah asal dan di daerah tujuan terdapat faktor-faktor yang positif dan negatif yang mendorong migrasi. Selain itu terdapat faktor

rintangan antara. Rintangan Antara adalah hal-hal yang cukup berpengaruh terhadap besar kecilnya arus mobilitas penduduk. Rintangan Antara dapat berupa : ongkos pindah, topografi wilayah asal dengan daerah tujuan atau sarana transportasi. Berdasarkan teori ini maka aksesibilitas daerah tujuan diambil menjadi salah satu variabel yang akan diteliti.

Teori Migrasi oleh Lewis-Fei-Ranis menjelaskan bahwa perpindahan tenaga kerja daerah asal ke daerah tujuan akibat pertumbuhan sektor modern, upah riil dan produk marginal tenaga kerja. Kesempatan kerja dan pendapatan diambil menjadi variabel penelitian.

Teori Migrasi Oleh Todaro memperkuat teori Migrasi oleh Lewis-Fei-Ranis karena teori Todaro juga menjelaskan perilaku migrasi disebabkan oleh pendapatan aktual di daerah asal, Kemungkinan mendapatkan pekerjaan di daerah tujuan.

Kesempatan ekonomi yang lebih seimbang dan menunjukkan saling ketergantungan (*interdependensi*) antara wilayah di dalamnya, serta merefleksikan keseimbangan aliran sumber daya manusia dari suatu wilayah ke wilayah lainnya. Sedangkan di negara-negara yang sedang berkembang, pola migrasi yang terjadi menunjukkan suatu pengutuban (*polarisasi*), yaitu pemusatan arus migrasi ke wilayah-wilayah tertentu saja, khususnya kota-kota besar.

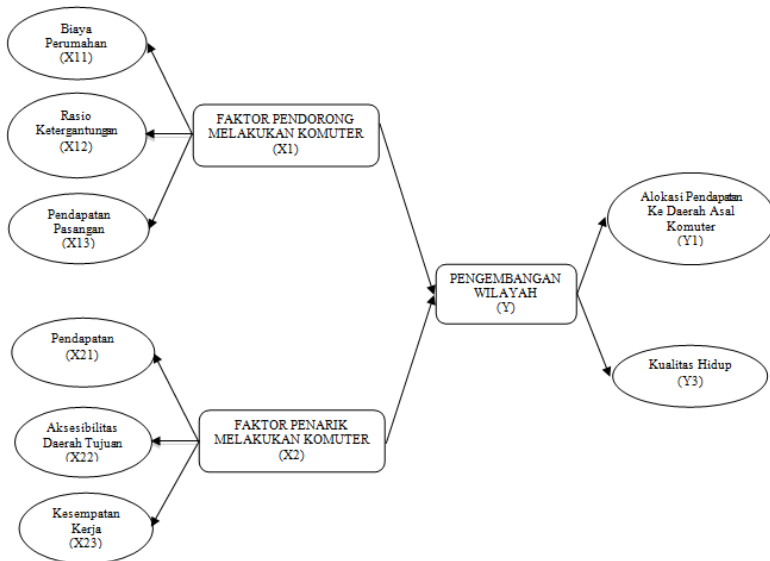
Oleh sebab itu diperlukan kebijakan migrasi internal baik ditinjau dari sisi kebijakan migrasi formal yaitu kebijakan migrasi yang ditetapkan oleh pemerintah baik dalam bentuk undang-undang, keputusan presiden, maupun peraturan menteri. Kemudian dibahas pula instrumen-instrumen kebijakan yang mendorong terlaksananya kebijakan migrasi yang telah ditetapkan pemerintah.

Program tidak hanya terletak pada kebijakan migrasi langsung (*direct policy*) yaitu pemerintah memindahkan penduduk secara massal ke daerah tujuan migrasi, tetapi lebih mengutamakan keterbukaan dan sosialisasi kebijakan dan program, yang lebih fokus pada kebijakan tidak langsung (

indirect policy) dengan mengedepankan potensi daerah tujuan migrasi.

Atas dasar bangunan teori tersebut maka dibangunlah sebuah kerangka konseptual yang menggambarkan bagaimana keterkaitan antar variabel yang akan diteliti dalam penelitian ini.

Variabel bebas dalam penelitian ini sesuai dengan kerangka teori akan dibagi menjadi dua kelompok yaitu faktor pendorong yang memiliki 3 sub-variabel : variabel biaya perumahan, rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan serta faktor penarik memiliki 3 sub-variabel : pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja yang akan berpengaruh terhadap variabel terikat yaitu pengembangan wilayah yang dibagi menjadi 2 sub variabel : alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup (*quality of life*) komuter. Kerangka konseptual dari penelitian ini dapat dilihat pada gambar 15 berikut :



Gambar 3.2. Kerangka Konseptual

Berdasarkan kerangka konseptual dan kerangka pemikiran tersebut maka dapat dibuat hipotesis sebagai berikut :

1. Hipotesis Mayor I :

Biaya perumahan, rasio ketergantungan dan Pendapatan Pasangan berpengaruh terhadap pengembangan wilayah di Kota Medan dan sekitarnya.

Hipotesis Minor untuk Hipotesis Mayor I :

- a. Apakah biaya perumahan, rasio ketergantungan dan Pendapatan Pasangan berpengaruh terhadap Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter.
- b. Apakah biaya perumahan, rasio ketergantungan dan Pendapatan Pasangan berpengaruh terhadap terhadap kualitas hidup komuter.

2. Hipotesis Mayor II :

Apakah pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja berpengaruh terhadap pengembangan wilayah di kota Medan dan sekitarnya.

Hipotesis Minor untuk Hipotesis Mayor II :

- a. Apakah pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja berpengaruh terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter.
- b. Apakah pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja berpengaruh terhadap kualitas hidup komuter.

C. C. Metodologi

Kajian di buku ini menggunakan pendekatan survey. Penelitian ditinjau dari explanasi (penelitian yang bermaksud menjelaskan kedudukan variabel-variabel yang diteliti serta hubungannya antara satu variabel dengan variabel yang lainnya) dapat dikelompokkan menjadi deskriptif, komparatif dan assosiatif. Menurut (Sugiono, 2006) penelitian assosiatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih.

Populasi adalah sekelompok orang, kejadian, sesuatu yang mempunyai karakteristik tertentu. Jika peneliti menggunakan seluruh elemen populasi menjadi data penelitian, maka disebut sensus, jika sebagian saja disebut sampel. Sensus digunakan jika elemen populasi relatif sedikit, dan bersifat heterogen. Ada beberapa faktor yang menjadi alasan peneliti melakukan penelitian sampel daripada sensus, antara lain.

1. Jika elemen populasi relatif banyak, hingga memerlukan biaya, dan tenaga yang banyak.
2. Kualitas data yang dihasilkan penelitian sampel, sering lebih baik dibandingkan sensus, karena relatif dilakukan lebih teliti.
3. Waktu yang digunakan lebih sedikit dalam proses data.
4. Jika penelitian ini bersifat merusak objek yang diteliti, artinya mungkin Penelitian dengan menggunakan sampel lebih ekonomis dibandingkan penelitian dengan menggunakan sensus.

Keputusan untuk melakukan seleksi terhadap individu atau objek yang akan diteliti merupakan suatu keputusan yang penting. Peneliti harus menentukan berapa jumlah objek yang akan dijadikan sampel, lokasi mereka dan bagaimana memilih mereka. Suatu penelitian sering kali hanya mengambil jumlah sampel yang kemungkinan terjangkau oleh peneliti. Namun seleksi calon responden atau objek amatan tidak sesederhana itu. Dalam penelitian ini penulis juga akan menarik sampel untuk diamati dan digeneralisasi sebagai hasil penelitian untuk populasi.

Populasi untuk penelitian ini adalah seluruh komuter yang masuk ke kota Medan dari 30 pintu masuk untuk tujuan bekerja. Adapun datanya sebagai berikut :

Tabel 4.1. Populasi penelitian

NO	PINTU MASUK	JUMLAH KOMUTER (JIWA)
1	Jalan Gatot Subroto Arah Binjai	105258
2	Jalan Jamin Ginting Arah Brastagi	35924
3	Jalan Sm Raja Arah Tanjung Anom	60234
4	Jalan Letda Sujono Arah Tembung	69748
5	Jalan Brigjend Katamso Arah Deli Tua	42154
6	Jalan Labuhan Deli Hamparan Perak	66576
7	Jalan Pancing/Cemara Arah Percut	27721
8	Pintu Tol Balmera (Tanjung Merawa)	32116
9	Jalan Garuda Perumnas Mandala	28561
10	Jalan Karya Jaya Arah Namu Rambe	13318
11	Jalan Denai Ujung Arah Tembung	36421
12	Jalan Pertahanan/ Amplas Arah Petumbak	19519
13	Jalan Bendungan V Bangun Mulia	414
14	Jalan Salembo Ujung	4184
15	Jalan Balai Desa Kelurahan Timbang Deli	8687
16	Jalan Marendal Dalam Arah Petumbak	24442
17	Jalan Pancing Arah Sentis	14019
18	Kampung Tengah Terjun	8130
19	Jalan Padang (Rel)	10037
20	Jalan Terjun Arah Hamparan Perak	11537
21	Perumnas Martubung	4483
22	Jalan W Iskandar Arah Laut Dendang	21982
23	Perumnas Simalingkar (Jalan Pala Raya)	11967
24	Jalan Tanjung Gusta Arah Hamparan Perak	19451
25	Jalan Pam Sunggal Arah Sunggah Ds	22219
26	Jalan Simpang Melatih Arah Tanjung Anom	22145

27	Gaperta Ujung	17091
28	Perumnas Simalingkar (Jalan Nilam Raya)	2506
29	Belawan Arah Batang Serai	89
30	Jalan Demai Simpang Titi Layang	485
	TOTAL	741418

Sumber : BPS 2009

Sampel adalah bagian populasi yang digunakan untuk memperkirakan karakteristik populasi. Hasil penelitian yang menggunakan sampel, maka kesimpulannya akan diberlakukan untuk populasi. Oleh sebab itu, sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar representatif atau mewakili. Jika sampel kurang representatif, akan mengakibatkan nilai yang dihitung dari sampel tidak cukup tepat untuk menduga nilai populasi sesungguhnya.

Untuk menentukan besar sampel digunakanlah rumus untuk menghitung ukuran sampel dari populasi yang diketahui jumlahnya adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{NZ_{1-\alpha/2}^2 P(1-P)}{Nd^2 + NZ_{1-\alpha/2}^2 P(1-P)}$$

Keterangan :

n = Besar sampel.

N = Besar populasi.

$Z_{1-\alpha/2}$ = Nilai sebaran normal baku yang besarnya tergantung α .

P = Proporsi kejadian.

D = Besar penyimpangan (absolute) yang bias diterima.

Sehingga total sampel dari penelitian ini jika dihitung menggunakan rumus di atas adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{741418 \times 1,96^2}{741418 \times 0,1^2 + 1,96^2}$$

$$n = \frac{2848231}{7418.022}$$

$n = 383.9611$ dibulatkan menjadi 384 orang sampel.

Tabel 4.2. Alokasi Proporsional Sampel

NO	PINTU MASUK	ALOKASI PROPORSIONAL SAMPEL	n_{ps}
1	Jalan Gatot Subroto Arah Binjai	$(105258/741418) \times 384$	55
2	Jalan Jamin Ginting Arah Brastagi	$(35924/741418) \times 384$	19
3	Jalan Sm Raja Arah Tanjung Anom	$(60234/741418) \times 384$	31
4	Jalan Letda Sujono Arah Tembung	$(69748/741418) \times 384$	36
5	Jalan Brigjend Katamso Arah Deli Tua	$(42154/741418) \times 384$	22
6	Jalan Labuhan Deli Hamparan Perak	$(66576/741418) \times 384$	34
7	Jalan Pancing/Cemara Arah Percut	$(27721/741418) \times 384$	14
8	Pintu Tol Balmera (Tanjung Merawa)	$(32116/741418) \times 384$	17
9	Jalan Garuda Perumnas Mandala	$(28561/741418) \times 384$	15
10	Jalan Karya Jaya Arah Namu Rambe	$(13318/741418) \times 384$	7
11	Jalan Denai Ujung Arah Tembung	$(36421/741418) \times 384$	19
12	Jalan Pertahanan/ Amplas Arah Petumbak	$(19519/741418) \times 384$	10
13	Jalan Bendungan V Bangun Mulia	$(414/741418) \times 384$	0
14	Jalan Salembo Ujung	$(4184/741418) \times 384$	2
15	Jalan Balai Desa Kelurahan Timbang Deli	$(8687/741418) \times 384$	4

16	Jalan Marendal Dalam Arah Petumbak	(24442/741418)x384	13
17	Jalan Pancing Arah Sentis	(14019/741418)x384	7
18	Kampung Tengah Terjun	(8130/741418)x384	4
19	Jalan Padang (Rel)	(10037/741418)x384	5
20	Jalan Terjun Arah Hamparan Perak	(11537/741418)x384	6
21	Perumnas Martubung	(4483/741418)x384	2
22	Jalan W Iskandar Arah Laut Dendang	(21982/741418)x384	11
23	Perumnas Simalingkar (Jalan Pala Raya)	(11967/741418)x384	6
24	Jalan Tanjung Gusta Arah Hamparan Perak	(19451/741418)x384	10
25	Jalan Pam Sunggal Arah Sunggal Ds	(22219/741418)x384	12
26	Jalan Simpang Melatih Arah Tanjung Anom	(22145/741418)x384	11
27	Gaperta Ujung	(17091/741418)x384	9
28	Perumnas Simalingkar (Jalan Nilam Raya)	(2506/741418)x384	1
29	Belawan Arah Batang Serai	(89/741418)x384	0
30	Jalan Demai Simpang Titi Layang	(485/741418)x384	0
	TOTAL		384

Sumber : Data BPS diolah
<http://www.raosoft.com/samplesize.html>

Untuk menarik sampel di atas dari setiap pintu masuk maka peneliti menggunakan alokasi proporsional dengan rumus :

$$n_{ps} = \frac{N_i}{\sum N} \times n_1$$

Keterangan :

n_{ps} = Besarnya sampel tiap pintu masuk

- N_i = Besarnya populasi tiap pintu masuk
- N = Besarnya populasi keseluruhan
- n_1 = Besarnya sampel keseluruhan

Pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *snowball Sampling*. Penentuan sampel dilakukan dengan alokasi proporsional jumlah komuter yang masuk dari 30 pintu yang ada ke Kota Medan.

Berdasarkan kerangka konseptual penelitian dapat ditentukan klasifikasi variabel yang diamati.

1. Variabel eksogeneous, Terdiri dari :
 - X11 = Biaya Perumahan
 - X12 = Rasio Ketergantungan
 - X13 = Pendapatan pasangan
 - X24 = Pendapatan
 - X22 = Aksesibilitas Daerah Tujuan
 - X23 = Kesempatan Kerja
2. Variabel endogenous, terdiri dari :
 - Y1 = Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter
 - Y2 = Kualitas Hidup

Berikut ini akan dijelaskan definisi operasional variabel penelitian dari kerangka konseptual penelitian pada bab sebelumnya. Setiap variabel tersebut perlu diberikan definisi operasional, sehingga ada satu pengertian mengenai variabel-variabel yang dianalisis, sebagai berikut :

1. **Biaya Perumahan** : Biaya perumahan yang dikeluarkan oleh komuter untuk perumahan dalam satu bulan yang diukur dengan Keterjangkauan Biaya, Kelayakan Rumah dan Besarnya sewa perbulan (dalam satuan rupiah perbulan).
2. **Rasio ketergantungan** : Perbandingan antara jumlah anggota keluarga yang berkerja dengan seluruh anggota keluarga.
3. **Pendapatan pasangan** : Pendapatan total yang diterima pasangan komuter dalam satu bulan yang diukur dengan Kecukupan, Kelayakan, Alokasi waktu kerja pasangan dan Besarnya pendapatan (dalam satuan rupiah perbulan).

4. **Pendapatan** : Pendapatan total yang diterima komuter dalam satu bulan yang diukur dengan yang diukur dengan Kecukupan, Kelayakan, Alokasi waktu kerja dan Besarnya pendapatan (dalam satuan rupiah perbulan).
5. **Aksesibilitas daerah tujuan** : Biaya total yang dikeluarkan oleh komuter untuk transportasi dalam satu bulan ketika melakukan komuter yang diukur dengan Kemudahan Akses, Kenyamanan berkendara selama perjalanan, Waktu tempuh dan Besaran Biaya (dalam satuan rupiah perbulan).
6. **Kesempatan kerja** : Kesempatan komuter dalam mendapatkan pekerjaan yang diukur dengan Kemudahan mendapatkan informasi lowongan pekerjaan, Kemudahan mendapatkan pekerjaan dan Kesempatan kerja dalam mengurangi tingkat pengangguran di daerah tujuan.
7. **Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter** : Total pendapatan yang dibelanjakan oleh komuter ke daerah asal untuk keperluan Konsumsi, Listrik/Air, Telepon/HP, Pendidikan, Kesehatan, Sosial (sumbangan), Pajak (PBB, PPh, PPN), Pinjaman (Angsuran), Lainnya yang diukur dengan satuan rupiah perbulan.
8. **Kualitas Hidup** : Kepuasan dan tingkat stress yang dirasakan oleh masyarakat yang melakukan komuter yang diukur dengan Kehidupan bekerja, Hubungan social, Kualitas sebagai orang tua, Waktu pribadi, Kehidupan berkeluarga, Kepuasan secara keseluruhan, Stress individu dan Kelebihan beban kerja.

