

**KOMUTASI MAHASISWA FKIP UNIVERSITAS RIAU
DARI BANGKINANG KE PEKANBARU**

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1)*



Disusun oleh

RIA AMELIA

NIM: 80699

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN GEOGRAFI

KERJASAMA FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU

PENDIDIKAN UNIVERSITAS RIAU DENGAN FAKULTAS

ILMU-ILMU SOSIAL UNIVERSITAS NEGERI PADANG

2011

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

*Dinyatakan lulus ujian setelah dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Geografi Kelas Kerjasama FKIP Universitas Riau Dengan FIS
Universitas Negeri Padang*

**KOMUTASI MAHASISWA FKIP UNIVERSITAS RIAU DARI
BANGKINANG KE PEKANBARU**

Nama : Ria Amelia
Nim/BP : 80699/2006
Prodi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu-ilmu Sosial

Pekanbaru, 24 April 2011

Disetujui Oleh :

Tim Penguji

1. Ketua : Drs. Afdhal Huda, M. Pd
2. Sekretaris : Dra. Bedriati Ibrahim, M. Si
3. Anggota : Drs. Daswirman, M. Si
4. Anggota : Drs. Bakaruddin, M.S
5. Anggota : Besri Nasrul, SP, M. Si

Tanda Tangan



HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

*Dinyatakan lulus ujian setelah dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Geografi Kelas Kerjasama FKIP Universitas Riau Dengan FIS
Universitas Negeri Padang*

**KOMUTASI MAHASISWA FKIP UNIVERSITAS RIAU DARI
BANGKINANG KE PEKANBARU**

Nama : Ria Amelia
Nim/BP : 80699/2006
Prodi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu-ilmu Sosial

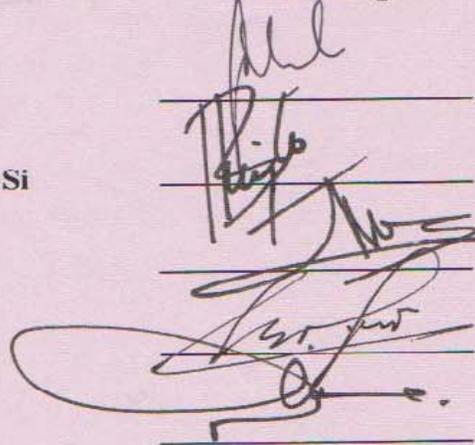
Pekanbaru, 24 April 2011

Disetujui Oleh :

Tim Penguji

1. Ketua : Drs. Afdhal Huda, M. Pd
2. Sekretaris : Dra. Bedriati Ibrahim, M. Si
3. Anggota : Drs. Daswirman, M. Si
4. Anggota : Drs. Bakaruddin, M.S
5. Anggota : Besri Nasrul, SP, M. Si

Tanda Tangan



ABSTRAK

RIA AMELIA : Komutasi Mahasiswa FKIP Universitas Riau Dari Bangkinang Ke Pekanbaru. Skripsi, Jurusan Geografi FIS Universitas Negeri Padang-Universitas Riau, 2011.

Lokasi penelitian ini terletak di kelurahan Simpang Baru kecamatan Tampan tepatnya di Universitas Riau. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya komutasi, proses terjadinya komutasi dan dampak negatif dan positif dari Bankinang ke Pekanbaru.

Jenis penelitian ini bersifat kualitatif data yang digunakan untuk melengkapi penelitian ini terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari hasil penyebaran angket sebanyak 80 responden sedangkan data sekunder diperoleh dari berbagai dokumen instansi terkait dan literatur yang berhubungan dengan masalah penelitian. Sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian yang dirumuskan data yang dikumpulkan dalam penelitian ini menggunakan teknik observasi dan angket. Data tersebut diolah secara persen yang diuraikan secara deskriptif atau gambaran berbentuk uraian yang didapatkan dari responden.

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, maka dapat disimpulkan (1) Pendidikan merupakan salah satu faktor penyebab komutan melakukan komutasi dari bangkinang ke pekanbaru komutasi dan jarak tempuh yang dekat juga mempengaruhinya. (2) Proses terjadinya komutasi dapat dilihat pada prasarana dan sarana yang dilakukan komutan dari Bangkinang ke Pekanbaru. Aksesibilitas jalan juga mempengaruhi komutan melakukan komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru jarak yang di tempuh komutan lebih kurang 60 Km dan waktu yang dibutuhkan selama 60 menit. Transportasi yang digunakan komutan adalah kendaraan umum dan ada juga menggunakan kendaraan pribadi. (3) Dampak positif yang di timbulkan oleh komutan dalam komutasi adalah dapat membantu orang tua, dapat melakukan kerja sampingan dan dapat berkumpul bersama keluarga, banyak mendapatkan teman sedangkan dampak negatif yang ditimbulkan komutan dalam komutasi adalah menghabiskan waktu yang lama, membahayakan keselamatan komutan, kemacetan dan tidak dapat melakukan perjalanan bila hujan.

