

**PENGEMBANGAN KAWASAN DAN KEPUTUSAN MIGRASI ULANG-ALIK
ANTARWILAYAH DENGAN MENGGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM
KRL COMMUTER LINE
(STUDI KASUS KAWASAN JABODETABEK)**



**Tesis Oleh:
Nurdin Hamzah
01022681923036
Ilmu Ekonomi**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Meraih Gelar Magister Ilmu Ekonomi

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET DAN TEKNOLOGI
PASCA SARJANAH PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS EKONOMI
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Tesis : Pengembangan Kawasan Dan Keputusan Migrasi Ulang-Alik
Antarwilayah Dengan Menggunakan Transportasi Umum Krl
Commuter Line (Studi Kasus Kawasan Jabodetabek)

Nama : Nurdin Hamzah


Nim : 01022681923036

Program Studi : Magister Ilmu Ekonomi


BKU : Ilmu Ekonomi

Menyetujui


Pembimbing Pertama,

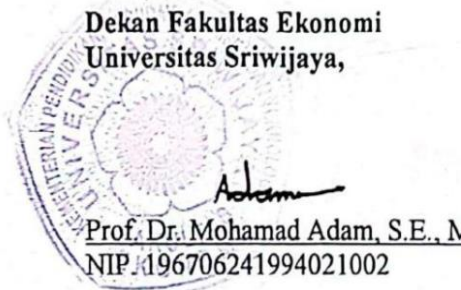
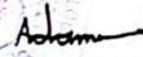
 21/02/22
Dr. Sukanto., S.E., M.Si
NIP. 197403252009121001

Pembimbing Kedua,

 11/02/22
Dr. Yunisvita., S.E., M.Si
NIP. 197006292008012009

Ketua Program Studi Magister Ilmu Ekonomi,

 21/03/22
Dr. Anna Yulianita, S.E., M.Si
NIP. 197007162008012015


Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Sriwijaya,

Prof. Dr. Mohamad Adam, S.E., M.E
NIP. 196706241994021002

Tanggal Lulus: 11 Januari 2022 (tanggal lulus ujian tesis)



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET
DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS EKONOMI**

Jalan Raya Palembang-Prabumulih Km. 32 Inderalaya (Ogan Ilir) Kode Pos 30662 Tel: (0711) 580964, 580646
Fax: (0711) 580964 Jl. Srijaya Negara Bukit Besar Palembang 30139 Laman: <http://fe.unsri@unsri.ac.id> –
email : dekan@fe.unsri.ac.id

PERSETUJUAN TIM PENGUJI TESIS

Ketua Dr. Sukanto., S.E., M.Si
NIP. 197403252009121001

Sekretaris Dr. Yunisvita., S.E., M.Si
NIP. 197006292008012009

Anggota (1) Prof. Dr. Bernadette Robiani., M.Sc
NIP. 196402161989032001

(2) Dr. Anna Yulianita, S.E., M.Si
NIP. 197007162008012015



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET
DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS EKONOMI**

Jalan Raya Palembang-Prabumulih Km. 32 Inderalaya (Ogan Ilir) Kode Pos 30662 Tel: (0711) 580964,
580646 Fax: (0711) 580964 Jl. Srijaya Negara Bukit Besar Palembang 30139
Laman: <http://fe.unsri@unsri.ac.id> – email : dekan@fe.unsri.ac.id

Yang bertanda tangan dibawah ini:

No.	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
1.	Dr. Sukanto., S.E., M.Si		21 Februari 2022
2.	Dr. Yunisvita., S.E., M.Si		11 Februari 2022
3.	Prof. Dr. Bernadette Robiani., M.Sc		25 Januari 2022
4.	Dr. Anna Yulianita, S.E., M.Si		21 Maret 2022

Menerangkan bahwa:

Nama : Nurdin Hamzah
NIM : 01022681923036
Program Studi : Magister Ilmu Ekonomi
Bidang Kajian Utama : Ilmu Ekonomi
Judul Tesis : Pengembangan Kawasan Dan Keputusan Migrasi
Ulang-Alik Antarwilayah Dengan Menggunakan
Transportasi Umum Krl Commuter Line (Studi Kasus
Kawasan Jabodetabek)

Telah memperbaiki tesis hasil ujian.