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM). Keunggulan SEM karena kemampuannya untuk menampilkan sebuah model komprehensif bersamaan dengan kemampuannya untuk mengkonfirmasi dimensi-dimensi dari sebuah konstruk atau faktor serta kemampuannya untuk mengukur pengaruh hubungan secara teoritis. SEM juga dipandang sebagai kombinasi antara analisis faktor (*Confirmatory Faktor Analysis*) dan analisis regresi.

BAB II

GAMBARAN UMUM WILAYAH

A. Kondisi Geografis Kota Medan

Kota Medan adalah ibu kota provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Kota ini merupakan kota terbesar di Pulau Sumatera. Kota Medan merupakan pintu gerbang wilayah Indonesia bagian barat dan juga sebagai pintu gerbang bagi para wisatawan untuk menuju objek wisata Brastagi di daerah dataran tinggi Karo, objek wisata Orangutan di Bukit Lawang, Danau Toba.

Kota Medan memiliki luas 26.510 hektar (265,10 km²) atau 3,6% dari keseluruhan wilayah Sumatera Utara. Dengan demikian, dibandingkan dengan kota/kabupaten lainnya, Medan memiliki luas wilayah yang relatif kecil dengan jumlah penduduk yang relatif besar. Secara geografis kota Medan terletak pada 3° 30' - 3° 43' Lintang Utara dan 98° 35' - 98° 44' Bujur Timur. Untuk itu topografi kota Medan cenderung miring ke utara dan berada pada ketinggian 2,5 - 37,5 meter di atas permukaan laut.

Berdasarkan data kependudukan tahun 2005, penduduk Medan diperkirakan telah mencapai 2.036.018 jiwa, dengan jumlah wanita lebih besar dari pria, (1.010.174 jiwa > 995.968 jiwa). Jumlah penduduk tersebut diketahui merupakan penduduk tetap, sedangkan penduduk tidak tetap diperkirakan mencapai lebih dari 500.000 jiwa, yang merupakan penduduk komuter. Dengan demikian Medan merupakan salah satu kota dengan jumlah penduduk yang besar.

Berdasarkan Sensus Penduduk Indonesia 2010, penduduk Medan berjumlah 2.109.339 jiwa. Penduduk Medan terdiri atas 1.040.680 laki-laki dan 1.068.659 perempuan.

Di siang hari, jumlah ini bisa meningkat hingga sekitar 2,5 juta jiwa dengan dihitungnya jumlah penglaju (komuter). Sebagian besar penduduk Medan berasal dari kelompok umur 0-19 dan 20-39 tahun (masing-masing 41% dan 37,8% dari total penduduk).

Dilihat dari struktur umur penduduk, Medan dihuni lebih kurang 1.377.751 jiwa berusia produktif, (15-59 tahun). Selanjutnya dilihat dari tingkat pendidikan, rata-rata lama sekolah penduduk telah mencapai 10,5 tahun. Dengan demikian, secara relatif tersedia tenaga kerja yang cukup, yang dapat bekerja pada berbagai jenis perusahaan, baik jasa, perdagangan, maupun industri manufaktur.

Laju pertumbuhan penduduk Medan periode tahun 2000-2004 cenderung mengalami peningkatan—tingkat pertumbuhan penduduk pada tahun 2000 adalah 0,09% dan menjadi 0,63% pada tahun 2004. Sedangkan tingkat kepadatan penduduk mengalami peningkatan dari 7.183 jiwa per km² pada tahun 2004. Jumlah penduduk paling banyak ada di Kecamatan Medan Deli, disusul Medan Helvetia dan Medan Tembung. Jumlah penduduk yang paling sedikit, terdapat di Kecamatan Medan Baru, Medan Maimun, dan Medan Polonia. Tingkat kepadatan Penduduk tertinggi ada di kecamatan Medan Perjuangan, Medan Area, dan Medan Timur. Pada tahun 2004, angka harapan hidup bagi laki-laki adalah 69 tahun sedangkan bagi wanita adalah 71 tahun.

Sebagai kota terbesar di Pulau Sumatra dan di Selat Malaka, penduduk Medan banyak yang berprofesi di bidang perdagangan. Biasanya pengusaha Medan banyak yang menjadi pedagang komoditas perkebunan. Setelah kemerdekaan, sektor perdagangan secara konsisten didominasi oleh etnis Tionghoa dan Minangkabau. Bidang pemerintahan dan politik, dikuasai oleh orang-orang Mandailing. Sedangkan profesi yang memerlukan keahlian dan pendidikan tinggi, seperti pengacara, dokter, notaris, dan wartawan, mayoritas digeluti oleh orang Minangkabau.

Perluasan kota Medan telah mendorong perubahan pola pemukiman kelompok-kelompok etnis. Etnis Melayu yang merupakan penduduk asli kota, banyak yang tinggal di pinggiran kota. Etnis Tionghoa dan Minangkabau yang sebagian besar hidup di bidang perdagangan, 75% dari mereka tinggal di sekitar pusat-pusat perbelanjaan. Pemukiman orang Tionghoa dan Minangkabau sejalan dengan arah pemekaran dan perluasan fasilitas pusat perbelanjaan. Orang Mandailing juga memilih tinggal di pinggiran kota yang lebih nyaman, oleh karena itu terdapat kecenderungan di kalangan masyarakat Mandailing untuk menjual rumah dan tanah mereka di tengah kota, seperti di Kampung Mesjid, Kota Maksim, dan Sungai Mati.

B. Kabupaten Deli Serdang

Kabupaten Deli Serdang sebagai bagian dari wilayah pantai timur Provinsi Sumatera Utara terletak di antara 2°57'-3°16' Lintang Utara dan antara 98°33'-99°27' Bujur Timur. Wilayah Kabupaten Deli Serdang berbatasan sebelah Utara dengan Kabupaten Langkat dan Selat Malaka, sebelah Selatan dengan Kabupaten Karo dan Kabupaten Simalungun, sebelah Timur dengan Kabupaten Asahan, Kabupaten Simalungun dan Serdang Bedagai dan sebelah Barat dengan Kabupaten Karo dan Kabupaten Langkat. Kabupaten Deli Serdang memiliki posisi yang sangat strategis, karena berbatasan langsung dengan Selat Malaka, sebagai salah satu daerah lintas pelayaran paling sibuk didunia. Kabupaten ini mengelilingi 2 (dua) kota Utama di Sumatera Utara yakni Kota Medan (Ibukota Provinsi Sumatera Utara), Kota Binjai dan Kota Tebing Tinggi. Dengan posisi strategis, sumber daya alam dan tenaga kerja yang dimiliki oleh Kabupaten Deli Serdang akan menjadi potensi yang dapat dikembangkan menjadi keunggulan yang kompetitif dalam menghadapi persaingan dalam menarik investor untuk mengembangkan usahanya di daerah ini dan sasaran lainnya dalam memasarkan produk/jasa yang dihasilkan. Sesuai visi misi Pemkab Deli Serdang 2004-2009,

sektor pendidikan dan kesehatan serta sektor pembangunan infrastruktur merupakan prioritas pembangunan yang harus dilaksanakan tanpa mengabaikan pembangunan sektor lainnya. Di awal kepemimpinannya saat itu, sekira 60 persen kondisi gedung sekolah dalam keadaan rusak berat dan harus segera diperbaiki guna mendukung upaya peningkatan mutu pendidikan. Namun pada 2004 dan 2005, kondisi kemampuan keuangan daerah sangat tidak mendukung pelaksanaan perbaikan gedung-gedung sekolah, terlebih lagi saat itu Deli Serdang baru dimekarkan menjadi dua kabupaten dengan terbentuknya kabupaten baru, Serdang Bedagai. Karena perbaikan gedung sekolah harus segera dilaksanakan, muncul pemikiran melahirkan konsep Cerdas (Percepatan Rehabilitasi dan Apresiasi terhadap Sekolah), kemudian disusul program GDSM (Gerakan Deli Serdang Membangun). kedua program pembangunan itu didukung tiga pilar kekuatan yakni, pemerintah, partisipasi masyarakat dan potensi pengusaha swasta.

C. Kabupaten Serdang Bedagai

Kabupaten Serdang Bedagai yang beribukota Sei Rampah adalah kabupaten yang baru dimekarkan dari Kabupaten Deli Serdang sesuai dengan UU RI Nomor 36 Tahun 2003 pada tanggal 18 Desember 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Samosir dan Kabupaten Serdang Bedagai pada 18 Desember 2003, pada masa pemerintahan Presiden Megawati Soekarnoputri.

Proses lahirnya undang-undang tentang pembentukan Sergai sebagai kabupaten pemekaran merujuk pada usulan yang disampaikan melalui Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Sumatera Utara Nomor 18/K/2002 tanggal 21 Agustus 2002 tentang Persetujuan Pemekaran Kabupaten Deli Serdang.

Kemudian Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Deli Serdang Nomor 26/K/DPRD/2003 tanggal 10 Maret 2003 tentang Persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat

Daerah Kabupaten Deli Serdang Atas Usul Rencana Pemekaran Kabupaten Deli Serdang menjadi 2 (dua) Kabupaten (Kabupaten Deli Serdang (Induk), dan Kabupaten Serdang Bedagai. Kabupaten yang luasnya mencapai 1.900,22 kilometer persegi ini, terdiri atas 243 desa/kelurahan yang berada dalam 13 kecamatan.

Penduduknya berjumlah 579.499 jiwa atau 131.844 keluarga dengan kepadatan penduduk rata-rata 305 jiwa per kilometer persegi. Dari jumlah penduduk tersebut, tingkat pengangguran terbuka relatif kecil yakni 14.774 jiwa atau sekitar 3 persen. Sementara keragaman budaya yang ada tergambar dari Multi etnis yang ada, yakni Melayu 65%, Jawa 13%, Batak Karo 6%, Batak Simalungun 4%, Angkola, Mandailing, Minang, Banjar, Aceh, Nias dan Tionghoa-Indonesia.

Potensi terbesar yang dimiliki Sergei adalah persawahan yang memproduksi 354.355 ton gabah dari luas lahan 68.967 hektar pada tahun 2003. Produksi ini surplus 134.115 ton yang didistribusikan ke berbagai daerah, disusul oleh ubi kayu 272.173 ton.

D. Kota Binjai

Binjai adalah salah satu kota (dahulu daerah tingkat II berstatus kota madya) dalam wilayah provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Binjai terletak 22 Km di sebelah barat ibukota provinsi Sumatra Utara, Medan. Sebelum berstatus kota madya, Binjai adalah ibukota Kabupaten Langkat yang kemudian dipindahkan ke Stabat. Binjai berbatasan langsung dengan Kabupaten Langkat di sebelah barat dan utara serta Kabupaten Deli Serdang di sebelah timur dan selatan. Binjai merupakan salah satu daerah dalam proyek pembangunan Mebidang yang meliputi kawasan Medan, Binjai dan Deli Serdang. Saat ini, Binjai dan Medan dihubungkan oleh jalan raya Lintas Sumatera yang menghubungkan antara Medan dan Banda Aceh. Oleh karena ini, Binjai terletak di daerah strategis

di mana merupakan pintu gerbang Kota Medan ditinjau dari provinsi Aceh.

Letak geografis Binjai $03^{\circ}03'40''$ - $03^{\circ}40'02''$ LU dan $98^{\circ}27'03''$ - $98^{\circ}39'32''$ BT. Ketinggian rata-rata adalah 28 meter di atas permukaan laut. Sebenarnya, Binjai hanya berjarak 8 Km dari Medan bila dihitung dari perbatasan di antara kedua wilayah yang dipisahkan oleh Kabupaten Deli Serdang. Jalan Raya Medan Binjai yang panjangnya 22 Km, 9 Km pertama berada di dalam wilayah Kota Medan, Km 10 sampai Km 17 berada dalam wilayah Kabupaten Deli Serdang dan mulai Km 17 adalah berada dalam wilayah Kota Binjai.

Kota Binjai merupakan kota multi etnis, dihuni oleh suku Jawa, suku Batak Karo, suku Tionghoa dan suku Melayu. Kemajemukan etnis ini menjadikan Binjai kaya akan kebudayaan yang beragam. Jumlah penduduk kota Binjai sampai pada April 2003 adalah 223.535 jiwa dengan kepadatan penduduk 2.506 jiwa/km persegi. Tenaga kerja produktif sekitar 160.000 jiwa. Banyak juga penduduk Binjai yang bekerja di Medan karena transportasi dan jarak yang relatif dekat.

Daerah komersial dan pusat perekonomian serta pusat pemerintahan terutama berpusat di wilayah Kecamatan Binjai Kota. Kawasan perindustrian dipusatkan di daerah Binjai Utara, sedangkan di sebelah timur dan selatan adalah daerah konsentrasi pertanian. Daerah pengembangan peternakan dipusatkan di kawasan Binjai Barat. Kawasan Industri Binjai di Kecamatan Binjai Utara direncanakan di Kelurahan Cengkeh Turi dengan luas wilayah 300 ha. Binjai juga adalah penghasil minyak bumi dan gas ditandai dengan kawasan eksplorasi minyak bumi dan gas alam di kawasan Tandam Hilir, Kecamatan Binjai Utara.

Data tahun 1999 menunjukkan bahwa 29% dari total kegiatan perekonomian di Kotamadya Binjai bersumber dari sektor perdagangan dan jasa. Sedangkan sektor industri menyumbang nilai 23% dari total kegiatan perekonomian tadi. Pendapatan per kapita penduduk Binjai adalah sebesar Rp.3,3 juta, sayang angka ini masih berada di bawah rata-rata

pendapatan per kapita propinsi Sumatra Utara yang besarnya Rp. 4,9 juta.

Laju pertumbuhan ekonomi Kota Binjai atas dasar harga tetap sebesar 5,68 persen pada tahun 2007. Hal ini menunjukkan kenaikan yang cukup baik jika dibandingkan dengan tahun 2006 sebesar 5,32 persen.

Secara umum ada empat sektor yang cukup dominan dalam pembentukan total PDRB Kota Binjai yaitu Sektor Industri Pengolahan, Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran, Sektor Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan dan Sektor Jasa - jasa

Bidang perkebunan tentu saja yang menjadi perhatian adalah perkebunan rambutan yang mencapai 425 ha dengan kapasitas produksi 2.400 ton per tahun. Sayangnya, kapasitas sebesar ini tidak dibarengi dengan modernisasi industri pengolahan rambutan menjadi komoditi unggulan yang bernilai plus dibandingkan dengan hanya menjual buah rambutan itu sendiri, misalnya industri pengalengan rambutan dengan jalur pemasaran yang komplit.

E. Kabupaten Langkat

Kabupaten Langkat adalah sebuah kabupaten yang terletak di Sumatera Utara, Indonesia. Ibu kotanya berada di Stabat. Kabupaten Langkat terdiri dari 23 Kecamatan dengan luas 6.272 km² dan berpenduduk sejumlah 902.986 jiwa (2000).

Nama Langkat diambil dari nama Kesultanan Langkat yang dulu pernah ada di tempat yang kini merupakan kota kecil bernama Tanjung Pura, sekitar 20 km dari Stabat.

Berdasarkan angka hasil Sensus Penduduk tahun 2000, penduduk Kabupaten Langkat berjumlah 902.986 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 1,14 persen pada periode 1990-2000 dan kepadatan penduduk sebesar 144,17 jiwa per km². Sedangkan tahun 1990 adalah sebesar 1,07 persen.

Untuk tahun 2008, berdasarkan hasil proyeksi penduduk Kabupaten Langkat bertambah menjadi 1.042.523 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 1,80 untuk periode 2005-2010.

Jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Stabat yaitu sebanyak 83.223 jiwa sedangkan penduduk paling sedikit berada di Kecamatan Pematang Jaya sebesar 14.779 jiwa. Kecamatan Stabat merupakan kecamatan yang paling padat penduduknya dengan kepadatan 918 jiwa per km² dan Kecamatan Batang Serangan merupakan kecamatan dengan kepadatan penduduk terkecil yaitu sebesar 42 jiwa per km².

Jumlah penduduk Kabupaten Langkat per jenis kelamin lebih banyak laki-laki dibandingkan penduduk perempuan. Pada tahun 2008 jumlah penduduk laki-laki sebesar 521.484 jiwa, sedangkan penduduk perempuan sebanyak 521.039 jiwa dengan rasio jenis kelamin sebesar 100,09 persen.

Berdasarkan hasil Sensus Penduduk tahun 2000, penduduk Kabupaten Langkat mayoritas bersuku bangsa Jawa (56,87 persen), diikuti dengan suku Melayu (14,93 persen), Karo (10,22 persen), Tapanuli/ Toba (4,50 persen), Madina (2,54 persen) dan lainnya (10,94 persen). Sedangkan agama yang dianut penduduk Kabupaten Langkat mayoritas agama Islam (90,00 persen), Kristen 7,56 persen), Katolik (1,06 persen), Budha (0,95 persen) dan lainnya (0,34 persen).

F. Kabupaten Karo

Kabupaten Karo adalah salah satu Kabupaten di provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Ibu kota kabupaten ini terletak di Kabanjahe. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 2.127,25 km² dan berpenduduk sebanyak kurang lebih 500.000 jiwa. Kabupaten ini berlokasi di dataran tinggi Karo, Bukit Barisan Sumatera Utara. Terletak sejauh 77 Km dari kota Medan, ibu kota Provinsi Sumatera Utara. Wilayah Kabupaten Karo terletak di dataran tinggi dengan ketinggian antara 600 sampai 1.400 meter di atas permukaan laut. Karena berada di ketinggian tersebut, Tanah Karo Simalem, nama lain dari kabupaten ini mempunyai iklim yang sejuk dengan suhu berkisar antara 16 sampai 17° C.