KATA PENGANTAR



Dengan mengucapkan puji dan syukur kehadiran Allah SWT yang telah begitu banyaknya melimpahkan Rahmat dan Karunianya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk meraih gelar Sarjana strata satu jurusan Geografi pada Fakultas ilmu-ilmu sosial Universitas Negeri Padang kerjasama Universitas Riau. Adapun yang menjadi Judul dalam skripsi ini adalah “***Komutasi Mahasiswa FKIP Universitas Riau Dari Bangkinang Ke Pekanbaru***”

Berbagai bantuan moril maupun materil banyak penulis terima dari berbagai pihak dalam rangka menjalankan penelitian maupun penulisan Skripsi ini, maka pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya, pertama kepada Bapak ***Drs.Afdhal Huda, M.Pd sebagai Pembimbing I dan Dra.Bedriati Ibrahim, M.Si selaku pembimbing II*** yang penuh kesungguhan dan keikhlasan telah memberikan bimbingan dan dorongan yang sangat bearti selama penelitian hingga Skripsi ini selesai.

Pekanbaru, Mei 2011

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PENGESAHAN

ABSTRAK

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Pembatasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan Penelitian	5
F. Manfaat Penelitian	5

BAB II KAJIAN TEORI

A. Tinjauan Teori	6
B. Kerangka Konseptual	22

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	23
B. Tempat dan Waktu Penelitian	23
C. Populasi dan Sampel	23

D. Jenis dan Sumber Data.....	24
E. Teknik dan Alat Pengumpulan Data.....	25
F. Teknik Analisa Data.....	26
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Transportasi BangkinanG ke Pekanbaru.....	28
B. Pembahasan.....	28
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	68
B. Saran-saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA.....	70

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masalah penduduk di dunia merupakan masalah yang cukup rumit, karena penduduk selalu mengalami perubahan. Perubahan itu tidak saja menyangkut tentang jumlahnya, tetapi juga menyangkut tentang perubahan pola berfikir atau prinsip dalam menjalani kehidupan. Perubahan pada prinsipnya menginginkan hal yang lebih baik, namun karena situasi dan kondisi yang tidak memungkinkan dapat menimbulkan masalah dan banyak yang melakukan perpindahan penduduk.

Perpindahan penduduk (migrasi atau mobilitas) merupakan salah satu dari tiga komponen utama dari pertumbuhan penduduk yang dapat menambah atau mengurangi jumlah penduduk. Komponen ini bersama dengan kelahiran dan kematian mempengaruhi dinamika penduduk disuatu wilayah seperti jumlah, komposisi, dan distribusi keruangan. Tinjauan migrasi secara regional sangat penting dilakukan terutama terkait dengan kepadatan dan distribusi penduduk yang tidak merata, adanya faktor-faktor pendorong dan penarik bagi penduduk untuk melakukan migrasi, kelancaran sarana transportasi antar wilayah, dan pembangunan wilayah, dalam kaitannya dengan desentralisasi pembangunan.

Pada hakekatnya migrasi penduduk merupakan refleksi perbedaan pertumbuhan ekonomi dan ketidakmerataan fasilitas pembangunan antara

satu daerah lain. Penduduk dari daerah dengan tingkat pertumbuhan ekonomi lebih rendah akan berpindah menuju daerah yang mempunyai tingkat pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi.

Perpindahan penduduk ini juga terkait dengan persoalan kemiskinan dan pengangguran yang terjadi di suatu wilayah. Sedangkan faktor penarik suatu wilayah adalah jika wilayah tersebut mampu atau dianggap mampu menyediakan fasilitas dan sumber-sumber penghidupan bagi penduduk, baik penduduk di wilayah itu sendiri maupun penduduk di sekitarnya dan daerah-daerah lain. Penduduk wilayah sekitarnya dan daerah-daerah lain yang merasa tertarik dengan daerah tersebut kemudian berpindah dalam rangka meningkatkan taraf hidup. Fasilitas pendidikan merupakan salah satu faktor pendorong seseorang untuk melakukan komutasi.

Kabupaten Kampar mengalami perkembangan penduduk yang signifikan. Hal ini sejalan dengan program transmigrasi yang dilakukan pemerintah di Kabupaten Kampar. Perkembangan penduduk ini tentu saja sejalan dengan kebutuhan berbagai fasilitas, seperti fasilitas perumahan, kesehatan, pendidikan dan pelayanan masyarakat. Kenyataan di lapangan belum menunjukkan fasilitas yang ada di Kabupaten Kampar belum seimbang dengan perkembangan penduduk, terutama fasilitas pendidikan. Fasilitas pendidikan yang tersedia di kabupaten Kampar hanya pada tingkat dasar dan menengah, sedangkan tingkat Perguruan Tinggi belum ada. Hal ini menyebabkan terjadinya perpindahan penduduk, terutama penduduk yang akan melanjutkan pendidikan.

Bangkinang merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kabupaten Kampar. Bangkinang juga merupakan ibukota Kabupaten Kampar, dan juga mempunyai jumlah penduduk terbanyak dibandingkan dengan kecamatan lain di Kabupaten Kampar. Fasilitas pendidikan di Bangkinang juga masih kurang memadai seperti belum adanya Universitas, padahal minat dan keinginan penduduknya termasuk tinggi untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi. Jenjang pendidikan tinggi yang terdekat dari Bangkinang adalah Kota Pekanbaru. Untuk melanjutkan pendidikan, penduduk Bangkinang lebih condong memilih Kota Pekanbaru, hal ini dikarenakan faktor jarak dan juga faktor budaya.