Palembang, -21 Maret 2022
Mengetahui,
Ketua Program Studi

Dr. Anna Yulianita, S.E., M.Si
NIP. 197007162008012015

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nurdin Hamzah
NIM : 01022681923036
Program Studi : Magister Ilmu Ekonomi
Bidang Kajian Utama : Ilmu Ekonomi

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa

1. Seluruh data, informasi, interpretasi serta pernyataan dalam pembahasan dan kesimpulan yang disajikan dalam karya ilmiah ini, kecuali yang disebutkan sumbernya adalah merupakan hasil pengamatan, penelitian, pengelolaan, serta pemikiran saya dengan pengarahannya dari para pembimbing yang ditetapkan.
2. Karya ilmiah yang saya tulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik, baik di Universitas Sriwijaya maupun di perguruan tinggi lain.

Demikianlah pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan apabila dikemudian hari ditemukan adanya bukti ketidakbenaran dalam pernyataan tersebut diatas, maka saya bersedia menerima sanksi akademis berupa pembatalan gelar yang saya peroleh melalui pengajuan karya ilmiah.

Palembang, 21 Maret 2022

Yang memuat pernyataan



Nurdin Hamzah
01022681923036

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nurdin Hamzah
NIM : 01022681923036
Program Studi : Magister Ilmu Ekonomi
Bidang Kajian Utama : Ilmu Ekonomi

Dengan ini menyatakan bahwa tesis saya yang berjudul “Pengembangan Kawasan Dan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah Dengan Menggunakan Transportasi Umum Krl Commuter Line (Studi Kasus Kawasan Jabodetabek)”, bebas dari plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain.

Apabila di kemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari karya ilmiah saya terdapat indikasi plagiarism, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya untuk dipergunakan sebagai mestinya.

Palembang, 21 Maret 2022
Yang memuat pernyataan



Nurdin Hamzah
01022681923036

KATA PENGANTAR

Puji Syukur Kehadirat Allah SWT yang telah memberikan Rahmat, Hidayah, dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul “Pengembangan Kawasan Dan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah Dengan Menggunakan Transportasi Umum Krl Commuter Line (Studi Kasus Kawasan Jabodetabek)” Penulisan tesis ini dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan meraih gelar Magister Sains Program Strata Dua (S-2) BKU Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.

Penulis menyadari bahwa selama penelitian dan penyusunan tesis ini masih terdapat kekurangan dan mungkin masih jauh dari kata sempurna. Atas segala keterbatasan dalam penyusunan tesis ini, penulis menyampaikan maaf yang sebesar besarnya, semoga tesis ini memberikan manfaat bagi pembaca.

Palembang, 21 Maret 2022



Nurdin Hamzah

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis sangat menyadari bahwa tesis ini merupakan hasil kerja sama dari berbagai pihak, sehingga dengan segala kerendahan hati perkenankanlah penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Sukanto, S.E., M.Si selaku Pembimbing pertama Ibu Dr. Yunisvita S.E., M.Si selaku Pembimbing kedua yang telah bersedia meluangkan waktu, pikiran dan memberikan ilmunya serta membimbing dan mengarahkan selama penyusunan tesis ini
2. Ibu Prof. Dr Bernadette Robiani., M.Sc, Ibu Dr. Anna Yulianita, S.E., M.Si dan Ibu Dr. Rosmiyati Chodijah, S.E., M.Si. selaku penguji tesis yang telah banyak memberikan masukan dan Sarannya dalam peningkatan kualitas tesis.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaff, MSCE sebagai Rektor Universitas Sriwijaya.
4. Bapak Prof. Dr. Mohamad Adam, S.E., M.E sebagai Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
5. Ibu Dr. Anna Yulianita, S.E., M.Si, sebagai Ketua Program Studi Magister Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya.
6. Keluarga besarku yang senantiasa memberikan nasihat, arahan dan juga motivasi.
7. Staf dan Petugas Fakultas Ekonomi yang turut membantu kelancaran dalam proses pembuatan tesis ini.
8. Rekan-

Palembang, 21 Maret 2022



Nurdin Hamzah

ABSTRAK

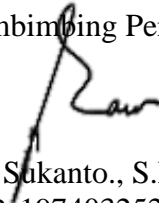
Pengembangan Kawasan Dan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah Dengan Menggunakan Transportasi Umum Krl Commuter Line (Studi Kasus Kawasan Jabodetabek)