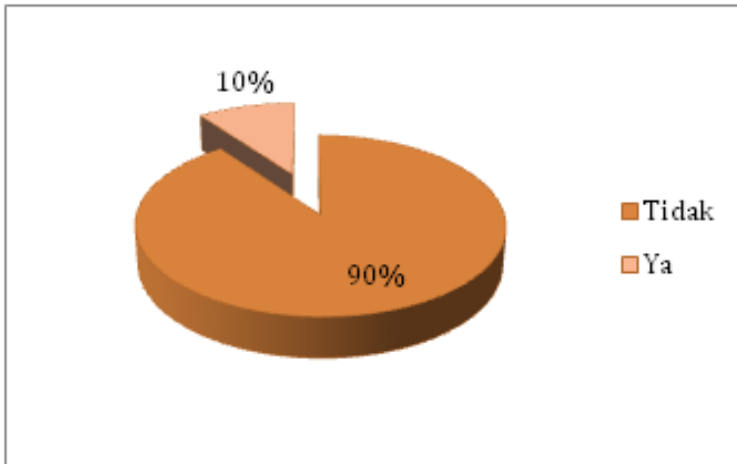
Di dataran tinggi Karo ini bisa ditemukan indahnya nuansa alam pegunungan dengan udara yang sejuk dan berciri khas daerah buah dan sayur. Di daerah ini juga bisa kita nikmati keindahan Gunung berapi Sibayak yang masih aktif dan berlokasi di atas ketinggian 2.172 meter dari permukaan laut.

BAB III

DESKRIPSI FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA PENGEMBANAGN WILAYAH

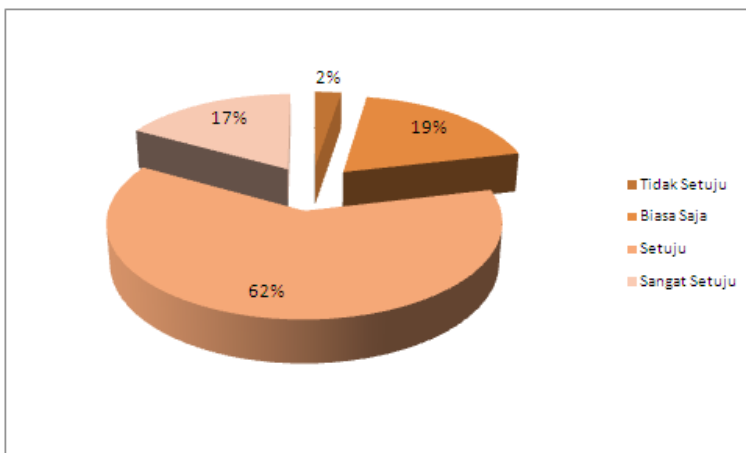
A. Biaya Perumahan

Ternyata tidak semua responden memiliki rumah sendiri sehingga harus melakukan aktivitas sebagai komuter, namun 10% di antara responden masih harus mengeluarkan biaya untuk menyewa rumah maupun membeli rumah secara mencil.



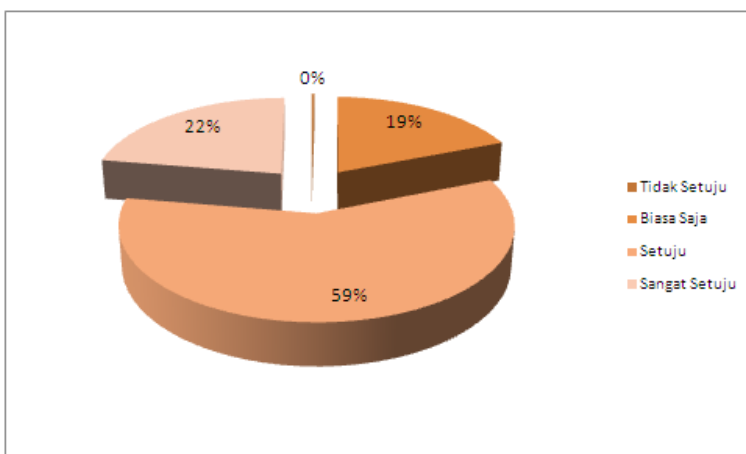
Gambar.22. Persentasi Responden yang mengalokasikan Biaya Perumahan

Rata-rata alokasi biaya perumahan yang harus dikeluarkan oleh responden sebesar 300.000 rupiah/bulan. Dari seluruh responden ada 37 orang yang melakukannya, sisanya 347 orang tidak mengalokasikan uang untuk biaya perumahan. Minimal biaya perumahan yang dialokasikan sebesar 200.000 rupiah/bulan dan biaya perumahan maksimal sebesar 3.500.000 rupiah/bulan.



Gambar.23. Keterjangkauan Biaya perumahan

Selain dari sisi alokasi biaya yang dialokasikan oleh komuter untuk pengeluaran rumah, ada 2 hal penting lainnya yaitu apakah rumah tersebut lebih layak dan lebih terjangkau dibandingkan dengan jika memilih tinggal di dekat lokasi bekerja.



Gambar.24. Kelayakan Rumah

Sebanyak 61,7% setuju kalau rumah yang ditempati lebih terjangkau dan 16,9% menjawab sangat setuju. Sedangkan persoalan kelayakan maka 58,6% menjawab rumah tersebut layak dan 22,4% menjawab sangat setuju.

B. Rasio Ketergantungan

Data penelitian menunjukkan bahwa satu keluarga terdiri dari 1 sampai 5 orang anggota keluarga, dan dari data penelitian yang diperoleh menunjukkan bahwa 50,27% dalam satu keluarga ada 2 anggota keluarga yang bekerja dan 39,84% dalam satu keluarga hanya 1 anggota keluarga yang bekerja.

Tabel.17. Jumlah Anggota Keluarga yang Bekerja

Jumlah anggota keluarga yang bekerja	Frekuensi	%
1	153	39.84
2	193	50.27
3	32	8.33
4	4	1.04
5	2	0.52
Total	384	100

Sumber : Data Primer

Disisi yang lain penelitian menunjukkan bahwa satu keluarga yang terdiri dari 1 sampai 5 orang anggota keluarga tersebut, 32,29% menunjukkan 2 orang dari anggota keluarganya tidak bekerja dan 23,96% menunjukkan 3 orang dari anggota keluarganya tidak bekerja.

Rasio ketergantungan tertinggi adalah satu orang anggota keluarga harus menanggung 5 orang anggota keluarga atau 5:1 dan rata-rata rasio ketergantungan sebesar 1:2,373 atau satu orang anggota keluarga menanggung 2,373 anggota keluarga.

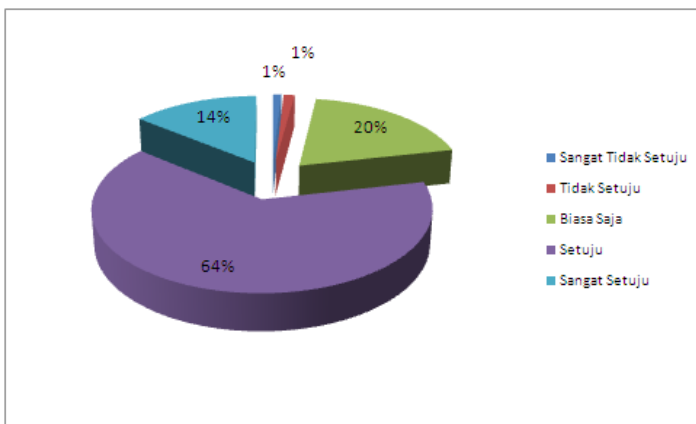
Tabel.18. Jumlah Anggota Keluarga yang Tidak Bekerja

Jumlah anggota keluarga yang tidak bekerja	Frekuensi	%
0	40	10.41
1	92	23.96
2	124	32.29
3	92	23.96
4	33	8.59
5	3	0.78
Total	384	100

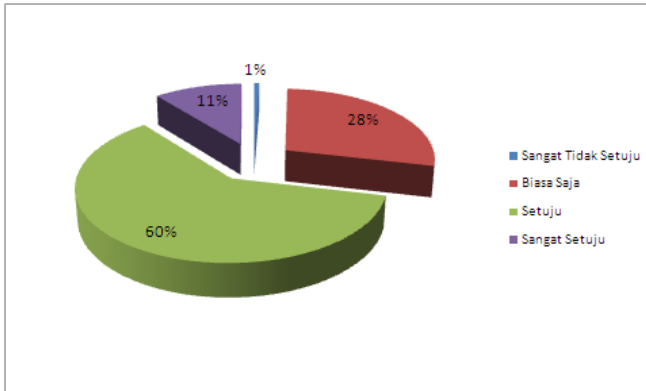
Sumber : Data Primer

C. Pendapatan Pasangan

Setiap keluarga saat ini tidak hanya mengandalkan suami atau kepala keluarga sebagai satu-satunya anggota keluarga yang bertugas mencari uang untuk menghidupi keluarga, tak jarang sang istri juga melakukannya untuk keluarga. Responden berpendapat bahwa 64% setuju pendapatan pasangan mampu menopang perekonomian keluarga dan 20% mengatakan biasa saja.

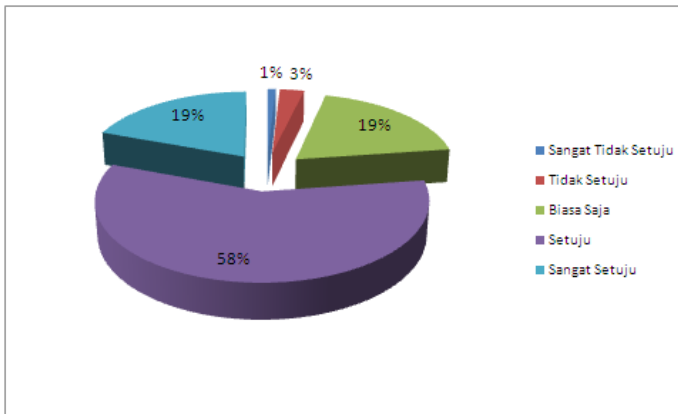


Gambar.25. Kemampuan Pasangan Menopang Perekonomian Keluarga



Gambar.26. Kelayakan Pendapatan

Selain pasangan mampu menopang perekonomian keluarga ternyata 60% setuju bahwa pendapatan pasangannya cukup layak sedangkan 28% berpendapat biasa saja.

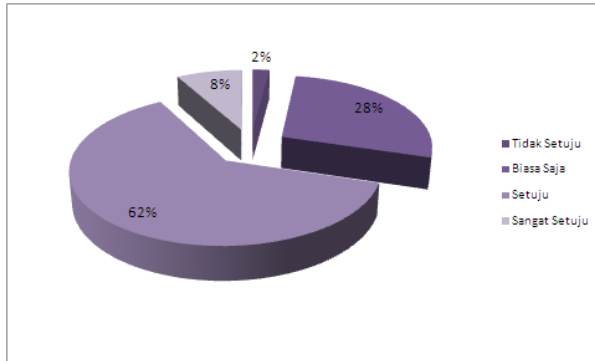


Gambar.27. Kesesuaian Pendapatan Dengan Alokasi Waktu

Bahkan dari sisi kesesuaian antara waktu yang dikorbankan untuk memperoleh penghasilan oleh pasangan maka 58% setuju bahwa alokasi waktu dan pendapatan yang diterima sesuai dan 19% berpendapat biasa saja.

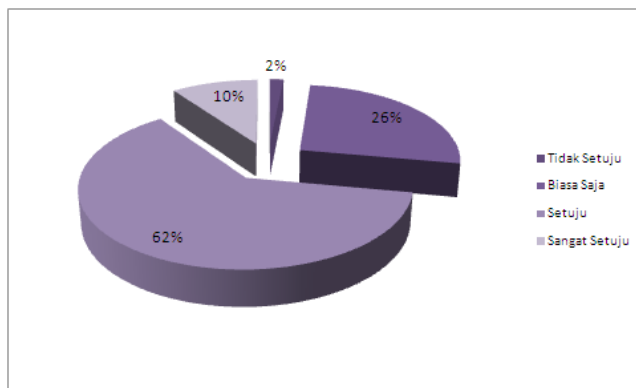
D. Pendapatan

Pilihan menjadi komuter bukanlah pilihan yang tidak rasional jika dilihat dari sudut pandang pendapatan, hal ini terbukti bahwa 62,2% responden menjawab setuju kalau pendapatan sebagai komuter lebih tinggi jika dibandingkan dengan pendapatan tidak sebagai komuter, sedangkan 27,6% responden menjawab biasa saja.



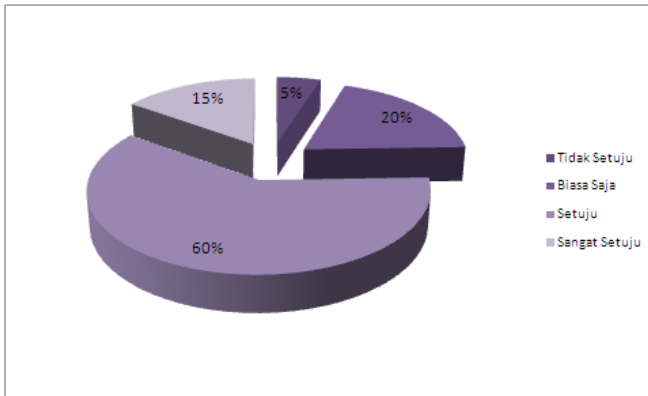
Gambar.28. Pendapatan Komuter Lebih Baik

Selain pendapatan yang lebih baik juga pendapatan tersebut layak diterima menurut responden dan ini disetujui oleh 62% responden sedangkan 26% menjawab biasa saja



Gambar.29. Kelayakan Pendapatan Komuter

Tidak hanya kelayakan, namun kesesuaian pendapatan yang diterima oleh komuter juga menjadi alasan penting.60% menjawab setuju untuk hal ini dan 20% menjawab biasa saja.



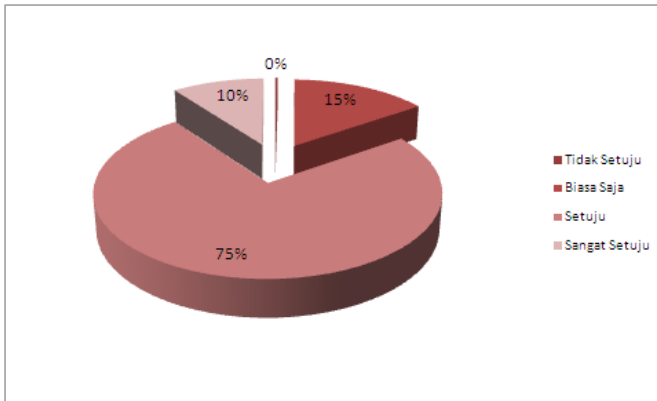
Gambar.30. Kesesuaian Pendapatan Dengan Alokasi Waktu Komuter

Pendapatan keluarga komuter rata-rata 3,3 juta rupiah perbulan yang terdiri dari pendapatan komuter itu sendiri rata-rata 2,2 juta rupiah perbulan, pendapatan sampingan komuter rata-rata 170 ribu rupiah perbulan, pendapatan pasangan komuter rata-rata 600 ribu rupiah perbulan pendapatan sampingan pasangan rata-rata 55 ribu rupiah perbulan pendapatan keluarga rata-rata 270 ribu perbulan dan pendapatan sampingan keluarga rata-rata perbulan 190 ribu rupiah perbulan.

E. Aksesibilitas Daerah Tujuan

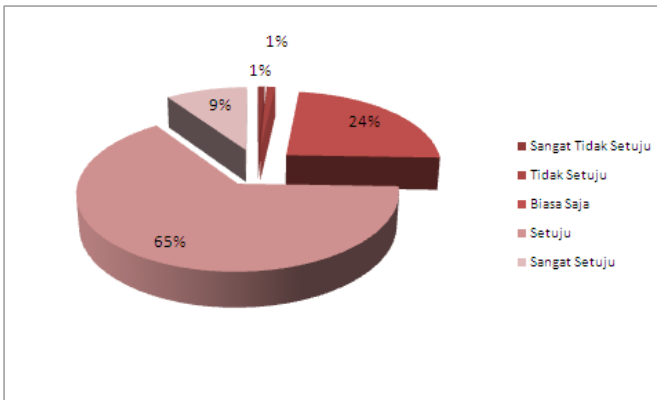
Melakukan aktivitas komuter dapat menjadi pilihan juga dikarenakan daerah tujuan mudah dijangkau dengan menggunakan berbagai moda transportasi yang ada, dari mulai menggunakan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Selain itu apakah rute yang dilalui memberikan kenyamanan atau tidak bagi sang komuter, sampai kepada waktu yang dibutuhkan untuk mencapai lokasi kerja. Aspek lain yang utama tentunya berapa biaya yang dibutuhkan untuk

mengakses lokasi kerja dengan menggunakan moda transportasi yang ada.