Jarak Bangkinang dengan Kota Pekanbaru lebih kurang 60 Km. Jarak ini biasa dicapai 1 jam perjalanan dengan menggunakan kendaraan umum, travel maupun kendaraan pribadi seperti motor. Hal ini menjadi faktor utama seseorang melakukan komutasi untuk mendapatkan pendidikan yang lebih tinggi.

Universitas Riau merupakan salah satu universitas yang ada di Pekanbaru, karena jaraknya yang dekat dari Bangkinang-Pekanbaru sehingga memungkinkan bagi mahasiswa untuk melakukan komutasi atau migran ulang alik. Oleh karena itu peneliti merasa tertarik untuk meneliti tentang komutasi mahasiswa FKIP Universitas Riau dari Bangkinang-Pekanbaru, dan menuangkan dalam suatu penelitian yang berjudul “Komutasi Mahasiswa FKIP Universitas Riau dari Bangkinang ke Pekanbaru”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka masalah dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Apa saja faktor-faktor penyebab terjadinya komutasi mahasiswa FKIP UR dari Bangkinang ke Pekanbaru?
2. Bagaimana proses terjadinya komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru?
3. Apa saja dampak yang ditimbulkan dari komutasi yang dilakukan mahasiswa FKIP UR dari Bangkinang ke Pekanbaru?
4. Berapa biaya yang dibutuhkan untuk komutasi?
5. Apa saja prasarana yang digunakan untuk komutasi yang dilakukan mahasiswa FKIP UR dari Bangkinang ke Pekanbaru?

C. Pembatasan Masalah

Dilihat dari identifikasi permasalahan di atas maka peneliti membatasi masalah berkaitan dengan Komutasi Mahasiswa FKIP Universitas Riau (UR) dari Bangkinang ke Pekanbaru.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah dan pembatasan masalah di atas maka dirumuskan masalah penelitian ini adalah :

1. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru?
2. Bagaimana proses terjadinya komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru?

3. Apa saja dampak yang ditimbulkan komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru?

E. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang dapat disimpulkan adalah sebagai berikut :

1. Menentukan faktor penyebab terjadinya komutasi mahasiswa FKIP UR dari Bangkinang ke Pekanbaru.
2. Menentukan proses terjadinya komutasi mahasiswa FKIP UR dari Bangkinang ke Pekanbaru.
3. Menentukan apa saja dampak yang ditimbulkan oleh komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru.

F. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini sebagai salah satu syarat bagi penulis untuk menyelesaikan Program Sarjana S1 Pendidikan Geografi pada kerjasama FKIP UR dan UNP.
2. Penelitian ini diharapkan berguna bagi masyarakat bahan pertimbangan dan arahan untuk masa sekarang dan masa yang akan datang.
3. Penelitian ini merupakan salah satu usaha untuk memperdalam dan memperluas ilmu pengetahuan.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

A. Tinjauan Teori

1. Migrasi

Menurut Hayati (2007), mobilitas penduduk yaitu perpindahan penduduk dari suatu daerah ke daerah lain. Mobilitas dibedakan menjadi dua yaitu mobilitas non permanen (tidak tetap) dan mobilitas permanen (tetap). Apabila perpindahan bertujuan untuk menetap di daerah tujuan maka disebut migrasi. Jadi migrasi artinya perpindahan penduduk dari suatu daerah ke daerah lain untuk menetap.

Menurut Munir (1985), migrasi adalah perpindahan penduduk dengan tujuan untuk menetap dari suatu tempat ke tempat lain melampaui batas politik/Negara ataupun batas administratif/batas bagian dalam satu Negara, jadi migrasi sering diartikan sebagai perpindahan yang relatif yang permanen dari suatu daerah ke daerah lain.

Menurut Mangalam (1968), kemudian menyebut migrasi sebagai “perpindahan yang relatif permanen dari satu kelompok yang disebut kaum migran, dari suatu lokasi ke lokasi lainnya.” Dengan demikian, akhirnya Young mengusulkan negara migrasi dianggap bagian dari suatu rangkaian kesehatan yang meliputi semua jenis perpindahan penduduk. Perpindahan penduduk ini berkisar dari ngelaju/dug-dag/ulang-alik sampai pada tempat tinggal untuk jangka panjang, yang digambarkannya sebagai mobilitas penduduk.

Menurut Sembiring, migrasi adalah suatu istilah yang amat sulit didefinisikan secara ketat. Migrasi terjadi apabila ada orang berpindah tempat menyebrangi suatu batas teritorial tertentu untuk suatu jangka waktu tertentu atau selamanya. Sedangkan menurut Mattulada (1994), migrasi adalah gerak pertumbuhan penduduk, baik secara perorangan maupun kelompok dari satu tempat ke tempat lain. Selanjutnya Menurut Fidel (2005), mobilitas dapat diartikan sebagai tingkat kelancaran perjalanan, dan dapat diukur melalui perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain sebagai akibat tingginya tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Itu berarti, antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses, akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari satu lokasi ke lokasi lain.