Nurdin Hamzah; Sukanto; Yunisvita

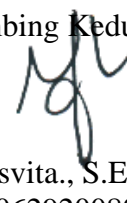
Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji tentang keputusan masyarakat untuk melakukan migrasi ulang-alik antarwilayah serta menganalisa kriteria wilayah berdasarkan pengembangan kawasan berbasis *Oriented Development Transit*. Metode Penelitian: Data sekunder digunakan untuk mencari jumlah masyarakat dalam bermigrasi dan data primer melalui kuesioner dan dibantu *google form* yang diserahkan kepada 398 masyarakat. Teknik analisis regresi logistik, sedangkan untuk menganalisa kriteria pengembangan kawasan di setiap wilayah menggunakan pendekatan penilaian dari *institute for transportation and development policy* dengan teknik analisis kualitatif dan untuk membantu dalam penelitian ini digunakan *Qgis.3* digunakan untuk menampilkan gambaran peta penyebaran migrasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Pengembangan kawasan pada setiap bagian di wilayah jabodetabek keseluruhannya berada pada kategori *silver standard* yang menandakan proyek pembangunan kawasan memenuhi hampir sasaran dari kinerja yang telah dikonsepsikan *institute for transportation and development policy*. (2) Masyarakat dalam membuat keputusan bermigrasi ulang-alik ke antarwilayah akan terpengaruh dengan adanya variabel jarak, ongkos perjalanan, jenis kelamin, waktu tempuh, tujuan migrasi dan pengembangan kawasan, sedangkan untuk umur dan jarak transit tidak dapat memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap pergerakan masyarakat dalam bermigrasi.

Kata Kunci: Migrasi, Migrasi Ulang-Alik, Pengembangan Kawasan Orientasi Transit.

Pembimbing Pertama


Dr. Sukanto., S.E., M.Si
NIP. 197403252009121001

Pembimbing Kedua


Dr. Yunisvita., S.E. M.Si
NIP. 197006292008012009

Ketua Program Studi


Dr. Anna Yulianita., S.E., M.Si
NIP. 197007162008012015

ABSTRACT

Regional Development and Interregional Round-trip Migration Decisions Using Public Transportation Krl Commuter Line (Case Study of Jabodetabek Area)

Nurdin Hamzah; Sukanto; Yunisvita

This study aims to examine the community's decision to do roundtrip migration between regions and to analyze regional criteria based on regional development based on Oriented Development Transit. Research Methods: Secondary data is used to find the number of people in migrating and primary data through questionnaires and assisted by google forms which were submitted to 398 people. Logistics regression analysis technique, while to analyze the criteria for regional development in each region using an assessment approach from the Institute for Transportation and Development policy with qualitative analysis techniques and to assist in this research used Qgis.3 is used to display an overview of the migration distribution map. The results of the study show that (1) The development of the area in each part of the Jabodetabek area is in the silver standard category which indicates that the regional development project has almost met the performance targets that have been conceptualized by the Institute for Transportation and Development Policy. (2) The community in making the decision to migrate back and forth between regions will be affected by the variabels of distance, travel costs, gender, travel time, migration destination and regional development, while age and transit distance cannot provide a large enough influence on movement. people in migration.

Keyword: *Migration, Shuttle Migration, Transit Orientation Area Developmen*

Advisor I




Dr. Sukanto., S.E., M.Si
NIP. 197403252009121001

Advisor II



Dr. Yunisvita., S.E. M.Si
NIP. 197006292008012009

Head of the Study Program



Dr. Anna Yulianita., S.E., M.Si
NIP. 1970071620080129015

DAFTAR ISI

	HALAMAN
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	1
PERSETUJUAN TIM PENGUJI TESIS.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	v
HALAMAN PERNYATAAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
LAMPIRAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	10
1.3. Tujuan Penelitian	10
1.4. Manfaat Penelitian	11
1.4.1. Manfaat Teoritis	11
1.4.2. Manfaat Praktis	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
2.1. Landasan Teori.....	12
2.1.1. Pengembangan Kawasan.....	12
2.1.2. The Gravity Model of Migration.....	20
2.1.3. Spatial Interaction Model.....	24