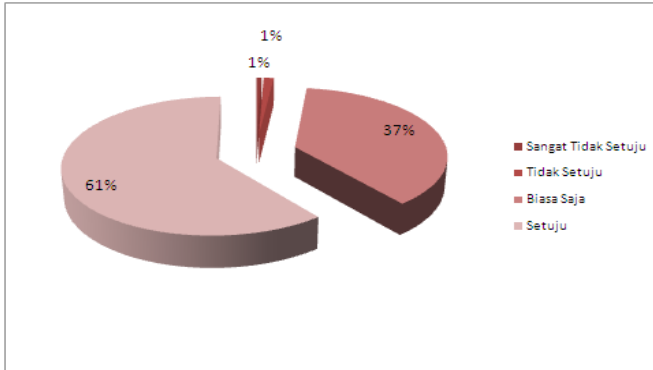
Gambar.31. Kemudahan Moda Transportasi

Dari sisi kemudahan moda transportasi, 75% responden menjawab setuju kalau moda transportasi yang digunakan dalam melakukan aktivitas komuter mudah untuk diperoleh, sedangkan 15% menjawab biasa saja.



Gambar.32. Kenyamanan Di perjalanan

Dari sisi yang lain yaitu kenyamanan selama di perjalanan, 65% responden menjawab setuju kalau perjalanan sebagai komuter menuju lokasi kerja sangat nyaman dan 24% menjawab biasa saja.

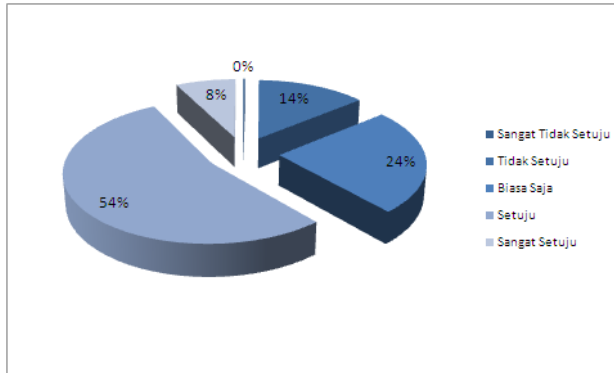


Gambar.33. Waktu Tempuh Yang Wajar

Waktu tempuh juga mendapat perhatian yang tidak begitu berbeda, 61% menganggap waktu tempuh di perjalanan masih terbilang wajar dan 37% mengatakan biasa saja.

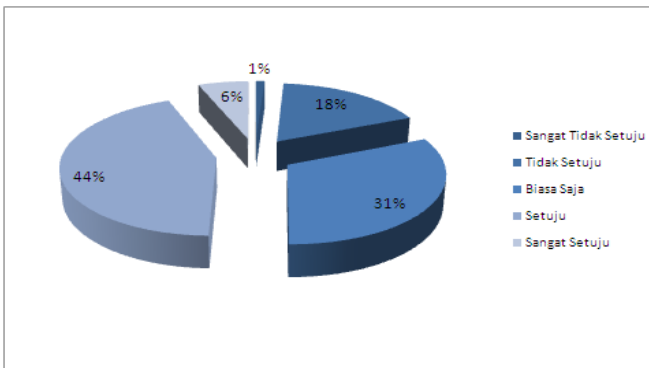
Selain hal-hal yang sifatnya abstrak seperti kemudahan moda transportasi, kenyamanan selama di perjalanan dan waktu tempuh yang wajar, para komuter juga dihadapkan dengan berapa biaya transportasi yang dikeluarkan rata-rata perbulannya ketika memilih sebagai komuter. Rata-rata perbulan sebesar 289.000 rupiah perbulan.

E. Kesempatan Kerja



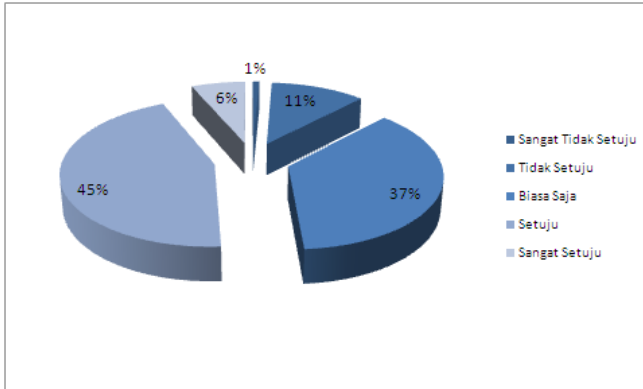
Gambar.34. Mudahnya Informasi Pekerjaan

Tidak tersedianya lapangan pekerjaan di tempat komuter tinggal juga memicu terjadinya arus komutan dari daerah asal ke daerah tujuan komuter. Lapangan pekerjaan tentunya diawali dari banyaknya arus informasi tentang lowongan pekerjaan yang tersedia. 53,9% responden setuju kalau didaerah tujuan komuter, informasi lowongan pekerjaan sangat banyak, sedangkan 24,5% mengatakan biasa saja.



Gambar.35. Mudahnya Memperoleh Pekerjaan

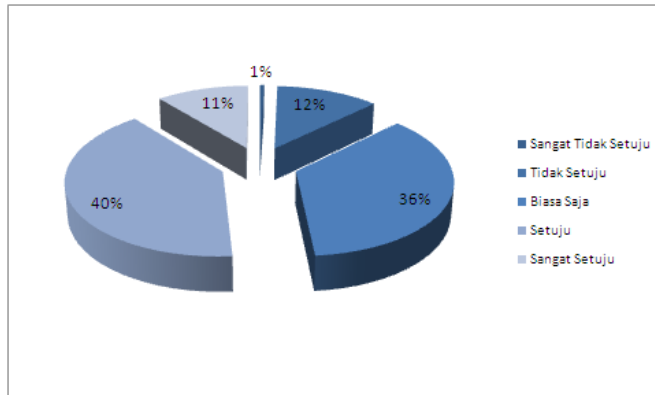
Selain informasi yang banyak, kemudahan memperoleh pekerjaan juga dianggap lebih banyak tersedia di daerah tujuan. 43,8% responden setuju bahwa di daerah tujuan pekerjaan lebih mudah diperoleh dan 31,5% responden menjawab biasa saja



Gambar.36. Mengurangi Pengangguran Di Wilayah Anda Tinggal

Kesempatan kerja yang ada di wilayah tujuan tentunya akan mengurangi tingkat pengangguran yang ada. 44,5% responden setuju pengangguran di daerah asal komuter akan berkurang dengan adanya banyak kesempatan kerja di daerah asal komuter dan itu merupakan daya tarik komuter untuk mencari kerja di daerah tujuan dan 36,7% responden menjawab biasa saja.

Tidak hanya mengurangi pengangguran di daerah asal komuter, tetapi juga di wilayah tujuan komuter. 40,4% responden menjawab setuju sedangkan 35,9% komuter menjawab biasa saja.



Gambar.37. Mengurangi Pengangguran Di Wilayah Anda Bekerja

F. Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Diatas telah dijelaskan bahwa besarnya pendapatan keluarga komuter rata-rata 3,3 juta rupiah perbulan sedangkan alokasi pendapatan keluarga yang dialokasikan ke daerah asal komuter hanya sebesar 1,8 juta rupiah perbulan. Hal ini berarti secara rata-rata pendapatan keluarga komuter yang tidak dibelanjakan di daerah asal komuter tetapi di daerah tujuan komuter hampir separuhnya atau 46%, hanya 54% saja yang kembali ke daerah asal komuter.

Jika ditinjau dari pendapatan komuter itu sendiri yang secara rata-rata sebesar 2,2 juta rupiah perbulan itu artinya 68% penghasilan si komuter tersebut tinggal di daerah tujuan komuter.

Alokasi pendapatan komuter ke daerah asal komuter diantaranya rata-rata 1 juta rupiah perbulan untuk biaya konsumsi, 179 ribu rupiah rata-rata perbulan dialokasikan untuk biaya listrik, air dan telepon (HP), 326 ribu rupiah rata-rata perbulan untuk biaya pendidikan, 67 ribu rupiah rata-rata perbulan untuk biaya kesehatan, 6.750 rupiah rata-rata perbulan untuk biaya STM, 3.829 rupiah rata-rata perbulan untuk PBB, 213 ribu rata-rata perbulan untuk biaya angsuran

dan 19 ribu rupiah rata-rata perbulan untuk alokasi pengeluaran lainnya.

Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini dilihat berdasarkan jenis kelamin maka rata-rata komuter yang berjenis kelamin laki-laki mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,8 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter sedangkan komuter perempuan mengalokasikan pendapatannya rata-rata sebesar 1,7 juta rupiah. Secara statistik menggunakan uji-t tidak berpasangan tidak ada perbedaan antara alokasi pendapatan ke daerah asal komuter yang berjenis kelamin laki-laki dan perempuan, hal ini ditunjukkan dengan nilai t-hitung sebesar 1,237 atau nilai sig-2 tailed $> 0,05$ yaitu sebesar 0,217.

Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini dilihat berdasarkan usia maka rata-rata komuter yang berusia dibawah 30 tahun mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,3 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berusia antara 31-40 tahun mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,7 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berusia antara 41-50 tahun mengalokasikan pendapatannya sebesar 2,6 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter sedangkan komuter yang berusia diatas 50 tahun mengalokasikan pendapatannya rata-rata sebesar 3,8 juta rupiah. Secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara alokasi pendapatan ke daerah asal komuter berdasarkan usia, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 48,152 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,000. Usia yang semakin tua cenderung mengalokasikan pendapatannya lebih besar ke daerah asal komuter.

Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini dilihat berdasarkan status maka rata-rata komuter yang sudah menikah tahun mengalokasikan pendapatannya sebesar 2 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang belum menikah mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,2 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berstatus duda mengalokasikan pendapatannya sebesar 900

ribu rupiah perbulan ke daerah asal komuter sedangkan komuter yang berstatus janda diatas 50 tahun mengalokasikan pendapatannya rata-rata sebesar 600 ribu rupiah. Secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara alokasi pendapatan ke daerah asal komuter berdasarkan status, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 15,277 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,000.

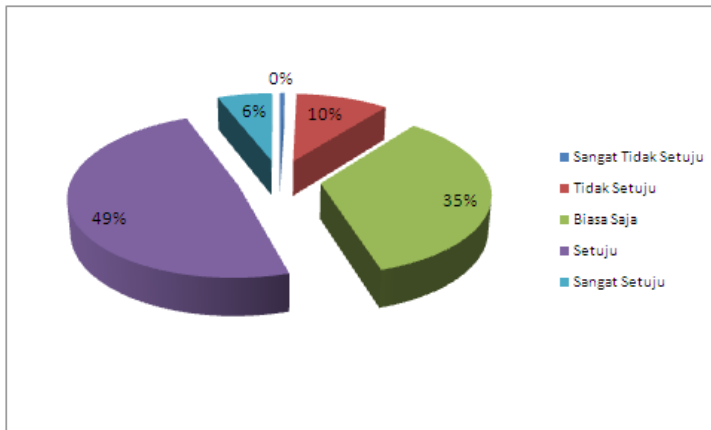
Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini dilihat berdasarkan pendidikan maka rata-rata komuter yang berpendidikan SD mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,8 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berpendidikan SLTP mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,5 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berpendidikan SLTA mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,6 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berpendidikan Diploma mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,4 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang berpendidikan Sarjana mengalokasikan pendapatannya sebesar 2,6 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter sedangkan komuter yang berpendidikan pascasarjana mengalokasikan pendapatannya rata-rata sebesar 2,5 juta rupiah. Secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara alokasi pendapatan ke daerah asal komuter berdasarkan pendidikan, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 7,994 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,000.

Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini dilihat berdasarkan pekerjaan maka rata-rata komuter yang bekerja sebagai PNS mengalokasikan pendapatannya sebesar 2,9 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang bekerja sebagai TNI/POLRI mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,9 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang bekerja sebagai pegawai swasta mengalokasikan pendapatannya sebesar 1,5 juta rupiah perbulan ke daerah asal komuter, komuter yang bekerja sebagai wiraswasta mengalokasikan pendapatannya sebesar 2,3 juta rupiah

perbulan ke daerah asal komuter, sedangkan untuk jenis pekerjaan lainnya mengalokasikan pendapatannya rata-rata sebesar 1,3 juta rupiah. Secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara alokasi pendapatan ke daerah asal komuter berdasarkan jenis pekerjaan, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 26,469 atau nilai sig-2 tailed < 0,05 yaitu sebesar 0,000.

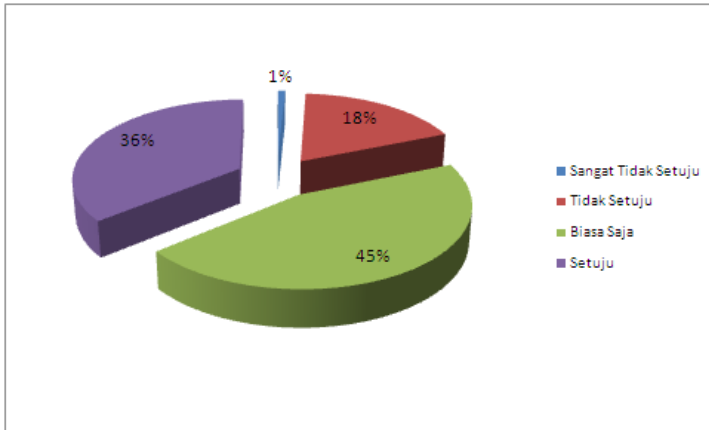
1. Kualitas Hidup

Pilihan hidup menjadi komuter tentunya memiliki banyak konsekuensi. Menghabiskan waktu di perjalanan dan di kota tujuan tempat bekerja tentunya mengurangi banyak hal yang seharusnya bisa dilakukan jika tidak memilih menjadi komuter.



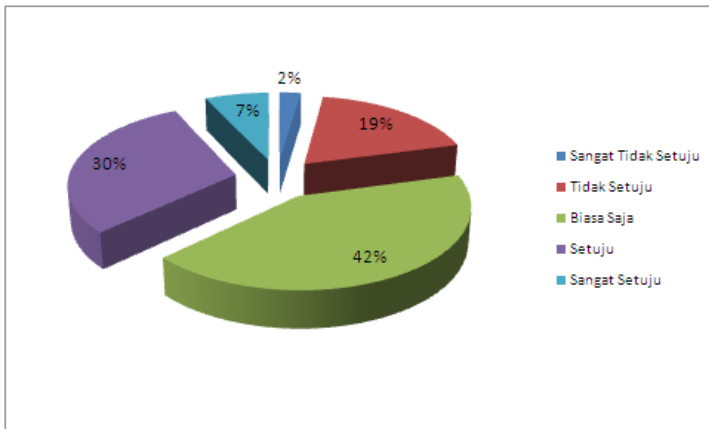
Gambar.38. Menjadi Komuter Mengakibatkan Kualitas Hidup Tidak Lebih Baik

Jika dilihat secara umum tentang kualitas hidup yang dirasakan oleh pelaku komuter maka 48,7% pelaku komuter setuju kalau perilaku komuter menurunkan kualitas hidup mereka, namun 34,5% menjawab kualitas hidup mereka biasa saja sebagai komuter.



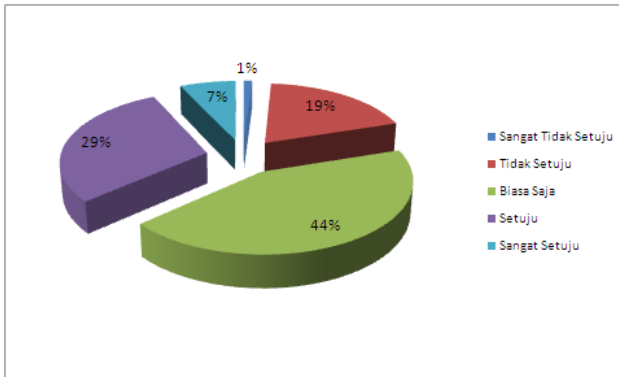
Gambar.39. Menjadi Komuter Mengakibatkan Kehilangan Kehidupan Sosial

Perjalanan yang panjang dan memakan waktu mengurangi waktu komuter seperti kehidupan sosial bertetangga dan bermasyarakat. 34,6% responden setuju akan hal tersebut sedangkan 43,8% biasa saja. Mereka masih memiliki kehidupan sosial masyarakat yang baik.



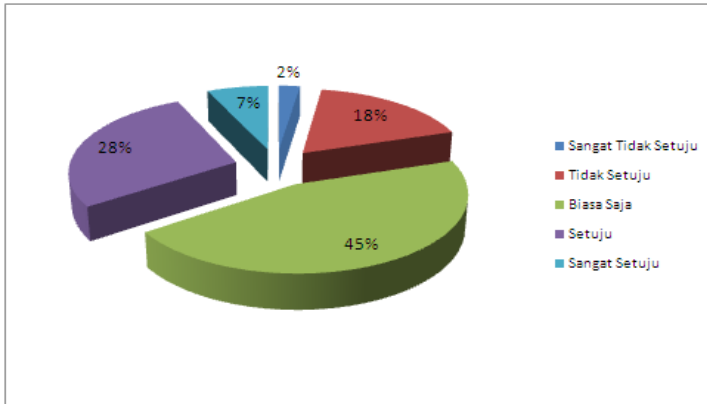
Gambar.40. Menjadi Komuter Menurunkan Kualitas Sebagai Orang Tua

Bagi komuter yang telah berkeluarga dan memiliki istri atau bahkan anak sebanyak 29,9% merasa setuju bahwa dengan menjadi komuter menyebabkan kualitas sebagai orang tua menjadi menurun, sedangkan 42,2% menjawab biasa saja. Pelaku komuter masih dapat berbagi dengan istri dan anak dengan kualitas yang sama.