Menurut Mc Gee (1971), memandang bahwa perpindahan penduduk ke kota sering mengakibatkan urban berlebih yang pada akhirnya menimbulkan banyak masalah yang berhubungan dengan pengangguran, ketidakpuasan dibidang sosial dan ekonomi. Selanjutnya, menurut Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) migrasi adalah perpindahan tempat tinggal secara permanen sebab selain itu dikenal pula *mover* yaitu orang yang pindah dari satu alamat ke alamat lain, dari suatu rumah ke rumah lain dalam batas satu daerah kesatuan politik atau administratif, misalnya pindah dalam suatu propinsi.

Menurut Haree (1966) dalam kutipan Tugiman (2000), Haree menyatakan bahwa migrasi berkait dengan sistem kekerabatan. Berlangsungnya migrasi di suatu daerah erat kaitannya dengan keberadaan

famili, kerabat, atau kawan yang telah terlebih dahulu berada di daerah tersebut. Migrasi pemula akan berperan sebagai pioneer yang akan menarik penduduk (kerabat atau orang lain) untuk ikut pindah, sehingga menyebabkan terjadinya migrasi berantai.

Menurut Soerharjono, dkk. (1977/1978), migrasi merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya pertumbuhan penduduk suatu daerah/negara yang sangat penting, sebab migrasi itu sendiri merupakan suatu gejala khusus yang bersifat ireguler (tidak teratur). Seringkali migrasi mempunyai pengaruh terhadap perubahan jumlah penduduk yang sangat cepat untuk suatu daerah dalam waktu yang relatif pendek, tidak seperti pengaruh pertumbuhan alami yang lebih bersifat reguler (teratur). Oleh karenanya akibat yang ditimbulkan oleh migrasi sering kali sangat berpengaruh terhadap distribusi, susunan, aktifitas penduduk dan sebagainya.

Menurut Kartomo (1981), migrasi adalah perpindahan penduduk dengan tujuan untuk menetap dari suatu tempat ke tempat lain melampaui batas politik/negara ataupun batas administratif/batas bagian dalam suatu negara. Jadi migrasi sering diartikan sebagai perpindahan yang relatif permanen dari suatu daerah ke daerah lain. Ada dua dimensi penting yang perlu ditinjau dalam penelahan migrasi, yaitu dimensi waktu dan dimensi daerah. Untuk dimensi waktu, ukuran yang pasti tidak ada karena sulit menentukan beberapa lama seseorang menentukan pindah tempat tinggal untuk dapat dianggap sebagai seorang migrasi, tetapi biasanya digunakan definisi yang ditentukan dalam sensus penduduk.

Menurut Stein pada tahun (1885), dari semua teori migrasi yang merupakan peng”generalisasi”an dari migrasi ini adalah:

1. Migrasi dan jarak
 - a. Banyak migran pada jarak yang dekat
 - b. Migran jarak jauh lebih tertuju ke pusat-pusat perdagangan dan industri yang penting
2. Migrasi bertahap
 - a. Adanya arus migrasi yang terarah
 - b. Adanya migrasi dari desa atau kota kecil ke kota besar
3. Arus dan arus balik, setiap arus migrasi utama menimbulkan arus balik penggantinya
4. Perbedaan antara desa dan kota mengenai kecenderungan melakukan migrasi. Di desa lebih besar dari pada kota
5. Wanita melakukan migrasi pada jarak yang dekat dibandingkan pria
6. Teknologi dan migrasi, teknologi menyebabkan migrasi meningkat
7. Motif ekonomi merupakan dorongan utama orang melakukan migrasi

Menurut Ravenstein (1889) dalam kutipan Tugiman (2000), Ravenstein berhasil merumuskan hukum-hukum migrasi, antara lain yang terpenting adalah:

1. Semakin jauh jarak semakin berkurang volume migran. Teori ini sering disebut *Distance Decay Theory*.
2. Setiap arus migrasi yang besar akan menimbulkan arus balik sebagai penggantinya

3. Adanya perbedaan desa-kota akan mengakibatkan timbulnya migrasi dari desa ke kota.
4. Wanita cenderung bermigrasi ke daerah-daerah yang lebih dekat letaknya.
5. Kemajuan teknologi akan meningkatkan intensitas migrasi.

a. Faktor Migrasi

Pada dasarnya ada dua pengelompokan faktor-faktor yang menyebabkan seseorang melakukan migrasi, yaitu faktor pendorong dan faktor penarik:

1. Faktor-faktor pendorong misalnya:

- a) Makin berkurangnya sumber-sumber alam, menurunnya permintaan atas barang-barang tertentu yang bahan bakunya yang makin susah diperoleh hasil tambang, kayu atau bahan pertanian.
- b) Menyempitnya lapangan pekerjaan di tempat asal (misalnya di pedesaan)
- c) Akibat masuknya teknologi yang menggunakan mesin-mesin (*Capital Intensive*).
- d) Adanya tekanan-tekanan atau diskriminasi politik, agama, suku daerah asal.
- e) Tidak cocok lagi dengan adat, budaya dan kepercayaan di tempat asal.
- f) Alasan pekerjaan atau perkawinan yang menyebabkan tidak bisa mengembangkan karier pribadi.

g) Bencana alam baik banjir, kebakaran, gempa bumi, musim kemarau panjang atau adanya wabah penyakit.