2.2. Penelitian Terdahulu	33
2.3. Kerangka Pemikiran.....	48
2.4. Hipotesis.....	50
BAB III METODE PENELITIAN	51
3.1. Ruang Lingkup Penelitian.....	51
3.2. Sumber dan jenis data	51
3.3. Metode Pengumpulan Data	52
3.4. Populasi dan Sampel	53
3.5. Teknik Analisis	55
3.5.1 Asumsi-Asumsi Regresi Logistik	59
3.5.1.1. Pemodelan Regresi Logistik Biner.....	60
3.5.1.2. Rasio Peluang.....	61
3.5.1.3 Uji Wald.....	62
3.6. Definisi Variabel Yang digunakan Dalam Penelitian	62
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	65
4.1 Gambaran Umum Penelitian	65
4.1.1. Peta Penyebaran Migrasi Antarwilayah Jabodetabek	65
4.1.2 Statistik Deskriptif	67
4.2. Karakteristik Responden	69
4.2.1. Distribusi Responden Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	69
4.2.2. Distribusi Responde Jarak Perjalanan	70
4.2.3. Distribusi Responden Ongkos Perjalanan.....	71
4.2.4. Distribusi Responden Jenis Kelamin	72
4.2.5. Distribusi Responden Waktu Tempuh Perjalanan	73
4.2.6 Distribusi Responden Tujuan Migrasi	74
4.2.7 Distribusi Responden Jarak Transit Ke Tempat Tujuan	75
4.2.8 Distribusi Responden Pengembangan Kawasan	76

4.2.9 Distribusi Responden Umur.....	77
4.2.10. Distribusi Responden Transportasi Penghubung	78
4.3 Analisis Tabulasi Silang (Cross Tabulation).....	79
4.3.1. Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Jarak Perjalanan	79
4.3.2 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Ongkos Perjalanan	81
4.3.3 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Jenis Kelamin.....	82
4.3.4. Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Waktu Tempuh Perjalanan.....	83
4.3.5 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Tujuan Migrasi	84
4.3.6 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Jarak Transit.....	85
4.3.7 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Pengembangan Kawasan (Development Oriented).....	86
4.3.8 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Umur	88
4.3.9 Hubungan Keputusan Migrasi Ulang-Alik dengan Transportasi Penghubung	88
4.3. Analisis Pengembangan Kawasan Berbasis Orientasi Transit.....	90
4.3.1. Kawasan DKI Jakarta.....	92
4.3.2. Kawasan Bogor	95
4.3.3. Kawasan Depok	98
4.3.4 Kawasan Tangerang	100
4.3.5. Kawasan Bekasi	102
4.4 Analisi Data.....	104
4.4.1 Analisis Regresi Logistik Biner	104
4.4.2. Model Regresi Logistic Biner	106
4.4.2.1 Model Regresi Uji Signifikasi Parameter Secara Parsial/Uji Wald	107
4.4.3 Pengujian Parameter Koefisien	107
4.4.3.1 Uji Signifikasi Parameter Serentak / Likelihood Rasio Test (G-Test).....	107
4.4.3.2 Uji Signifikansi Parameter Secara Parsial / Uji wald.....	108

4.4.3.3. Uji Goodness Of Fit Test (GoF)/ Hosmer And Lemeshow Test	118
4.4.4. Koefisien Determinasi (Nagelkerke R Square).....	119
4.5. Pembahasan.....	120
4.5.1. Pengembangan Kawasan di Wilayah Jabodetabek	120
4.5.2. Hubungan Antara Jarak Dengan Keputusan Migrasi Ulag-Alik Antarwilayah.....	121
4.5.3. Hubungan Antra Ongkos Perjalanan Dengan Keputusan Migrasi Ulang- Alik.....	123
4.5.4 Hubungan Antara Jenis Kelamin Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	124
4.5.5. Hubungan Antara Waktu Tempuh Perjalanan Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik.....	125
4.5.6. Hubungan Antara Tujuan Migrasi Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	126
4.5.7. Hubungan Antara Jarak Transit (Shift Distance) Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	127
4.5.8 Hubungan Antara Pengembangan Kawasan (Development Oriented) Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	128
4.5.9 Hubungan Antara Umur Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	130
4.5.10 Hubungan Antara Transportasi Penghubung Dengan Keputusan Migrasi Ulang-Alik Antarwilayah.....	130
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	132
5.1 Kesimpulan	132
5.2 Saran.....	133
DAFTAR PUSTAKA	134
LAMPIRAN.....	143