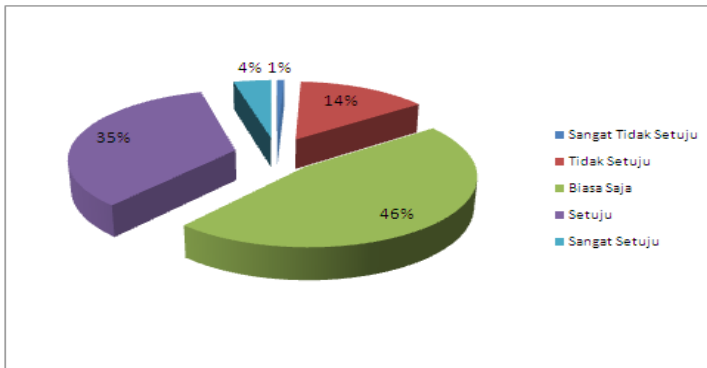
Gambar.41. Menjadi Komuter Meminimalisasi Berpikir Masa Depan

Tidak punya waktu memikirkan masa depan merupakan sisi lain konsekuensi menjadi seorang komuter. Namun hanya 27,9% responden setuju akan hal tersebut, sedangkan 43,5% responden menjawab mereka masih dapat memikirkan dan merencanakan masa depan mereka meskipun mereka berperilaku sebagai komuter.



Gambar.42. Menjadi Komuter Menurunkan Kualitas Sebagai Anggota Keluarga

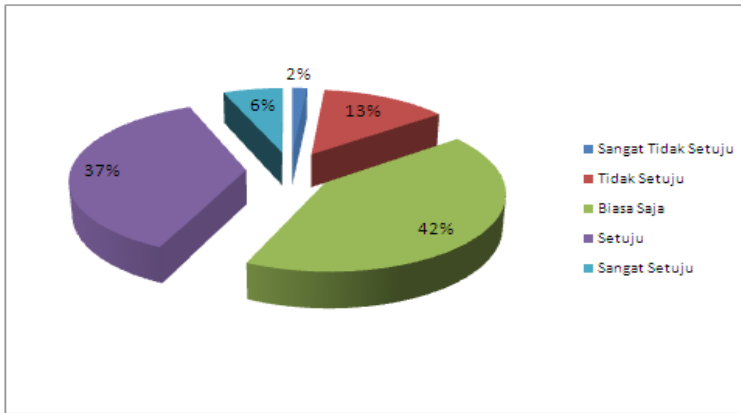
Tidak berbeda seperti peran sebagai orang tua, peran sebagai anggota keluarga juga menjadi turun kualitasnya. 27,9% responden setuju namun 45,3% biasa saja.



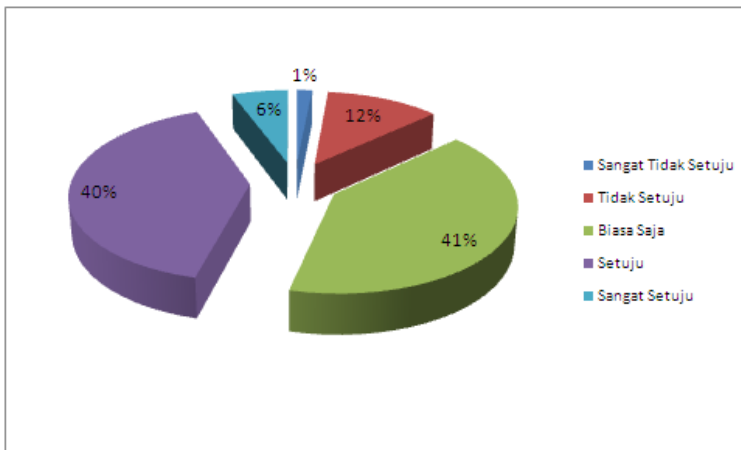
Gambar.43. Menjadi Komuter Menghilangkan Waktu Anda Menyalurkan Hobi

Menyalurkan hobi terkadang menjadi alternatif untuk mengurangi stress yang sedang dialami setiap orang. 34,4% komuter tidak dapat lagi menyalurkan hobinya ketika sudah

berperilaku sebagai komuter dan 37% komuter setuju bahwa menjadi komuter membuat hidup menjadi lebih stress. Namun 46,4% komuter menjawab biasa saja dalam arti masih dapat meluangkan waktu untuk tetap menjalankan hobi mereka, sementara disisi lain 41,9% responden tidak mengalami stress sebagai komuter.



Gambar.44. Menjadi Komuter Membuat Anda Stress



Gambar.45. Menjadi Komuter Membuat Anda Merasa Kelebihan Beban Kerja

Perjalanan dari daerah asal ke daerah tujuan terkadang dirasa sebagai proses bekerja. Lokasi kerja yang dekat tentunya akan membuat nyaman. 40,4% responden setuju menjadi komuter menyebabkan beban kerja terasa lebih tinggi namun 40,6% menjawab menjadi komuter tidak menyebabkan beban kerja menjadi lebih tinggi.

Kualitas hidup laki-laki lebih baik dibandingkan perempuan yang ditunjukkan secara statistik menggunakan uji-t tidak berpasangan ada perbedaan antara kualitas hidup komuter yang berjenis kelamin laki-laki dan perempuan, hal ini ditunjukkan dengan nilai t-hitung sebesar -2,719 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,007.

Kualitas hidup komuter berdasarkan usia menunjukkan bahwa komuter yang berusia di bawah 30 tahun memiliki kualitas hidup paling rendah dan kualitas hidup komuter yang berusia di atas 50 tahun paling tinggi, secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara kualitas hidup berdasarkan usia, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 11,741 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,000.

Kualitas hidup komuter berdasarkan status menunjukkan bahwa komuter yang berstatus duda memiliki kualitas hidup paling rendah sedangkan komuter yang berstatus janda memiliki kualitas hidup paling baik, secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara kualitas hidup berdasarkan status, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 3,589 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,014.

Kualitas hidup ditinjau dari sudut pandang pendidikan komuter secara statistik menggunakan Anova menunjukkan tidak ada perbedaan antara kualitas hidup berdasarkan pendidikan, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 1,990 atau nilai sig-2 tailed $> 0,05$ yaitu sebesar 0,079.

Kualitas hidup ditinjau dari sudut pandang pekerjaan menunjukkan bahwa komuter yang bekerja sebagai komuter memiliki kualitas hidup paling baik sedangkan komuter yang

bekerja sebagai pegawai swasta atau jenis pekerjaan lainnya memiliki kualitas hidup yang paling rendah, secara statistik menggunakan Anova menunjukkan ada perbedaan antara kualitas hidup berdasarkan jenis pekerjaan, hal ini ditunjukkan dengan nilai F-hitung sebesar 7,262 atau nilai sig-2 tailed $< 0,05$ yaitu sebesar 0,000.

BAB IV

HUBUNGAN KAUSAL FAKTOR PENDORONG DAN PENARIK PADA PENGEMBANGAN WILAYAH

A. Pengaruh Faktor Pendorong Terhadap Pengembangan Wilayah

Mobilitas individual merupakan karakteristik kehidupan metropolitan. Tempat asal komuter sangat bervariasi dari kota-kota kecil di sekitar kota metropolitan tersebut seperti kota Medan. Khusus bagi komuter mereka berasal dari pemukiman-pemukiman di pinggiran kota, mereka memasuki kota metropolitan pagi hari untuk bekerja di segenap penjuru kota, dan pada sore hari mereka pulang ke tempat tinggalnya di pinggiran metropolitan. Kombinasi dari gerak individual ini menimbulkan suatu gerak masyarakat atau penduduk suatu metropolitan.

Umumnya, penduduk kota berkeinginan tinggal di bagian atau sektor wilayah kota yang baik; sementara yang lainnya bergerak ke lokasi-lokasi antar unit ketetanggaan. Alasan gerakan ini bervariasi, misalnya untuk meningkatkan pendapatan yang lainnya untuk memperoleh lahan perumahan yang lebih luas atau lebih nyaman. Sebaliknya, ada sementara kelompok penduduk yang tertarik ke wilayah pusat kota, kelompok ini umumnya kaum remaja atau orang-orang bujangan. Sedangkan penduduk lama yang masih bertahan di pusat kota biasanya kaum pensiunan atau golongan lanjut usia. Ada kelompok minoritas dengan alasan tidak mampu atau karena diskriminasi, mereka tidak melakukan perpindahan ke wilayah-wilayah suburban.

Permasalahan utama dalam menghadapi laju migrasi yang pesat di Kota Medan adalah pemenuhan kebutuhan akan perumahan. Kendala yang dihadapi dalam mengatasi masalah tersebut terbentur dengan ketersediaan lahan yang kian terbatas tiap tahunnya. Arus urbanisasi ke perkotaan yang

semakin hari kian meningkat menambah kontribusi keterbatasan lahan. Hal ini disebabkan oleh jumlah penduduk yang sangat besar (relatif terhadap luas lahan) menyebabkan permintaan terhadap lahan jauh melebihi jumlah lahan yang tersedia di Medan. Kebutuhan untuk perumahan dan fasilitas umum bersaing dengan kebutuhan untuk bisnis, padahal luas lahan tidak bisa ditambah. Akibatnya harga lahan di Medan melonjak jauh lebih cepat dibandingkan laju pertumbuhan pendapatan rata-rata penduduk Medan. Dampaknya jelas, semakin banyak orang yang “terusir” dari Medan sebagai konsekuensi logis keinginannya untuk memiliki rumah/tanah.

Orang pindah ke luar Medan biasanya didorong oleh tekanan penduduk yang demikian berat di Medan. Orang-orang ini kemudian mencari tempat tinggal yang cukup jauh sehingga harga tanah dan rumah masih dalam jangkauan, tetapi cukup dekat sehingga masih mempertahankan pekerjaan di Medan. Binjai, Deli Serdang bahkan Langkat merupakan wilayah pelarian yang paling ideal bagi penduduk Medan. Arus perpindahan ini demikian besar, sehingga jumlah migrasi masuk ke Medan tetap tinggi. Sampai saat ini komuter masih memiliki peranan penting dalam pertumbuhan penduduk Medan dan tentu juga kualitas hidup komuter itu sendiri.

Berdasarkan hal tersebut, pemerintah mengembangkan kota-kota baru di sekitar Medan. Kota-kota tersebut dirancang sebagai kota penyangga (*buffer city*). Selain itu, pemerintah juga mengambil kebijaksanaan dalam pengembangan daerah perkotaan sebagai wilayah permukiman yaitu dengan jalan memperluas jaringan wilayah permukiman dengan mendorong pertumbuhan permukiman di kota-kota lain sekitarnya, dalam sebuah proses perkembangan komplementatif antar kota Medan dan kota satelit di sekitarnya.

1. Biaya Perumahan dan Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Pengaruh biaya perumahan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa

semakin tinggi biaya perumahan maka akan semakin besar alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar 1,555 atau nilai sig 2-tailed > 0,05 yaitu sebesar 0,121 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel biaya perumahan tidak signifikan pada taraf alpha 5% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 5% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,102.

Kecenderungan perkembangan kota berdampak negatif terhadap perkembangan kota-kota menengah dan kecil di wilayah lain antara lain 1) terjadinya eksploitasi yang berlebihan terhadap sumber daya alam di sekitar kota-kota besar dan metropolitan untuk mendukung dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi; 2) secara kontinu terus terjadi konversi lahan pertanian produktif menjadi kawasan pemukiman, perdagangan dan industri; 3) menurunnya kualitas lingkungan fisik kawasan perkotaan akibat terjadinya perusakan lingkungan dan semakin besar skala polusi; 4) menurunnya kualitas hidup masyarakat perkotaan karena permasalahan sosial-ekonomi dan penurunan kualitas pelayanan kebutuhan dasar perkotaan.

Dampak negatif lain yang ditimbulkan terhadap kota-kota di wilayah lain yaitu 1) *over concentration* penduduk kota 2) tidak optimalnya fungsi ekonomi perkotaan terutama kota menengah-kecil dalam menarik investasi dan tempat penciptaan lapangan kerja; 3) tidak optimalnya peranan dan fungsi kota dalam mendukung perwujudan sistem kota-kota nasional. Hingga kini kegiatan ekonomi di wilayah perkotaan masih banyak yang tidak sinergis dengan kegiatan ekonomi di wilayah pedesaan, akibatnya peran kota yang diharapkan dapat memberikan *trickle down effect* justru menimbulkan dampak negatif bagi pertumbuhan daerah asal.

2. Rasio Ketergantungan dan Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Pengaruh rasio ketergantungan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi rasio ketergantungan maka akan semakin besar alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar 3,192 atau nilai sig 2-tailed $< 0,01$ yaitu sebesar 0,002 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel rasio ketergantungan signifikan pada taraf alpha 1% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,173.

Mereka mempunyai anggapan bahwa dengan status perkawinan yang sudah menikah atau sudah janda/duda berarti mereka mempunyai tanggungan keluarga sehingga ikatan kekeluargaan/kekerabatan dengan orang-orang yang disayangi di daerah asal menjadi "hambatan" yang menghalangi keinginan mereka untuk bermigrasi sirkuler. Hal ini berarti sesuai dengan teori Ravenstein (1985) yang mengatakan bahwa penduduk yang masih muda dan belum menikah lebih banyak melakukan migrasi dibandingkan mereka yang berstatus menikah, janda/duda. Para migran yang belum menikah melakukan migrasi sirkuler untuk mencari pengalaman baru di tempat tujuan, sehingga memilih untuk melakukan migrasi sirkuler. Disisi lain pendapatan yang mereka peroleh sebagai komuter akan dialokasikan untuk membiayai kehidupan keluarga.

3. Pendapatan Pasangan dan Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Pengaruh pendapatan pasangan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi pendapatan pasangan maka akan semakin besar alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar 2,924 atau nilai sig 2-tailed $> 0,01$ yaitu sebesar

0,004 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel pendapatan pasangan signifikan pada taraf alpha 1% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,186.

Secara simultan pengaruh biaya perumahan, rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan signifikan pada taraf alpha 1% di mana nilai F-tabel sebesar 8,620 atau nilai sig 2-tailed < 0,01 yaitu sebesar 0,000. Hubungan antara biaya perumahan, rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan dengan alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien 0,252 atau koefisien determinasi sebesar 0,064. Ini menunjukkan bahwa 6,4% alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dipengaruhi oleh ketiga variabel tersebut sedangkan 93,6% dipengaruhi oleh variabel lain.

4. Biaya Perumahan dan Kualitas Hidup

Pengaruh biaya perumahan terhadap kualitas hidup ditandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi biaya perumahan maka akan semakin rendah tingkat kualitas hidup komuter. Namun nilai t-tabel sebesar 0,155 atau nilai sig 2-tailed > 0,05 yaitu sebesar 0,877 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel biaya perumahan tidak signifikan pada taraf alpha 5% terhadap kualitas hidup komuter. Hubungan antar kedua variabel ini tidak signifikan pada taraf alpha 5% dengan nilai koefisien korelasi sebesar -0,016.

Migran sirkuler yang memiliki lahan di daerah asal akan cenderung melakukan migrasi sirkuler. Namun, lahan yang dimiliki sempit atau mungkin bukan milik pribadi melainkan masih berstatus lahan milik keluarga, sehingga mereka melakukan migrasi sirkuler untuk memenuhi kebutuhan dasar yang tidak tercukupi dengan bekerja di desa. Oleh karena itu migrasi ditujukan untuk menabung sebanyak-banyaknya agar bisa mengirim remiten ke daerah asal, karena besar remiten para migran sirkuler jauh lebih

besar daripada migran permanen. Remiten dapat digunakan untuk membangun rumah sendiri atau membeli tanah pertanian sendiri di daerah asal. Tenaga yang masih kuat menjadi modal dasar untuk bekerja dan bermigrasi. Migrasi tenaga kerja juga dipengaruhi oleh factor struktural seperti karakteristik sosio-demografis, tingkat kepuasan tempat tinggal, kondisi daerah asal dan karakteristik komunitas. Pada umumnya ketidakpuasan pada latar belakang ini mempengaruhi seseorang untuk bermigrasi. Hal ini sejalan dengan faktor pendorong migrasi yang dikemukakan Rozi Munir (1981) yaitu makin berkurangnya sumber-sumber alam karena bahan baku makin susah diperoleh, sehingga penduduk tidak memiliki faktor produksi sendiri, seperti lahan pertanian, tanah, hasil tambang atau hasil pertanian. Penduduk yang tidak mempunyai lahan di daerah asal akhirnya memutuskan untuk melakukan migrasi sirkuler dengan harapan mendapat keadaan lingkungan dan keadaan hidup yang lebih baik dan menyenangkan.

5. Rasio Ketergantungan dan Kualitas Hidup

Pengaruh rasio ketergantungan terhadap kualitas hidup ditandai dengan koefisien yang bernilai negatif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi rasio ketergantungan maka akan semakin tinggi kualitas hidup komuter. Nilai t-tabel sebesar -1,384 atau nilai sig 2-tailed > 0,05 yaitu sebesar 0,167 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel rasio ketergantungan tidak signifikan pada taraf alpha 5% terhadap kualitas hidup komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 10% dengan nilai koefisien korelasi sebesar -0,086.