2. Faktor-faktor penarik antara lain:

a) Adanya rasa superior di tempat yang baru atau kesempatan untuk memasuki lapangan pekerjaan yang cocok.

b) Kesempatan mendapatkan pendapatan yang lebih baik.

c) Kesempatan mendapatkan pendidikan yang lebih tinggi

d) Keadaan lingkungan dan keadaan hidup yang menyenangkan misalnya iklim, perumahan, sekolah, fasilitas-fasilitas kemasyarakatan lainnya.

e) Tarikan dari orang yang dihadapkan sebagai tempat berlindung

f) Adanya aktifitas-aktifitas di kota besar, tempat-tempat hiburan, pusat kebudayaan sebagai daya tarik bagi orang-orang dari desa atau kota kecil.

Menurut Lee (1966) dalam kutipan Tugiman (2000), ada empat faktor yang menyebabkan orang mengambil keputusan untuk melakukan migrasi yaitu :

1. Faktor-faktor yang terdapat di daerah asal

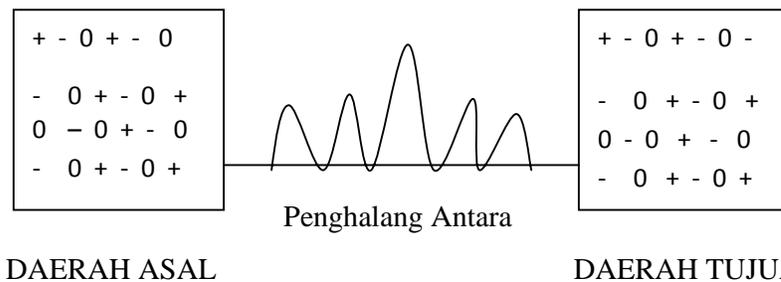
2. Faktor-faktor yang terdapat di tempat tujuan

3. Rintang-rintang yang menghambat

4. Faktor-faktor pribadi

Faktor di daerah asal (*origin*) terdapat faktor positif (+) atau faktor pendorong, faktor negatif (-) atau faktor penghambat, dan faktor netral (0). Keadaan serupa juga terdapat di daerah tujuan (*destination*).

Faktor positif (+) sebagai faktor positif, sebagai faktor penarik, faktor negatif (-) sebagai faktor penghambat. Sementara itu faktor penghalang antara bisa berupa jarak yang jauh, faktor alam, biaya perjalanan, peraturan perundangan, serta faktor lain yang bisa menghambat migrasi. Secara sistematis hal tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:



Penilaian seseorang terhadap suatu faktor tertentu dapat positif (+), negatif (-), atau netral (0). Hal tersebut tergantung dari keadaan pribadi seseorang yang dipengaruhi oleh karakteristik pribadi (jenis kelamin, pendidikan, usia, pekerjaan, pengalaman migrasi, dan lain-lain).

Secara garis besar yang menyebabkan terjadinya migrasi dapat dikelompokkan ke dalam beberapa faktor yaitu sebagai berikut:

1. Faktor ekonomi

Faktor ini merupakan salah satu faktor yang sangat penting, yang dijadikan alasan seseorang atau keluarga untuk berpindah tempat tinggal dengan maksud agar dapat memperbaiki keadaan hidup keluarganya. Disamping motif itu dapat pula terjadi sebagai akibat terbatasnya kesempatan berekonomi di daerah asal ataupun sebaliknya karena adanya kesempatan yang lebih luas dan lebih banyak daerah tujuan.

2. Faktor sosial

Faktor ini merupakan faktor yang lebih bersifat untuk memperbaiki kualitas hidup baik melalui usaha meningkatkan tingkat pendidikan, keamanan, keterampilan, pengalaman, kesehatan, ketentraman maupun kepuasan dalam hidup dengan demikian ada diantara faktor tersebut yang bersifat memaksa seperti adanya banjir.

3. Faktor kebudayaan

Faktor ini merupakan merupakan faktor yang lebih bersifat untuk memperbaiki kualitas hidup baik melalui usaha meningkatkan tingkat pendidikan, keamanan, keterampilan atau pengalaman, kesehatan, ketentraman maupun kepuasan dalam hidup.

b. Jenis-jenis Migrasi

Menurut lembaga demografi FEUI ada beberapa jenis migrasi, sebagai berikut:

1. Migrasi masuk (*In Migration*), masuknya penduduk kesatuan ke suatu daerah tempat tujuan (*Area of destination*)
2. Migrasi keluar (*Out Migration*), perpindahan penduduk keluar dari suatu daerah asal (*Area of origin*)
3. Migrasi Netto (*Net migration*), merupakan selisih antara jumlah migrasi masuk dan migrasi keluar. Apabila migrasi yang masuk lebih besar dari pada migrasi yang keluar maka disebut migrasi netto positif sedangkan jika migrasi keluar lebih besar dari pada migrasi masuk disebut migrasi netto negatif