DAFTAR TABEL

Tabel 1 1Masyarakat Pengguna KRL Commuter Line.....	8
Tabel 3 1Data Masyarakat Pengguna KRL Commuter Line	53
Tabel 3 2Tabel Definisi Operasional Variabel.....	62
Tabel 4 1Statistik Deskriptif Variabel Penelitian.....	67
Tabel 4 2Distribusi Responden Menurut Keputusan Migrasi.....	69
Tabel 4 3Distribusi Responden Menurut Jarak Perjalanan	70
Tabel 4 4Distribusi Responden Menurut Ongkos Perjalanan	71
Tabel 4 5Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin.....	72
Tabel 4 6Distribusi Responden Menurut Waktu Tempuh Perjalanan	73
Tabel 4 7Distribusi Responden Menurut Tujuan Migrasi.....	74
Tabel 4 8Distribusi Responden Menurut Jarak Transit.....	75
Tabel 4 9Distribusi Responden Menurut Development Oriented.....	76
Tabel 4 10Distribusi Responden Menurut Umur	77
Tabel 4 11Distribusi Responden Menurut Transportasi Penghubung	78
Tabel 4 12Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Jarak	79
Tabel 4 13Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Ongkos Perjalanan	81
Tabel 4 14Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Jenis Kelamin.....	82
Tabel 4 15Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Waktu Tempuh Perjalanan ...	83
Tabel 4 16Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Tujuan Migrasi.....	84
Tabel 4 17Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Jarak Transit.....	85
Tabel 4 18Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Development Oriented.....	86
Tabel 4 19Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Umur	88
Tabel 4 20Tabulasi Silang Keputusan Migrasi dan Transportasi Penghubung	89
Tabel 4 21Tabel Kriteria Pengembangan Kawasan Berbasis Transit Oriented	90

Tabel 4 22Tabel Hasil Penilaian Karakteristik Kawasan Berbasis Oriented Development Wilayah DKI Jakarta	93
Tabel 4 23Tabel Hasil Penilaian Karakteristik Kawasan Berbasis Oriented Development Wilayah Bogor.....	97
Tabel 4 24Tabel Hasil Penilaian Karakteristik Kawasan Berbasis Oriented Development Wilayah Depok.....	99
Tabel 4 25Tabel Hasil Penilaian Karakteristik Kawasan Berbasis Oriented Development Wilayah Tangerang.....	101
Tabel 4 26Tabel Hasil Penilaian Karakteristik Kawasan Berbasis Oriented Development Wilayah Bekasi.....	103
Tabel 4 27Hasil Uji Regresi Logistik Biner.....	105
Tabel 4 28Omnibus Test Of Model Coefficients.....	108
Tabel 4 29Hasil Uji Signifikan Parameter Secara Parsial/Uji Wald.....	109
Tabel 4 30Uji Kesesuaian Model Hosmer and Lemeshow	118
Tabel 4 31Uji Koefisien Determinasi	119

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1Pembagian Area Kawasan.....	15
Gambar 2 2Kawasan Pengembangan Urban Core	17
Gambar 2 3 Model Zone Sektoral.....	18
Gambar 2 4 Walkable Scale	20
Gambar 2 5 Pergerakan Migrant Antarwilayah	23
Gambar 2 6 The Gravity Model of Migration.....	28
Gambar 2 7 Siklus Migrasi Harian Dalam Konsep Spatial.....	30
Gambar 2 8 Siklus Migrasi Commuter Sebagai Proses	31
Gambar 2 9 Kerangka Pikir.....	48
Gambar 4 1Peta Penyebaran Migrasi Antarwilayah Jabodetabek	66
Gambar 4 2Wilayah Ibukota DKI Jakarta.....	92
Gambar 4 3Peta Wilayah Bogor	96
Gambar 4 4Peta Wilayah Depok.....	98
Gambar 4 5Peta Wilayah Tangerang	101
Gambar 4 6Peta Wilayah Bekasi.....	103

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner Penelitian.....	143
Lampiran 2 Data Hasil Observasi	147
Lampiran 3 Hasil Regresi Logistik	158
Lampiran 4 Kriteria Pengembangan Kawasan Dengan Pendekatan ITDP 2017 ..	159

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang pesat setiap tahunnya, salah satu faktor pertumbuhan ekonomi tersebut disebabkan oleh adanya aktivitas masyarakat yang berlangsung pada bidang infrastruktur, sektor ekonomi, sosial, budaya dan jasa di kota-kota besar (Economy OECD, 2018). Provinsi DKI Jakarta merupakan salah satu wilayah yang mengalami perkembangan pesat dengan ditandai adanya wilayah metropolitan dan nonmetropolitan, selain itu kota Jakarta juga terhubung dengan daerah-daerah sub-regional seperti Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi).