6. Pendapatan Pasangan dan Kualitas Hidup

Pengaruh pendapatan pasangan terhadap kualitas hidup ditandai dengan koefisien yang bernilai negatif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi pendapatan pasangan maka akan semakin tinggi kualitas hidup komuter. Nilai t-tabel sebesar -2,457 atau nilai sig 2-tailed > 0,05 yaitu sebesar 0,014 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel

pendapatan pasangan signifikan pada taraf alpha 5% terhadap kualitas hidup komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien korelasi sebesar -0,135.

Secara simultan pengaruh biaya perumahan, rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan signifikan pada taraf alpha 5% di mana nilai F-tabel sebesar 3,037 atau nilai sig 2-tailed < 0,05 yaitu sebesar 0,029. Hubungan antara biaya perumahan, rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan dengan kualitas hidup ini signifikan pada taraf alpha 5% dengan nilai koefisien 0,153 atau koefisien determinasi sebesar 0,023. Ini menunjukkan bahwa 2,3% kualitas hidup dipengaruhi oleh ketiga variabel tersebut sedangkan 97,7% dipengaruhi oleh variabel lain.

B. Pengaruh Faktor Penarik Terhadap Pengembangan Wilayah

Tujuan pembangunan meliputi kenaikan yang cepat pada pendapatan per kapita, menyediakan kesempatan kerja yang cukup, distribusi pendapatan yang merata dalam perkembangan pembangunan, serta kemakmuran antar daerah dan mengubah struktur perekonomian. Kondisi sosial ekonomi di daerah asal yang tidak mendukung untuk memenuhi kebutuhan seseorang, menyebabkan orang tersebut ingin pergi ke daerah lain yang dapat memenuhi kebutuhannya. Sedangkan setiap individu mempunyai kebutuhan yang berbeda, maka penilaian terhadap daerah asal dari masing-masing individu di masyarakat tersebut berbeda-beda, sehingga proses pengambilan keputusan untuk pindah (mobilitas) dari masing-masing individu berbeda pula (Mantra, 2000).

Pada hakikatnya mobilitas penduduk merupakan refleksi perbedaan pertumbuhan dan ketidakmerataan fasilitas pembangunan antara satu daerah dengan daerah lain. Kenyataan tersebut yang kemudian memicu adanya mobilitas tenaga kerja dari daerah yang mempunyai fasilitas pembangunan kurang baik bergerak menuju ke daerah yang

mempunyai fasilitas pembangunan lebih baik, yaitu antara wilayah pedesaan dan wilayah perkotaan (Saefullah, 1994).

Pertumbuhan penduduk yang besar, persebaran yang tidak merata antar daerah dan perekonomian yang cenderung terkonsentrasi di perkotaan mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas. Pertumbuhan ekonomi di daerah perkotaan menunjukkan perkembangan yang pesat, sedangkan pertumbuhan ekonomi di daerah pedesaan adalah cukup lambat. Oleh karena itu, terjadi kesenjangan pertumbuhan ekonomi antara daerah asal dan daerah tujuan komuter.

Adanya kesenjangan sosial ekonomi tersebut maka muncullah permasalahan-permasalahan sosial ekonomi baik itu di daerah asal maupun di daerah tujuan yang masalahnya relatif lebih beragam. Permasalahan yang muncul salah satunya yaitu, munculnya fenomena keputusan tenaga kerja menjadi commuter. Tenaga kerja yang terpaksa memutuskan menjadi commuter dengan bekerja ke kota tersebut tentunya mempunyai latar belakang berbeda, salah satu diantaranya karena tekanan kondisi sosial ekonomi yang tidak cukup untuk biaya hidup sehari-hari. Adanya harapan untuk memperoleh kesempatan kerja dengan tingkat upah yang lebih baik, mendorong tenaga kerja daerah asal memilih alternatif melakukan commuter ke kota demi mencukupi kebutuhan hidupnya.

Dampak dari aktivitas commuter yaitu meningkatnya kesejahteraan ekonomi keluarga pelaku commuter, karena mereka lebih banyak membelanjakan pendapatannya di daerah asal untuk membiayai kebutuhannya sehari-hari dan digunakan untuk investasi membeli tanah, hewan ternak selain itu juga untuk membangun rumah. Dengan demikian terjadi arus uang dari kota ke desa dan sebaliknya terjadi arus modal tenaga kerja dari desa ke kota. Tambahan penghasilan merupakan dampak yang mereka harapkan dan mereka rencanakan sebelumnya, sementara tanpa disadari atau tidak oleh mereka telah membawa dampak terutama dalam kehidupan sosial mereka. Gerak *commuter* yang merupakan

salah satu bentuk keterkaitan antara desa-kota ini telah membawa arus informasi maupun inovasi-inovasi yang terjadi di perkotaan lebih cepat sampai ke desa. Dukungan transportasi yang baik akan lebih mempererat keterkaitan desa dengan kota. Sementara di kota terjadi interaksi antara penduduk daerah tujuan dengan daerah asal, sehingga mereka saling bertukar kebudayaan dan kebiasaan yang akhirnya akan dapat mempengaruhi kehidupan sosial di daerah tujuan maupun di daerah asal mereka.

Secara positif mobilitas penduduk telah menjadi penghubung antara kehidupan daerah tujuan yang modern dengan kehidupan daerah asal yang tradisional. Para pelaku commuter mempunyai andil baik dalam kegiatan daerah asal maupun dalam proses pembangunan di daerah tujuan. Sebagian besar waktu mereka diabdikan untuk kepentingan daerah tujuan, kemudian dengan remittan dan pengalamannya di daerah tujuan memberikan bantuan yang besar terhadap proses pembangunan di daerah asal. Namun, keadaan ini telah menimbulkan suatu kecenderungan dimana proses pembangunan desa akan bergantung pada perkembangan yang terjadi di daerah tujuan. Sebagian besar keluarga pelaku commuter yang tinggal di daerah asal bergantung pada remittance yang dibawa oleh pelaku commuter tersebut. Meskipun ditinggal banyak oleh usia produktifnya menuju ke daerah tujuan, bukan berarti perekonomian daerah asal menjadi terpuruk. Usia produktif penduduk desa tetap memberikan kontribusi ekonomi kepada daerah asalnya hal ini tampak dari nilai penghasilan yang dibawa ke daerah asal (Saefullah, 1994).

Saefullah (1994) juga menyatakan bahwa perlunya suatu kebijakan yang mengarahkan mobilitas penduduk menjadi peluang untuk mempercepat proses pembangunan di daerah asal. Salah satu kebijakan yang dianut di negara-negara berkembang adalah program pembangunan desa yang di Indonesia dilaksanakan secara integratif. Kebijakan ini akan efektif apabila disertai dengan suatu program yang

memberikan kesempatan kepada suatu daerah untuk belajar dan meniru kegiatan pembangunan daerah lainnya, karena itu suatu intervensi kebijakan yang kiranya tepat adalah mendorong pola mobilitas penduduk yang dapat mempercepat proses pembangunan setempat. Dalam hal ini pelaku mobilitas dapat memainkan peranan sebagai media dalam upaya memindahkan pengalaman pembangunan dari daerah lain ke desa asal. Orang-orang daerah asal hendaknya diberi semangat untuk pergi ke kota melalui perbaikan transportasi, penyediaan fasilitas akomodasi bagi pelaku mobilitas, dan yang lebih penting lagi tidak memberlakukan kebijakan kota tertutup bagi para migran. Selama tingkat pertumbuhan dan fasilitas pembangunan antara satu daerah dengan daerah lainnya berbeda, maka mobilitas penduduk akan terus berlangsung. Demikian pula, selama fasilitas pembangunan daerah tujuan jauh lebih baik daripada fasilitas pembangunan di daerah asal, tidak mungkin arus penduduk bisa dihentikan.

Lahan pertanian yang semakin sempit karena pertumbuhan penduduk yang sangat cepat dan juga dipakai untuk penyelenggaraan sektor manufaktur, jasa, dan pemukiman penduduk sehingga terjadilah penyempitan lapangan kerja di sektor pertanian. Di sisi lain sektor manufaktur dan jasa di daerah asal tidak mampu menampung angkatan kerja yang ada. Hal ini memicu terjadinya intensitas mobilitas yang cukup tinggi. Proses mobilitas orang disebabkan oleh semakin kurang menariknya kehidupan di daerah asal, kawasan yang kegiatan ekonomi utamanya adalah pertanian sudah kehilangan daya saing secara drastis.

Produktivitas sektor pertanian semakin menurun, sektor pertanian menjadi tidak produktif sehingga peluang kerja di asal semakin sempit dapat mendorong penduduk daerah asal untuk mencari pekerjaan di sektor lain di daerah lain.

1. Pendapatan dan Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Pengaruh pendapatan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi pendapatan maka akan semakin besar alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar 1,989 atau nilai sig 2-tailed < 0,05 yaitu sebesar 0,047 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel pendapatan signifikan pada taraf alpha 5% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,216.

Komuter merupakan fenomena alamiah sejalan dengan perkembangan ekonomi dan tingkat kesejahteraan penduduk di suatu daerah. Hal yang harus diperhatikan atau dihindari dalam kaitannya dengan komuter adalah adanya konsentrasi penduduk yang tinggi atau berlebihan di suatu wilayah sehingga menimbulkan apa yang disebut dengan *aglomerasi* atau *primacy*. Selama ini Indonesia menerapkan kebijaksanaan komuter melalui dua pendekatan. *Pertama*, mengembangkan daerah-daerah pedesaan agar lebih maju dengan memiliki ciri-ciri sebagai daerah perkotaan. *Kedua*, mengembangkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru yang dikenal dengan "daerah penyangga pusat pertumbuhan". Pendekatan pertama berupaya untuk memacu tingkat pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian daerah-daerah pedesaan didorong pertumbuhannya agar memiliki ciri-ciri kekotaan. Penduduk desa tersebut dapat dikategorikan sebagai "orang kota" walaupun sebenarnya mereka masih tinggal di suatu daerah yang memiliki warna pedesaan. Hal ini sejalan dengan istilah wisata pantai atau kota pantai, desa wisata agribisnis, dan lain-lain. Kebijakan kedua adalah mengembangkan kota-kota kecil dan sedang yang selama ini telah ada untuk mengimbangi pertumbuhan kota-kota

besar dan metropolitan.

Pola pengembangan kota masih didasarkan pada konsep pengembangan yang menekankan pada aspek ekonomi semata, yang ditunjukkan dengan pembangunan sarana sosial yang modern. Hal ini diakibatkan karena kemampuan pemerintah dalam mengelola kebijakan ekonomi dirasakan masih sangat terbatas dan sektor swasta diberikan kesempatan luas untuk berperan aktif dalam hal ini. Dengan demikian pendekatannya hanya menekankan pada aspek ekonomi, padahal pertumbuhan ekonomi tidak mampu selalu mampu membawa hasil maksimal. Strategi pembangunan pedesaan seperti pembangunan pusat- pusat pertumbuhan (*growth center*) maupun program kawasan terpadu seperti membentuk konsep desa kota ternyata kurang efektif dalam mencegah arus migrasi yang masuk ke kota. Karena mau tidak mau tren komuter di Indonesia hingga sekarang ini masih terjadi pada tataran perpindahan penduduk dengan harapan untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik di kota.

2. Aksesibilitas dan Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Pengaruh aksesibilitas daerah tujuan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa semakin mudah aksesibilitas maka akan semakin besar alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar 5,693 atau nilai sig 2-tailed $< 0,01$ yaitu sebesar 0,000 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel aksesibilitas daerah tujuan signifikan pada taraf alpha 5% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,312.

3. Kesempatan Kerja dan Alokasi Pendapatan ke Daerah Asal Komuter

Pengaruh kesempatan kerja terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan

koefisien yang bernilai negatif yang menunjukkan bahwa semakin besar peluang kesempatan kerja di daerah tujuan komuter maka akan semakin kecil alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar -2,961 atau nilai sig 2-tailed < 0,01 yaitu sebesar 0,003 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel kesempatan kerja signifikan pada taraf alpha 1% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini tidak signifikan pada taraf alpha 5% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,060.

Walaupun migran sirkuler memiliki pekerjaan di daerah asal, namun penghasilan yang mereka dapatkan tidak dapat memenuhi kebutuhan dasar mereka. Hal ini sesuai dengan teori Rozi Munir (1981) yang mengatakan ada faktor pendorong dan faktor penarik migrasi. Masuknya teknologi yang menggunakan mesin mengakibatkan menyempitnya lapangan pekerjaan. Sehingga penduduk merasa mempunyai kesempatan untuk memasuki lapangan pekerjaan di tempat tujuan migrasi yang dapat memberikan daya tarik untuk para migran yang sebelumnya tidak/belum bekerja di daerah asal.

Dari jumlah penduduk 219 juta jiwa lebih hasil proyeksi penduduk 2007, angkatan kerja yang tersedia di perkotaan sebesar 43.695.516 orang dan di daerah pedesaan 62.161.745 orang. Angka ini menjelaskan bahwa bagian terbesar angkatan kerja masih mendiami daerah pedesaan dibandingkan perkotaan.

Dari jumlah tersebut, mereka yang terserap di sektor pertanian perkotaan adalah 4.584.875 orang (10 persen), manufaktur sebanyak 10.383.762 orang (24 persen) dan jasa sebanyak 22.512.463 (52 persen). Berdasarkan lapangan pekerjaan utama, penduduk perkotaan yang bekerja di sektor formal dan informal masing-masing sebanyak 19.112.598 (18 persen) dan 17.966.715 (17 persen).

Ini menunjukkan bahwa perkembangan sektor jasa di perkotaan semakin meningkat dengan tajam. Sektor ini

menyerap separuh dari jumlah angkatan kerja yang tersedia. Sejalan dengan makin berkembangnya proses pengkotaan daerah sekitar kota, maka penyerapan angkatan kerja di sektor pertanian pun mengalami penurunan. Faktor yang paling besar kontribusinya dalam hal ini adalah konversi lahan pertanian produktif menjadi lahan pemukiman, industri dan rekreasi. Konsekuensinya adalah tenaga kerja pertanian akan beralih ke sektor manufaktur dan sektor jasa. Pada kenyataannya sektor jasa menjadi sektor yang cukup diminati dibandingkan dengan sektor manufaktur. Akan tetapi sektor formal dan informal menunjukkan angka yang tidak mencolok.

Untuk daerah pedesaan, mereka yang terserap di sektor pertanian 36.674.901 orang (58 persen), manufaktur sebanyak 7.231.460 (11 persen) dan jasa sebanyak 17.430.901 (28 persen). Sektor formal menyerap 9.764.644 (9 persen) dan sektor informal menyerap 46.712.643 (41 persen). Daerah pedesaan masih didominasi oleh sektor pertanian dan informal. Selain dari lapangan kerja dan kesempatan kerja yang tersedia, hal ini sangat berkaitan erat dengan keadaan psikososial maupun sosial ekonomi dari masyarakat pedesaan seperti struktur masyarakatnya yang sederhana, mata pencaharian homogen, kekerabatan yang tinggi, non materialis, *kindship*, organisasi sosialnya sederhana, dan mobilitas rendah.

Pengaruh kesempatan kerja terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ditandai dengan koefisien yang bernilai negatif yang menunjukkan bahwa semakin besar peluang kesempatan kerja di daerah tujuan komuter maka akan semakin kecil alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Nilai t-tabel sebesar -2,961 atau nilai sig 2-tailed $< 0,01$ yaitu sebesar 0,003 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel kesempatan kerja signifikan pada taraf alpha 1% terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Hubungan antar kedua variabel ini tidak

signifikan pada taraf alpha 5% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,060.

Secara simultan pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja signifikan pada taraf alpha 1% dimana nilai F-tabel sebesar 17,627 atau nilai sig 2-tailed < 0,01 yaitu sebesar 0,000. Hubungan antara pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja dengan alokasi pendapatan ke daerah asal komuter ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien 0,350 atau koefisien determinasi sebesar 0,122. Ini menunjukkan bahwa 12,2% alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dipengaruhi oleh ketiga variabel tersebut sedangkan 87,8% dipengaruhi oleh variabel lain.

4. Pendapatan dan Kualitas Hidup

Pengaruh pendapatan terhadap kualitas hidup ditandai dengan koefisien yang bernilai negatif yang menunjukkan bahwa semakin tinggi pendapatan maka akan semakin tinggi kualitas hidup komuter. Nilai t-tabel sebesar -0,739 atau nilai sig 2-tailed > 0,05 yaitu sebesar 0,460 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel pendapatan tidak signifikan pada taraf alpha 5% terhadap kualitas hidup komuter. Hubungan antar kedua variabel ini tidak signifikan pada taraf alpha 5% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,045.

Sesuai dengan teori Todaro (1992) yang mengatakan bahwa terdapat perbedaan tingkat upah antara desa dan kota. Para migran memprediksikan bahwa pendapatan yang diharapkan di kota akan lebih banyak. Faktor yang paling dominan yang mempengaruhi seseorang untuk bermigrasi adalah sulitnya memperoleh pendapatan di daerah asal dan kemungkinan untuk memperoleh pendapatan yang lebih baik di daerah tujuan. Sama halnya teori yang Ravenstein (1985) yang mengatakan bahwa motif ekonomi merupakan pendorong utama seseorang melakukan migrasi, semakin tinggi pendapatan seseorang, semakin tinggi frekuensi mobilitas orang tersebut. Dimana ada peningkatan

pendapatan perkapita akan mengakibatkan pertumbuhan ekonomi yang selanjutnya berakibat pada peningkatan kesempatan kerja.