4. Migrasi bruto (*Gross migration*), jumlah migrasi masuk dan migrasi keluar.
5. Migrasi total (*Total migration*), migrasi total adalah seluruh kejadian migrasi.
6. Migrasi Internasional (*International Migration*), merupakan perpindahan penduduk dari suatu negara ke negara lain. Migrasi yang merupakan masuknya penduduk ke suatu negara tersebut imigrasi (*Immigration*) sedangkan sebaliknya jika migrasi itu merupakan keluarnya penduduk dari suatu negara disebut emigrasi (*Emmigration*).
7. Migrasi Semasa hidup (*Life Time Migration*), adalah migrasi berdasarkan tempat kelahiran, dan migrasi semasa hidup adalah mereka yang pada waktu pencacahan sensus bertempat tinggal di daerah yang berbeda dengan daerah tempat kelahirannya.
8. Migrasi Parsial (*Partial Migration*), adalah jumlah migran ke suatu daerah tujuan dari satu daerah asal, atau dari daerah asal ke satu daerah tujuan. Migrasi ini merupakan ukuran dari arus migrasi antara dua daerah asal dan tujuan.
9. Arus Migrasi (*Migration Stream*), merupakan jumlah atau banyaknya perpindahan yang terjadi dari daerah asal ke daerah tujuan dalam jangka waktu tertentu.
10. Urbanisasi (*Urbanization*), bertambahnya propinsi yang berdiam di daerah kota dan/atau akibat dari perluasan daerah kota.

11. Transmigrasi (*Transmigration*), adalah salah satu bagian dari migrasi, istilah ini memiliki arti yang sama dengan “*resettlement*” atau “*settlement*” dalam literatur.

c. Tujuan Migrasi

Ada 4 (empat) tujuan utama anggota masyarakat melakukan migrasi, menurut Kartomo (1981) yaitu sebagai berikut:

1. Tujuan ekonomi, yaitu upaya untuk meningkatkan taraf hidup yang lebih baik, terutama daerah perkotaan yang dianggap menjanjikan kesejahteraan
2. Tujuan sosial, yaitu dorongan untuk bersama dengan sanak saudara yang telah terlebih dulu bermukim di perkotaan. Proses migrasi berantai menyebabkan perpindahan penduduk antara daerah asal dan daerah tujuan.
3. Tujuan pendekatan terhadap fasilitas, alih profesi, Iptek dan lapangan kerja di daerah sasaran dengan alasan bahwa di daerah asal tidak cukup memadai (miskin).
4. Tujuan sosial lain yang cukup menentukan terjadinya migrasi adalah adanya asumsi bahwa adanya kota-kota besar lebih menarik untuk dijadikan tempat tinggal daripada di desa besar atau kecil. Daerah perkotaan dianggap lebih mudah mengembangkan kemampuan, perluasan pengalaman, perluasan pergaulan dan informasi tentang masa depan yang lebih baik.

d. Cara Mencapai Tujuan dan Realitas Kehidupan Kaum Migran

Dalam rangka upaya mencapai tujuan terdapat beberapa cara yang dilakukan oleh kaum migran pada umumnya untuk mencapai tujuan tersebut yaitu:

1. Mencari kerja dan bekerja, baik disektor formal maupun swasta.
2. Persiapan modal atau bekal ekonomi seadanya.
3. Meningkatkan pendidikan, terutama pelatihan, penataran, dan kursus-kursus singkat sesuai dengan minat dan bidang dalam keterampilan praktis.
4. Pengembangan potensi diri, seperti kepribadian (percaya diri) yang mantap, semangat inisiatif, ekonomi merupakan dorongan utama orang melakukan migrasi.

2. Migrasi Ulang alik

Migran ulang-alik (*Komutan*), adalah orang yang pergi meninggalkan tempat tinggalnya secara teratur, (misalnya setiap hari atau setiap minggu), pergi ke tempat lain untuk bekerja, berdagang, sekolah, atau untuk kegiatan-kegiatan lainnya, dan pulang ke tempat asalnya secara teratur pula (misalnya pada sore atau malam hari atau pada akhir minggu). Migran ulang-alik (*Komutan*) biasanya menyebabkan jumlah penduduk di tempat tujuan lebih banyak pada waktu tertentu, misalnya pada siang hari.

Sedangkan dalam Ayu (2010), Migran Ulang-alik (*Komutan*) yaitu orang yang setiap hari meninggalkan tempat tinggalnya pergi ke kota lain untuk bekerja atau berdagang dan sebagainya tetapi pulang pada sore harinya.

Nglaju (*Komutasi*) merupakan mobilitas penduduk dari desa ke kota atau daerah lain, dan kembali ke tempat asal pada hari yang sama. Mobilitas seperti ini kebanyakan kita lihat antara desa-desa yang ada di sekitar kota-kota besar (sebagai lapangan bagi mereka). Jumlah penduduk di tempat tujuan lebih banyak pada waktu tertentu, misalnya pada siang hari.

Menurut Mantra (1975), gerak penduduk yang nonpermanent (sirkulasi, *circulation*) ini dapat pula dibagi menjadi dua yaitu ulang alik (jawa = nglaju, Inggris = *Commuting*) dan dapat menginap atau mondok di daerah tujuan. Dalam batas waktu tertentu dan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Pada umumnya penduduk yang melakukan mobilitas ingin kembali ke daerah asal secepatnya sehingga kalau dibandingkan frekuensi penduduk ulang alik terbesar disusul oleh menginap/mondok dan migrasi.