Provinsi DKI Jakarta menjadi pusat perekonomian dan pemerintahan dengan penduduk terpadat, dimana berdasarkan data BPS jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2019 sebanyak 10,557 juta/jiwa meningkat menjadi 10,770 jiwa/km pada tahun 2020 (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2020). Kepadatan di DKI Jakarta disebabkan karena adanya pertumbuhan alami seperti faktor migrasi, selain itu pertumbuhan alami tersebut ditunjang oleh karena wilayah yang dikategorikan sebagai *Central Business District*, dimana kawasan tersebut terbagi menjadi beberapa pusat kegiatan seperti pusat bisnis, kegiatan politik, sosial dan pusat ekonomi. Kawasan CBD terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (*Retail Business District* dengan kegiatan dominan seperti pertokoan,

perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan dengan alokasi kegiatan ekonomi skala besar (Jenk dan Burgess, 2000).

Wilayah DKI Jakarta yang termasuk ke dalam kawasan CBD antara lain Jakarta Barat, dimana di wilayah tersebut terdapat stasiun kereta *KRL Commuter Line* yaitu stasiun Jakarta Kota yang menjadi sebuah titik transit dan akses penghubung para migran untuk melakukan migrasi menuju bagian di kota Jakarta dan sub-regional secara ulang-alik yang sudah terintegrasi dengan fasilitas publik dan transportasi umum (Firdaus et al, 2018) dan jenis transportasi umum tersebut seperti jalur Transjakarta, *KRL Commuter Line* dan akses ke jalan Tol (*Tax On Location*), kawasan ini juga dekat dengan rencana akses jenis transportasi umum lainnya (Dewi et al, 2016). Hal ini menunjukkan bahwa Kota Jakarta merupakan sebagai pusat bisnis, pusat kawasan industri, perekonomian, pusat pemerintahan, pusat perusahaan besar serta terpusatnya semua aktivitas, dengan terpusatnya berbagai kegiatan di wilayah Jakarta tersebut membuat sumber-sumber daya ekonomi terpusat di Jakarta maka akan memunculkan pesatnya migrasi masyarakat dan daya tarik dari Kota Jakarta. Dengan adanya daya tarik dari Kota Jakarta tersebut memicu munculnya keinginan masyarakat yang berada di pinggiran Kota Jakarta untuk melakukan migrasi ulang-alik dari kota pinggiran ke wilayah Jakarta.

Stevens (1980) mengatakan terdapat juga *push-pull factor* lainnya dari luar Kota Jakarta seperti faktor non-moneter dan fasilitas kawasan, tingkat polusi dan kualitas hidup serta fasilitas publik yang mendorong masyarakat untuk bermigrasi

ke area metropolitan dan nonmetropolitan di daerah Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi), hal tersebut sependapat dengan penemuan Wajdi et al (2017) bahwa Kota Jakarta memiliki arus keluar yang lebih besar dari pada arus masuk, dalam penemuannya juga bahwa Jakarta dikenal dengan kualitas udara yang relatif rendah, kemacetan dan kepadatan yang tinggi, hal ini membuat masyarakat cenderung memilih bermigrasi ke daerah luar Kota Jakarta. Dalam kaitanya dengan hubungan antara pola migrasi dengan pengembangan kawasan, Wajdi et al (2015) mengungkapkan bahwa migrasi akan diarahkan ke wilayah yang lebih berkembang pada area metropolitan dan nonmetropolitan yang dimana pergerakan mereka juga terintegrasi dengan fasilitas publik, dengan keadaan wilayah tersebut membuat para migran aman dan nyaman. Selain itu, migrasi di luar daerah Jakarta yang memiliki kepadatan perekonomian yang tinggi sebagai bukti bahwa daerah tempat tujuan tersebut layak dijadikan tujuan untuk memenuhi dan mencapai kebutuhan para migrasi yang tidak didapat di tempat tinggal mereka, hal ini diperkuat oleh Urdi (2018) yang menyatakan bahwa sub-regional seperti wilayah Bogor, Depok, Bekasi dan Tangerang ditetapkan sebagai wilayah penyangga kota Jakarta untuk menampung semua aktivitas pemerintahan, perdagangan dan industri karena wilayah tersebut juga memiliki jarak relatif dekat dan terhubung dengan wilayah lainnya, selain itu Mulder (1993) mengungkapkan bahwa suatu keadaan dan situasi dalam kehidupan masyarakat untuk melakukan migrasi tidak hanya mempengaruhi keputusan migrasi secara umum tetapi terdapat sebuah perbedaan jenis migrasi salah satunya pilihan jarak dan fasilitas publik yang terdapat wilayah yang dituju.