5. Aksesibilitas dan Kualitas Hidup

Pengaruh aksesibilitas daerah tujuan terhadap kualitas hidup ditandai dengan koefisien yang bernilai negatif yang menunjukkan bahwa semakin mudah aksesibilitas maka akan semakin tinggi kualitas hidup komuter. Nilai t-tabel sebesar -0,006 atau nilai sig 2-tailed > 0,05 yaitu sebesar 0,995 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel aksesibilitas daerah tujuan tidak signifikan pada taraf alpha 5% terhadap kualitas hidup komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 10% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,095.

Kota dengan segala keunggulan fasilitas, teknologi dan aksesibilitas menjadi pusat jaringan global. Perkembangan teknologi dan modernisasi mendorong daerah yang tadinya merupakan basis mulai berubah menjadi daerah yang dikuasai oleh industri dan jasa. Pola konsumsi masyarakat mulai berubah yang sangat dipengaruhi oleh selera dan iklan yang merangsang kebutuhan baru. Banyak studi empiris membuktikan bahwa semakin majunya suatu daerah/kawasan/kota/negara akan semakin tinggi pula tingkat komuternya.

Masalah klasik yang dihadapi berkaitan dengan komuter selalu pada "komuter tidak terkendali". Ini terjadi sebagai akibat dari praktek sistem ekonomi yang terlalu mementingkan *modernisasi* industri di kota dan terlalu mengutamakan sektor modern di kota. Akibatnya tidak mampu menyediakan pemenuhan kebutuhan dasar bagi penduduk kota maupun penduduk desa. Arus komuter yang pesat juga merupakan kelemahan masyarakat yang tidak mampu menciptakan pasaran dalam negeri yang memadai untuk mendorong produksi (baik pertanian maupun industri). Bagi banyak negara berkembang,

termasuk Indonesia, kebijakan pembangunan yang mengabaikan sektor pertanian telah menimbulkan tidak memadainya pertumbuhan pendapatan di daerah pedesaan. Di sisi lain, kebijakan mengimpor teknologi padat modal secara besar-besaran untuk mencapai industrialisasi dengan segera telah menyebabkan pertumbuhan kesempatan kerja di kota tidak sesuai dengan jumlah orang yang mencari pekerjaan. Ribuan petani di pedesaan kehilangan tanah karena mekanisasi pertanian yang belum waktunya, alih fungsi lahan yang semakin terus meningkat menimbulkan gejala baru yang menyebabkan petani harus berpindah ke kota-kota yang tumbuh dengan pesat, tetapi apa yang diharapkan mereka ternyata tidak terwujud.

6. Kesempatan Kerja dan Kualitas Hidup

Pengaruh kesempatan kerja terhadap kualitas hidup di tandai dengan koefisien yang bernilai positif yang menunjukkan bahwa semakin besar peluang kesempatan kerja di daerah tujuan komuter maka akan semakin rendah kualitas hidup komuter. Nilai t-tabel sebesar 3,618 atau nilai sig 2-tailed < 0,01 yaitu sebesar 0,000 yang menyimpulkan bahwa pengaruh variabel kesempatan kerja signifikan pada taraf alpha 1% terhadap kualitas hidup komuter. Hubungan antar kedua variabel ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,201.

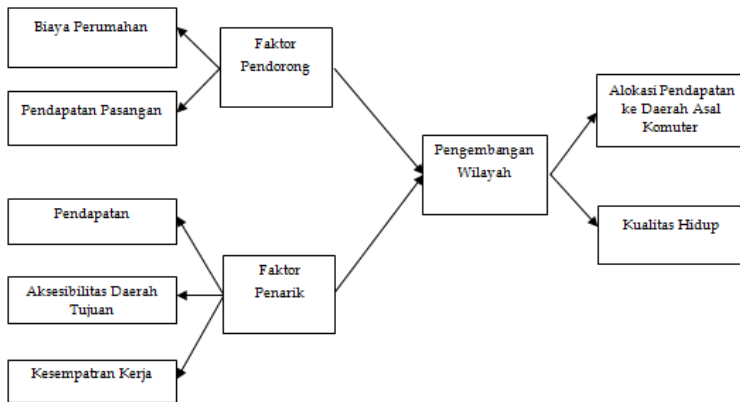
Tingginya kepadatan di Medan saat ini mengindikasikan telah terjadi pergerakan/aliran penduduk menuju pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, sosial dan politik walaupun secara absolut pertumbuhan penduduk alami yang diakibatkan oleh fertilitas semakin menurun. Jika kondisi ini terus dibiarkan maka akan berdampak pada kapasitas tampung wilayah yang akan mengalami kejenuhan karena jumlah penduduk yang semakin besar, seperti 1) daerah perkotaan akan terus menarik pergerakan penduduk dalam jumlah yang semakin besar, 2) penduduk yang terkonsentrasi itu akan mengalami kesulitan dalam memanfaatkan lapangan pekerjaan dan kesempatan kerja

yang tersedia karena akan terjadi kompetisi yang ketat 3) semakin besar potensi konflik yang ada. Wilayah pedesaan akan mengalami kerugian karena semakin banyak kehilangan sumberdaya manusianya yang lebih produktif. Secara lebih luas akan sangat mengganggu pertumbuhan kota-kota kecil dan menengah terutama di luar Jawa, pertumbuhan akan berjalan lambat dan semakin mengalami ketertinggalan. RPJMN telah memberikan gambaran yang jelas bahwa pertumbuhan perkotaan yang tidak seimbang seperti ini ditambah dengan adanya kesenjangan pembangunan antar wilayah menimbulkan komuter yang tidak terkendali. Secara fisik hal ini ditunjukkan oleh 1) meluasnya wilayah perkotaan karena pesatnya perkembangan dan meluasnya *fringe area* terutama di kota-kota besar dan metropolitan; 2) meluasnya perkembangan fisik perkotaan di kawasan sub-urban yang telah mengintegrasikan kota-kota yang lebih kecil disekitar kota intinya dan membentuk konurbasi yang tidak terkendali; 3) meningkatnya jumlah desa-kota; 4) terjadinya reklasifikasi (perubahan daerah rural menjadi daerah urban); 5) kecenderungan pertumbuhan penduduk kota inti di kawasan metropolitan menurun dan sebaliknya di daerah sekitarnya mengalami peningkatan (proses pengkotaan pada kawasan pedesaan).

Secara simultan pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja signifikan pada taraf alpha 1% dimana nilai F-tabel sebesar 5,559 atau nilai sig 2-tailed < 0,01 yaitu sebesar 0,001. Hubungan antara pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja dengan kualitas hidup ini signifikan pada taraf alpha 1% dengan nilai koefisien 0,205 atau koefisien determinasi sebesar 0,042. Ini menunjukkan bahwa 4,2% kualitas hidup dipengaruhi oleh ketiga variabel tersebut sedangkan 95,8% dipengaruhi oleh variabel lain.

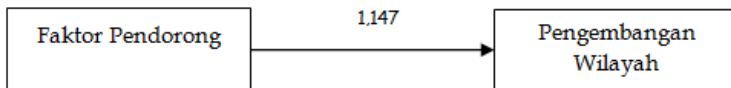
C. Model Faktor Pendorong dan Faktor Penarik Pada Komuter terhadap Pengembangan Wilayah

Model yang dihasilkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan pada komuter dan dari hasil uji statistik dengan menggunakan SEM (structural Equation Model) dengan bantuan AMOS v.5 dapat digambarkan model sebagai berikut :



Gambar.59. Model Perencanaan Wilayah

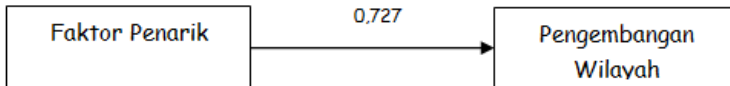
Berdasarkan model diatas berarti faktor pendorong yang ditentukan oleh 2 (dua) variabel yaitu biaya perumahan dan pendapatan pasangan mempengaruhi pengembangan wilayah yang ditentukan oleh 2 (dua) variabel yaitu alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup.



Gambar.60. Model 1

Faktor pendorong dalam hal ini biaya perumahan dan pendapatan pasangan mempengaruhi pengembangan wilayah yang ditentukan oleh variabel alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup.

Keadaan ini dijelaskan dengan bahwa setiap terjadi perubahan faktor pendorong 1 satuan akan berpotensi mendorong pengembangan wilayah sebesar 1,147 satuan.



Gambar.61. Model 2

Faktor penarik dalam hal ini pendapatan pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja mempengaruhi pengembangan wilayah yang ditentukan oleh variabel alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup.

Keadaan ini dijelaskan dengan bahwa setiap terjadi perubahan faktor penarik 1 satuan akan berpotensi mendorong pengembangan wilayah sebesar 0,727 satuan.

D. Temuan Teoritis

Setelah mengkaji dan menganalisis faktor pendorong dan faktor penarik terhadap pengembangan wilayah di Kota Medan maka temuan teoritis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Faktor Pendorong berpengaruh positif terhadap Pengembangan Wilayah. Dari tiga variabel yang menentukan faktor pendorong, satu variabel diantaranya yaitu rasio ketergantungan bukan merupakan variabel yang menentukan factor pendorong sedangkan dua variabel lainnya yaitu biaya perumahan dan pendapatan pasangan merupakan variabel yang menentukan factor pendorong. Temuan penelitian terdahulu yang relevan dengan temuan

penelitian ini diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Khotijah (2008) yang menemukan bahwa faktor pendorong komuter secara signifikan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Temuan lainnya yaitu Yulianti (2000) yang menghasilkan temuan bahwa pendapatan pasangan menjadi alasan yang signifikan seseorang memilih menjadi pekerja komuter. Tidak hanya di Indonesia, penelitian tentang perilaku komuter ini juga telah banyak dilakukan di berbagai Negara. Deka (2002) dan Durand (1996) menyimpulkan bahwa biaya perumahan merupakan variabel yang juga signifikan menjadi alasan seseorang memilih bekerja di Kota sedangkan untuk urusan tempat tinggal lebih memilih di daerah peri-peri atau kota satelit dengan alasan biaya perumahan yang lebih murah. Saim (2008), Klis (2008) dan Ommeren (2009) juga menghasilkan penelitian yang mendukung temuan penulis tentang variabel yang mempengaruhi seseorang memilih menjadi komuter adalah pendapatan pasangan yang minim dan kurang mendukung perekonomian keluarga.

2. Faktor Penarik berpengaruh positif terhadap Pengembangan Wilayah. Dari tiga variabel yang menentukan faktor penarik, semua variabel yaitu pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja merupakan variabel yang menentukan faktor penarik. Temuan penelitian terdahulu yang mendukung temuan ini adalah susilowati (2001), Purnomo (2004) yang menjelaskan bahwa pendapatan merupakan faktor yang menjadi alasan seseorang menjadi komuter. Selain itu Khotijah (2008) menghasilkan temuan bahwa variabel pengangguran adalah faktor yang secara signifikan mempengaruhi seseorang menjadi komuter. Bambang (1999), Ferida (2004), Atik (2006) dan Yusak (2007) meneliti tentang pengaruh pendapatan terhadap keputusan seseorang melakukan komuter dan menemukan bahwa variabel tersebut merupakan variabel yang signifikan. Tidak hanya di Indonesia, Durand (1996) Ommeren (2009) juga meneliti dan

menemukan temuan yang serupa. Variabel penarik lainnya dalam penelitian ini yang didukung oleh penelitian lain sebelumnya adalah kesempatan kerja dimana peneliti lain seperti Chotib (2000) di Indonesia, Deka (2002) dan Fernandez (2007) juga menemukan hal yang serupa. Variabel yang sangat banyak menyita perhatian peneliti adalah aksesibilitas ke daerah tujuan komuter. Berbagai penelitian tentang variabel ini seperti moda transportasi yang digunakan, jarak tempuh, waktu tempuh sampai besarnya biaya yang harus dialokasikan seorang komuter untuk melakukan komuter tak luput dari perhatian seperti Durand (1996), Chotib (2000), Kuppam (2001), Duany (2002), Wener (2003), Ferida (2004) dan Yusak (2007)

3. Sedangkan untuk pengembangan wilayah, semua variabel yaitu variabel alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup merupakan variabel yang menentukan pengembangan wilayah. Berkembangnya sebuah wilayah yang merupakan dampak dari aktivitas komuter pernah dilakukan secara kelembagaan oleh OECD (2001), selain itu juga dilakukan oleh peneliti lainnya seperti Durant (1996) dan Fernandez (2007). Sementara itu penelitian-penelitian tentang kualitas hidup seseorang yang beraktivitas menjadi komuter pernah dilakukan sebelumnya oleh Bunker (1992) dan Fernandez (2007). Bahwa aktivitas komuter menjadi variabel yang signifikan mempengaruhi pengembangan wilayah baik di daerah asal maupun daerah tujuan komuter dan komuter terkadang mengorbankan sedikit kualitas hidupnya untuk aktivitas komuternya.

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan analisis hasil kajian dan pembahasan tentang faktor pendorong dan faktor penarik dan kaitannya dengan pengembangan wilayah, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : 1) Faktor pendorong berpengaruh terhadap pengembangan wilayah di mana faktor pendorong yang terdiri dari biaya perumahan dan Pendapatan Pasangan berpengaruh terhadap Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup sebagai indikator pengembangan wilayah. 2) Faktor penarik berpengaruh terhadap pengembangan wilayah di mana faktor penarik yang terdiri dari pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja berpengaruh terhadap Alokasi pendapatan ke daerah asal komuter dan kualitas hidup sebagai indikator pengembangan wilayah.

DAFTAR PUSTAKA

- Abella, M. I., 1995. *“Asian Migrant and Contract Workers in The Middle East”* in The Cambridge Survey of World Migration, By R. Cohen (ed), Cambridge University Press.
- Adipitoyo, S., 2003. *Dilema Pemilihan Bahasa: studi Kualitatif Pengalihan Mata Pelajaran Muatan Lokal Bahasa Jawa ke Bahasa Mandarin*. Surabaya; Thesis, (tidak diterbitkan) Program Pasca Sarjana, Unair.
- Akil, Sjarifuddin., *Tinjauan Umum Pengembangan Wilayah dan Penataan Ruang*, Sumbangan Tulisan untuk Sejarah Tata Ruang Indonesia 1950 – 2000, Jakarta, 25 Maret 2003.
- Ala, Andre.B.,(ed), 1981. *Kemiskinan dan Strategi Memerangi Kemiskinan*, Yogyakarta; Penerbit Liberty.
- Amelie Constant & Klaus F. Zimmermann (2007), [Circular Migration: Counts of Exits and Years Away from the Host Country](#), IZA DP No. 2999, August 2007
- Anwar, A. 2005. *Ketimpangan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan* : Tinjauan Kritis.
- Arikunto, S. 2002. *Manajemen Penelitian*. Jakarta, Rineka Cipta.
- Arun R. Kuppam, Ram M. Pendyala (2001) [A structural equations analysis of commuters : activity and travel patterns](#), *Transportation*; 2001; 28, 1; ABI/INFORM Global pg. 33.
- Atik Nuraini, 2006, *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Migrasi Sirkuler menginap/mondok/Study Kasus Kabupaten Boyolali*. Skripsi, Fakultas Ekonomi UNDIP

- Bambang Eko Afiatno, 1999, " Niat Bermigrasi Penduduk dari Daerah Tertinggal di Jawa Timur", *Majalah Ekonomi*, No 1, tahun IX, BPFE UNAIEER, Surabaya.
- Bogue, D., J., 1969. *Priciple of Demography*, New York: John Wiley and Son, Inc.
- Bunker, Barbara B; Rice, Robert W; et al (1992) [Quality of Life in Dual-Career Families: Commuting Versus Single-Residence Couples](#), *Journal of Marriage and the Family*; May 1992; 54, 2; ProQuest Sociology pg. 399.
- Chotib, 2000, "Pengangguran Dan Mobilitas Pekerjaan Di Indonesia : Kajian Data SUPAS 1995 ", *Media Ekonomi*, Vol. 6 No.1 FE UI, Jakarta
- Chotib, 2002, " Krisis Ekonomi Dan Mobilitas Penduduk Indonesia" *Media Ekonomi*, Vol. 6 No.2 FE UI, Jakarta.
- Christaller, W., 1966, *Central Places in South Germany*, Terjemahan Baskin, W. W., Winglewiids Cliffs, N.J. : Prntice Hall, Inc.
- Devajyoti Deka (2002) [Predicting commute time of non-workers in the context of welfare reform](#), *Journal of Urban Affairs*; 2002; 24, 3; Academic Research Library, pg. 333
- Direktorat Jenderal Penataan Ruang. 2003. *Beberapa Ungkapan Sejarah Penataan Ruang Indonesia 1948 - 2000*. Citra Kreasi. Jakarta
- Direktorat Pengembangan Kawasan Strategis, *Ditjen Penataan Ruang*, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2002)
- Durand, Jorge; Kandel, William; Parrado, Emilio A; Massey, Douglas S (1996) [International migration and development](#)

in Mexican communities, *Demography*; May 1996; 33, 2; Academic Research Library, pg. 249

Effendi, Sofian, dkk., 1986. *Mobilitas Angkatan Kerja Indonesia ke Timur Tengah: Studi Kasus; Propinsi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta*, Propinsi Jawa Barat (Laporan Akhir, Buku II) Kerjasama Kantor Menteri Negara Kependudukan dan Lingkungan Hidup dengan PPK-UGM.

Eki, Ayub, T., 2002. *International Labour Migration From Eastern Flores Indonesia to Sabah Malaysia; A Study of Pattern, Causes and consequences* Unpublish Ph.D. Disertation, Adelaide: The University of Adelaide.