Komutan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mahasiswa FKIP Universitas Riau yang melakukan komutasi antara Bangkinang-Pekanbaru selama 1 minggu.

3. Transportasi

Menurut Gito Sudarmo (1998), transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Empat cara utama kegiatan transportasi dilihat dari masing-masing cara transportasi melakukan kegiatannya (Gitosudarmo, 1989).

4. Aksesibilitas

Menurut Black (1981), aksesibilitas adalah suatu konsep yang menghubungkan (mengkombinasikan) sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan. Sedangkan menurut Warpani (1985), ada dua tuntutan utama agar tercipta akses yang baik yaitu :

- a) Pengguna 'jalan' mudah bergerak dari suatu tempat ke tempat lain atau sebaliknya, dengan aman, cepat dan nyaman.
- b) Tidak ada hambatan dalam perjalanan mencapai tujuan, dan disepanjang lintasan orang dapat berhenti dengan aman.

Selanjutnya menurut Tamin (1997), dalam Fidel berpendapat aksesibilitas adalah mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Dengan perkataan lain, suatu ukuran kemudahan dan kenyamanan mengenai cara lokasi petak (tata) guna lahan yang saling berpencar, dapat berinteraksi (berhubungan) satu sama lain. Dan mudah atau sulitnya lokasi-lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasinya, merupakan hal yang subjektif, kualitatif, dan relatif sifatnya. Artinya, yang mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain.

Salah satu variabel yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu tata guna lahan dikatakan tinggi atau rendah

adalah jarak fisik dua tata guna lahan (dalam kilometer). Kalau kedua tata guna lahan mempunyai jarak yang berjauhan secara fisik, maka aksesnya dikatakan rendah. Demikian pula sebaliknya. Akan tetapi, faktor jarak ini tidak dapat sendirian saja digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya tingkat akses dua tata guna lahan. Faktor jarak tidak dapat diandalkan (Ofyar Z, dalam Fidel, 1997), karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan (misalkan sejarak 1,5 Km), tidak dapat dikatakan tinggi tingkat akses (pencapaiannya) apabila antar zona (guna lahan) yang satu dengan yang lainnya tidak terdapat prasarana jaringan transportasi yang menghubungkannya. Demikian pula sebaliknya, dua zona yang berjauhan pun tidak bisa disebut rendah tingkat pencapaiannya, kalau antar kedua zona tersebut terdapat prasarana jaringan jalan dan pelayanan armada angkutan yang cukup memadai.

Menurut Tamin (2000), aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sedangkan menurut Fidel (2005), faktor lain, di luar jarak, yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses, adalah pola pengaturan tata guna lahan. Sering dijumpai adanya keberagaman pola pengaturan tata guna lahan antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Keberagaman pola pengaturan tata guna lahan ini terjadi akibat berpencarnya lokasi petak lahan secara geografi dan masing-masing petak lahan tersebut berbeda pula jenis kegiatannya dan intensitas (pendapatan) kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran petak lahan

dalam suatu ruang wilayah/kota menjadi tidak merata (heterogen), dan faktor jarak bukanlah satu-satunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses. Dengan pengetahuan bahwa faktor jarak bukanlah satu-satunya faktor yang menentukan tinggi rendahnya akses (tingkat kemudahan pencapaian tujuan), maka faktor-faktor lain, di luar jarak, perlu pertimbangan dalam menentukan tinggi rendahnya akses. Maka Fidel mengemukakan faktor-faktor lain tersebut adalah sebagai berikut :

1. Faktor waktu tempuh

Faktor ini sangat ditentukan oleh ketersediaan prasarana transportasi dan sarana transportasi yang dapat diandalkan (*reliable transportation*). Contohnya adalah dukungan jaringan jalan yang berkualitas, yang menghubungkan asal dengan tujuan, diikuti dengan terjaminnya armada angkutan yang siap melayani kapan saja.

2. Faktor biaya/ongkos perjalanan

Biaya perjalanan ikut berperan dalam menentukan mudah tidaknya tempat tujuan dicapai, karena ongkos perjalanan yang tidak terjangkau mengakibatkan orang (terutama kalangan ekonomi bawah) enggan atau bahkan tidak mau melakukan perjalanan.

3. Faktor intensitas (kepadatan) guna lahan

Padatnya kegiatan pada suatu petak lahan yang telah diisi dengan berbagai macam kegiatan, akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut, dan secara tidak langsung, hal tersebut ikut mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan.

4. Faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan

Pada umumnya orang mudah melakukan perjalanan kalau ia didukung oleh kondisi ekonomi yang mapan, walau jarak perjalanan secara fisik jauh. Menurut Janianton dan Helmut dalam Basri (2006), aksesibilitas adalah pencakupan keseluruhan infrastruktur transportasi yang menghubungkan dari keadaan selama di daerah tujuan mulai darat, laut dan udara.

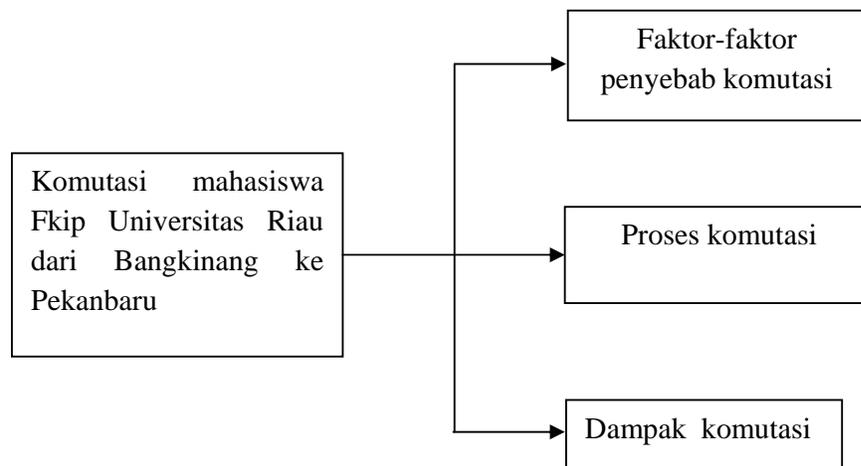
Suwardjoko dan Indira (2007), berpendapat bahwa aksesibilitas adalah 'daya hubung' antarzone yang wujudnya berupa fasilitas angkutan dalam arti luas, meliputi jaringan angkutan, yakni: kapasitas terminal (bandara, pelabuhan, stasiun), jaringan jalan; dan jaringan pelayanan meliputi : ketersediaan wahana/armada (modal angkutan), biaya wajar, layanan andal, dan jaringan trayek. Selain itu, frekuensi dan kecepatan layanan dapat mengakibatkan jarak yang jauh seolah-olah menjadi lebih dekat. Peningkatan aksesibilitas berarti mempersingkat waktu dan tentunya akan lebih meringankan biaya perjalanan.

Aksesibilitas tersebut terdiri dari prasarana (sistem jaringan jalan) yang ada beserta ketersediaan sarana untuk melakukan pergerakannya (angkutan pribadi maupun angkutan umum). Aksesibilitas adalah keadaan atau ketersediaan hubungan dari satu tempat ke tempat lainnya atau kemudahan seseorang. Prasarana Transportasi adalah bangunan-bangunan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan atau jasanya bagi kebutuhan dasar penduduk yang terdiri atas jalan, jembatan, pelabuhan, bandara. Transportasi adalah hal-hal yang berkaitan dengan pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.

B. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan bagian yang paling menggambarkan alur pemikiran penelitian dalam memberikan penjelasan kepada orang lain. Untuk memecahkan suatu masalah dengan jelas, sistematis terarah diperlukan teori-teori yang mendukung. Untuk itu perlu disusun kerangka teori yang menunjukkan dari sudut mana masalah yang telah dipilih akan disoroti.

Adapun yang digunakan dalam penelitian komutasi Mahasiswa FKIP Universitas Riau dari Bangkinang ke Pekanbaru dapat dilihat dari bagan berikut ini :



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas peneliti dapat menyimpulkan penelitian sebagai berikut :

1. Pendidikan merupakan salah satu faktor penyebab komutan melakukan komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru komutasi dan jarak tempuh yang dekat juga mempengaruhinya, jarak yang ditempuh lebih kurang 60 Km dengan waktu yang ditempuh lebih kurang 60 menit.
2. Proses sangat lancar didukung oleh prasarana dan sarana yang memadai seperti jalan dan transportasi. Dengan adanya jalan yang bagus dapat memudahkan komutan dalam melakukan komutasi begitu juga dengan transportasi yang banyak digunakan oleh komutan adalah travel dan sepeda motor.
3. Dampak positif yang ditimbulkan oleh komutan dalam komutasi adalah dapat membantu orang tua, dapat melakukan kerja sampingan dan dapat berkumpul bersama keluarga, Bisa bersosialisasi dengan orang lain sehingga komutan banyak mendapatkan teman, dan membawa dampak positif seperti menambah ilmu pengetahuan dan keterampilan bagi komutan itu sendiri dalam menaiki kendaraan umum. Sedangkan dampak negatif yang ditimbulkan komutan dalam komutasi adalah menghabiskan waktu yang lama, membahayakan keselamatan komutan, kemacetan dan tidak dapat melakukan perjalanan bila hujan.

B. Saran

1. Di harapkan kepada komutan yang melakukan komutasi dapat menjaga keselamatan dalam melakukan komutasi.
2. Komutan melakukan komutasi dari Bangkinang ke Pekanbaru karena Universitas Riau merupakan universitas yang terdekat dari Bangkinang. Dengan adanya universitas ini dapat meningkatkan prestasi mahasiswa yang melakukan komutasi dan meringankan beban biaya.
3. Bagi pemerintah dan instansi-instansi terkait dapat membuka universitas yang bermutu di Bangkinang.
4. Mengingat kompleksitas masalah maka perlu dilakukan penelitian lanjut terutama menyangkut variabel-variabel yang belum dibahas.

DAFTAR PUSTAKA