Fei, J.H and G. Ranis, 1961. *A theory of Economic Development. American Economic Review*, 51, 1961, hal 533-565.

Ferida Mulia, 2004, "*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Tenaga Kerja Desa Untuk Bekerja di Kota/ Study Kasus 4 Desan di Kabupaten Mranggen*, Skripsi, Fakultas Ekonomi UNDIP.

Firman, T., 1994., Migrasi Antar Provinsi dan Pengembangan Wilayah di Indonesia, *Jurnal Prisma* No. 7 Juli 1994

Friedman, J., 1975, *Regional Policy: Reading in Theory and Applications*, Cambridge, Massachusetts: the M.I.Tpress.

Friedman, J., and Douglass M., 1976, *Pengembangan Agropolitan: Menuju Siasat Baru Perencanaan Regional di Asia*, Terjemahan, Jakarta, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Fu Chen Lo (ed), 1976, *Kutub-Kutub Pertumbuhan dan Kebijaksanaan Regional di dalam Sistem Ekonomi Dualistik yang Terbuka: Teori Barat dan Kenyataan di*

Asia, Terjemahan, Jakarta, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Garis-garis Besar Haluan Negara Tahun 1983

Giddens, Anthony and Jonathan H. Turner (eds), 1997. *Social Theory Today*. Stanford, California; Stanford University Press.

Goldstein, Sidney, 1980. *Sirkulasi Dalam Konteks Mobilitas Total di Asia Tenggara*. Yogyakarta; Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan - UGM.

Gujarati, D., 2003., *Basic Econometrics*, 3rd edition, International Edition, Singapore: McGraw-Hill.

Hair, Jr., Joseph F., Rolph E., Anderson, Ronald., L., Taatham and William C., Black, 1992. *Multivariate Data Analysis with Readings*; (Third Eds); New York, McMillan Publishing Company.

Hansen, N.M. (ed), 1972, *Growth Centres in Regional Economic Development, London*: Croller-Macmillan Limited.

Hansen, N.M., 1972, *Criteria For a Growth Centre Policy, dalam Kuklinski, A (ed), Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning*, The Hague Mouton.

Haralambos, Michael and Martin Holborn, 2000. *Sociology: Themes and Perspective*, (Fifth Edition), London: Harper Collins Publishers Limited.

Hart, Keit, *Sektor Informal*, dalam Tadjuddin Noer Effendi (ed.), *Ur-banisasi Pengangguran dan Sektor Informal* (Jakarta: Gramedia, 1985).

Hechter, Michael & Kanazawa, Satoshi (1997) *[Sociological Rational Choice Theory](#)*, *Annu. Rev. Sociol.* 1997. 23:191-214

Hermann BP. (1993), **Developing a model of quality of life in epilepsy : the contribution of neuropsychology**. *Epilepsia*. 34 (suppl), 1993: 14-21

http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Medan

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Deli_Serdang

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Serdang_Bedagai

http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Binjai

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Langkat

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Karo

Hugo, G. . 1977. *Circular Migration*. Bulletin of Indonesian Economic Studies. Vol XIII, No. 3 November 1977. Australian National University Canberra.

Hugo, Graeme.J., 1978. *Population Mobility in West Java*. *Yogyakarta* : Gadjah Mada University Press.

Hugo, Graeme J., *Migrasi Sirkuler*, dalam Dorodjatun Kuntjoro-Jakti (ed.), *Kemiskinan di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986).

Hugo, G. (1995). *"International labour migration and family: Some observation from Indonesia"*. *Asian and Pacific Migration Journal*. Vol. 4, No. 2-3. p. 273-301.

Jellinek, Lea, *Sistem Pondok dan Migrasi Sirkuler*, dalam Dorodjatun Kuntjoro -Jakti (ed.) *Kemiskinan di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986).

Jorge Duany (2002) [Mobile livelihoods : The sociocultural practices of circular migrants between Puerto Rico and the United States](#), *The International Migration Review*; Summer 2002; 36, 2; ProQuest Sociology, pg. 355

Jos Van Ommeren & Mogens Fosgerau (2009) [Workers' marginal costs of commuting](#), *Journal of Urban Economics*, 65 (2009) 38–47

Khisty, C. Jotin and Lall, B Kent, 1990, *Transportation Engineering, An Introduction*, New Jersey: Prentice-Hall Inc.

Koentjaraningrat, 1984., *Kebudayaan Jawa*, Jakarta: Penerbit PT. Balai Pustaka.

Landale, Nancy S; Hauan, Susan M (1996) [Migration and premarital childbearing among Puerto Rican women](#), *Demography*; Nov 1996; 33, 4; Academic Research Library, pg. 429

Lee, Everett. S. 1976. *Teori Migrasi*. Pusat Penelitian Kependudukan UGM. Yogyakarta.

Lee, S. Everetts, 1991, *Teori Migrasi*, terjemahan oleh Hans Daeng, Pusat Penelitian Kependudukan, Universitas Gadjah Mada.

Leticia Ferná ndez, Cheryl Howard, Jon Amastae (2007) [Education, race/ethnicity and out-migration from a border city](#), *Popul Res Policy Rev* (2007) 26:103–124

Lewis, Oscar.,1961 in Roger, Everett. M., *Modernization Among Peasants; The Impact of Communication*, New York-

Sydney; Holt, Rinehart and Winston, Inc. 1969.

Mantra, I.B. 1981. *Population Movemant in West Rice Communities; A Case Study of two Dukuh in Yogyakarta Special Region*. Yogyakarta, Gadjah Mada University Press.

Mantra, Kasto dan Yeremias T keban,1999. *Mobilitas Tenaga Kerja Indonesia ke Malaysia: Studi Kasus Flores Timur, Lombok Tengah, dan Pulau Bawean*. Yogyakarta; Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada.

Mantra, 2000., *Demografi Umum*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Mariano Sana & Douglas S Massey (2005) [Household Composition, Family Migration, and Community Context: Migrant Remittances in Four Countries](#), *Social Science Quarterly*; Jun 2005; 86, 2; Academic Research Library pg. 509

Marjolijn van der Klis & Clara H. Mulder (2008) [Beyond the trailing spouse: the commuter partnership as an alternative to family migration](#), *J Hous and the Built Environ* (2008) 23:1-19

Marjolijn van der Klis (2008) [Continuity and change in commuter partnerships: avoiding or postponing family migration](#), *GeoJournal* (2008) 71:233-247

Massey, et al., 1993. *"Theories of International Migration; An Integration and Appraisal"* in *Population and Development Review*, Vol.19 (3) 431-66)

Massey, 1990. *" Social Structure, Household Strategies and the Cumulative Causation of Migration "*, in *Population Index*, Vol.56 (1) P.3-26.

Melberg, Hans, O.,1995. *"Three Arguments About Rational Choice*

Theory in Sociology” Paper

(<http://www./2home.sol.no/hmelberg/papers/950520.htm>)

- Mouzelis, Nicos.,1995. *Sociological Theory; What, Went Wrong?; Diagnosis and Remedies*, London: Routledge.
- Miller, M.J.,1995. “ *Illegal Migration*”, in *The Cambridge Survey of World Migration*, by R.Cohen, Cambridge University Press, P.537.
- Mercado, R.G. 2002. *Regional Development in The Philippine: A Review of Experience, State of The Art and Agenda for Research and Action, Discussion Paper Series*. Phillipine Institute for Development Studies.
- Miro, Fidel, 1997, *Sistem Transportasi Kota*, Bandung: Penerbit Tarsito.
- Morlok, Edward. K, 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan Johan Kelanaputra Hainim, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Naim,Mochtar,1979. *Merantau, Pola Migrasi Suku Minangkabau*. Yogyakarta; Gadjah Mada University Press.
- Nasikun,1980. *Urbanisasi Berlebih, Involusi Perkotaan dan Radikalisme Politik di Negara-Negara Berkembang*, dalam PRISMA, No.7 Juni 1980, Jakarta ; LP3ES.
- Nasution,M.Arif.,1997. *Aliran Pekerja Indonesia Ke Malaysia: Kasus Tentang Pekerja Indonesia Dalam Sektor Pembinaan di Kuala Lumpur-Malaysia*: Disertasi Doktor (tidak diterbitkan) Fakultas Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia. Bangi.

Nasution, M.Nur, 2004, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : Ghalia Indonesia.

Nasution. S., 2003. *Metode Research; Penelitian Ilmiah*, Penerbit Bumi Aksara Jakarta.

Notoatmodjo. Soekidjo., 2005. *Metodologi Penelitian*, Penerbit PT Rineka Cipta, Jakarta

Oberai, A.S., *State Policies and Internal Migration: Studies in Market and Planned Economies* (London: Croombelm, 1985).

Parsons,Talcott, 1974. in Turner, J.H., *The Structur of Sociological Theory*: Homewood, Illonois, The Dorsey Press.

Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1999

Perroux, F., 1964, **Economic Space: Theory and Application**, dalam FriedmannJ. and Alonsom W. (ed), *Regional Development and Planning: A Reader*, Cambridge, Massachusetts, The M.I.T Press.

Poloma, Margaret,M., 2000. *Sosiologi Kontemporer*, Jakarta : Penerbit Rajawali Press

Richard E. Wener; Gary W. Evans; Donald Phillips; Natasha Nadler (2003) [Running for the 7:45: The effects of public transit improvements on commuter stress](#), *Transportation*; May 2003; 30, 2; ABI/INFORM Global, pg. 203

Riduwan, 2008. *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*, Penerbit Alfabeta Bandung.

Ritzer, George and Barry Smart (eds),2001. *Hanbook of Social Theory*, London ; SAGE Publication, Ltd.

- Roger, Everett, M., 1969. *Modernization Among Peasants: The Impact of Communication*; New York- Sydney: Holt, Rinehart and Winston, Inc.
- Roger, Everett, M., 1969. *Diffusion of Innovations*. New York, The Free Press, Collier MacMillan, Ltd.
- Rustiadi, E. 2004. *Pemantapan Kebijakan dalam Mendukung Pengembangan Kawasan Agropolitan. Makalah pada lokakarya Nasional Agropolitan. Proyek Pengembangan prasarana dan sarana Desa Agropolitan*. Gorontalo
- Saefulhakim, dkk. 2002. *Studi Penyusunan Wilayah Pengembangan Strategis (Strategic Development Regions)*. IPB dan Bapenas. Bogor
- Saim Muhammad, Henk F. L. Ottens, Dick Ettema, Tom de Jong (2007) [*Telecommuting and residential locational preferences : a case study of the Netherlands*](#), *J Hous and the Built Environ* (2007) 22:339–358
- Sanderson, Stephen, K., 1995 : *Sosiologi Makro; Sebuah Pendekatan Terhadap Realitas Sosial* (Edisi Kedua) dengan Kata Pengantar Hotman Siahaan. Jakarta : CV Rajawali Press (PT. Raja Grafindo Persada).
- Sarafino, E. P. (1994) **Healthy psychology**. 2nd ed. New York: John Wiley n Sons.
- Siahaan, Hotman, M., 1990. *Masyarakat Desa; Suatu Uraian Tentang Struktur Sosial Petani yang Sedang Berubah*. Surabaya: FISIP - Universitas Airlangga.
- Singarimbun, M dan David H Penny, 1976. *Penduduk dan Kemiskinan; Kasus Srihardjo Di Pedesaan Jawa*. Jakarta;

Buku Obor; Bhratara Karya Aksara.

Singgih Santoso, 2002, *Buku latihan SPSS Statistik Parametrik*, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.

Soehartono, I, 2004. *Metode Penelitian Sosial*, PT Remaja Rosdakarya : Bandung.

Suara Pembaruan, Kamis, 23 September 2010, *5,4 Juta Komuter Serbu Dki Jakarta Setiap Hari*.

Sugiyono, 2006. *Metode Penelitian Administrasi*, Penerbit Alfabeta Bandung.

Sukirno,Sadono,1978. *Ekonomi Pembangunan; Proses, Masalah dan Kebijaksanaan* Yogyakarta ; Penerbit Petaling Jaya.

Suparlan, Parsudi, *Lapangan Kerja bagi Penduduk Berpenghasilan Rendah di Kota*, dalam *Widyapura*, No 6, tahun 2, 1980.

Suparlan,Parsudi (Penyunting), 1984. *Kemiskinan di Perkotaan*; Buku Obor; Jakarta, Penerbit Sinar Harapan.

Tamin, Ofyar. Z, 1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung: ITB Press.

Tarigan, Robinson, 2004, *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi*, Jakarta: Bumi Aksara.

Tarigan, R. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. PT Bumi Aksara. Jakarta

Tirtosudarmo,Riwanto and Romdiati Haning,1998. *A Need Assessment Concerning Indonesian Women Migrant Workers to Saudi Arabia*. Jakarta: Center for Population and Manpower Studies.Indonesian Institute of Sciences.(Final

Draft)

Titus, Milan, J.,1988. *Migrasi Antar Daerah di Indonesia*, Seri Penerbitan, Yogyakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan – Universitas Gadjah Mada.

Tjiptoherijanto, P., 2000., *Urbanisasi dan Perkembangan Perkotaan di Indonesia*, <http://www.geocities.com/nuds2/18html>

Todaro, Michel P. 1992. *Pengembangan Ekonomi di Dunia 3. Kajian migrasi internal di negara sedang berkembang*. Pusat penelitian kependudukan, UGM, Yogyakarta.

Todaro, M.P.,& Smith, 2003., *Pembangunan Ekonomi di Dunia ketiga jilid 1*, Erlangga, Jakarta.

Turner, Jonathan H.,1974, *The Structure of Sociological Theory*. Homewood, Illinois; The Dorsey Press.

Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1960

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1972

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1997

Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004

Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007

Wolpert, Julian, 1966. *"Migration as an Adjustment to Environmental Stress"*. Journal of Social Issues, P.22-93.

Waters, Melcolm, 1994. *Modern Sociological Theory*. London-Thousand Oaks - New Delhi ; SAGE Publisher.

Weber, Max.,1969. *The Sociological of Raligion*, (Translations) Ephraim Fischhoff, Boston: Beacon Press.(Fifth Printing).

WHOQOL Group (1998) *Development of the world health organization WHOQOL-BREF Quality of Life Assesment .*

Psychological Medicine

- Yang, Xiushi, 1992., Temporary Migration and Its Frequency from Urban Households in China, *Asia-Paciic population Journal*, Vol.7 No.1, 1992, p. 27 – 50.
- Yunus, Hadi Sabari, 2004, *Struktur Tata Ruang Kota*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Yusak O. Susilo & Kees Maat (2007) [*The influence of built environment to the trends in commuting journeys in the Netherlands*](#), *Transportation* (2007) 34:589–609
- Zelinsky, Wilbur.,1971. *The Hypothesis of the Mobility Transition* , in *Geographical Review*. No. 2

BIOGRAFI PENULIS



Dr. Muhammad Fitri Rahmadana, SE., M.Si, lahir di Medan pada tanggal 14 September 1977. Ia menyelesaikan kuliah dan mendapat gelar Sarjana Ekonomi Ilmu Manajemen di Fakultas Ekonomi UMSU tahun 2000. Meneruskan studinya dan memperoleh gelas Magister Sains bidang Ekonomi dari Universitas Syiah Kuala tahun 2004. Kemudian menyelesaikan program doktor Ilmu Perencanaan Wilayah pada tahun 2012 di Universitas Sumatera Utara. Saat ini bekerja sebagai dosen di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Medan sejak tahun 2005 sampai sekarang. Kegiatan lain penulis saat ini adalah menjadi salah satu Pengurus PMI Provinsi Sumatera Utara sejak tahun 2016. Selain itu penulis juga menjadi konsultan pada lembaga konsultan Banyaneer yang berdomisili di Adelaide - Australia untuk monitoring dan evaluasi, baseline, midline dan endline survei yang dilakoninya sejak tahun 2010.

Monograf

Pengaruh Faktor Pendorong & Penarik Pada Komuter Terhadap Pengembangan Wilayah

Tujuan kajian dalam buku ini untuk menjelaskan faktor pendorong dan penarik pada komuter terhadap pengembangan wilayah. Manfaat penelitian ini dapat memberikan masukan kepada pengambil keputusan di bidang perencanaan dan memberikan warna atau variasi tentang teori perencanaan wilayah. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan eksplanatori menggunakan data primer sebanyak 384 responden yang diambil secara proporsional trandom sampling dengan metode snowball sampling, dimana analisis data yang digunakan adalah korelasi, regresi dan structural equation model.

Agar mampu menjelaskan berbagai temuan terkait faktor pendorong dan penarik pada komuter terhadap pengembangan wilayah maka Monograf ini disusun terdiri dari 5 Bab yaitu:

BAB I Pendahuluan

BAB II Gambaran Umum Wilayah

BAB III Deskripsi Faktor Pendorong Dan Penarik Pada Pengembanagn Wilayah

BAB IV Hubungan Kausal Faktor Pendorong Dan Penarik Pada Pengembangan Wilayah

BAB V Penutup

Hasil kajian menunjukkan bahwa faktor pendorong berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan wilayah dan faktor penarik berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan wilayah. Rasio ketergantungan dan pendapatan pasangan berpengaruh signifikan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Pendapatan, aksesibilitas daerah tujuan dan kesempatan kerja berpengaruh signifikan terhadap alokasi pendapatan ke daerah asal komuter. Pendapatan pasangan berpengaruh signifikan terhadap kualitas hidup. Pendapatan dan kesempatan kerja berpengaruh signifikan terhadap kualitas hidup.