Menurut Clemente et al (2016) jarak geografis antarwilayah akan mempengaruhi aliran migrasi, dimana masyarakat akan lebih tertarik melakukan pergerakan migrasi antarwilayah dengan cara *commuting* dengan jarak yang relatif dekat yang sudah terintegrasi dengan fasilitas penunjang. Hal ini selaras dengan Fukurai (1991) yang menyatakan bahwa interaksi antarwilayah, jarak yang cenderung lebih dekat akan menjadi penentu utama migrasi setelah kesempatan kerja dan upah.

Menurut Pregi & Novotny (2019) dimana pengelompokan rentan usia akan menjadi penentu tujuan seseorang untuk bermigrasi memilih wilayah metropolitan atau nonmetropolitan, dimana seseorang yang memiliki usia nonproduktif atau lanjut usia cenderung memilih untuk bermigrasi ke wilayah nonmetropolitan atau daerah sub-regional yang didasari berkeinginan untuk rehat dan berkumpul bersama keluarga serta adanya respon terhadap suatu keadaan ekonomi mencakup biaya hidup yang relatif terjangkau, kualitas hidup yang baik, serta penggunaan lahan seperti pengaruh pasar perumahan (Juarez, 2000). Selain itu, perbedaan penting seperti usia merupakan tipikal contoh seseorang memiliki kecenderungan migrasi yang sangat berbeda untuk mendapatkan memenuhi aktivitas serta kebutuhan hidup di tempat lain (Stillwell, 2005).

Dalam melakukan migrasi terdapat perbedaan karakteristik seseorang yang akan merespon dengan cara berbeda pula terhadap berbagai rangsangan migrasi (Wajdi et al, 2017; Feliciano, 2005; Rahman, 1999) seperti halnya tentang penggunaan lahan seperti lingkungan tempat tinggal, perdagangan dan pusat

perkantoran. Selain itu Frey (1987) mengungkapkan terdapat sebuah fenomena atau keinginan para migrasi untuk melakukan migrasi dari pusat kota ke daerah pinggiran kota karena didukung oleh perkembangan seperti teknologi transportasi, komunikasi, dan kebijakan instansi pemerintahan serta ekspansi berbagai aktivitas ekonomi dari pusat kota serta terdapat suatu pandangan restrukturisasi regional dan pandangan dekonsentrasi, Frey (1987) juga menjelaskan bahwa terdapat pergantian penduduk di daerah perkotaan menuju daerah pinggiran kota lainnya dengan diikuti salah satunya perpindahan berbagai industri yang didukung oleh adanya inovasi, produksi, transportasi dan komunikasi (Setiawan, 2010).

Menurut Lee (1966) keputusan seseorang untuk bermobilisasi selain ditentukan oleh faktor-faktor individu juga ditentukan oleh kondisi suatu daerah asal dan tujuan (Muliani, 2004), bila berjarak sedang akan menghasilkan migrasi menginap/mondok, bila berjarak dekat cukup dilakukan tanpa menetap di tempat tujuan (Tarmizi, 2013). Sependapat dengan Cervero et al (2004) yang mengungkapkan bahwa rata-rata yang melakukan perjalanan *commuting* dengan transit, mereka yang berada dalam radius 1 mil (1,61 kilometer) sampai dengan 2 mil (3,22 mil) dari stasiun dan melanjutkan perjalanan dengan transportasi umum ke tempat tujuan. Selain itu menurut De Haas (2010) keputusan migrasi bukan hanya membahas tentang pendapatan tetapi juga dipengaruhi oleh jaringan (*Network*) dari daerah asal para migran yang didapat dari keluarga, teman dan kerabat, seperti modal sosial, informasi perkembangan wilayah seperti adanya kesempatan pekerjaan, adanya informasi tempat tempat wisata serta adanya

interventing di daerah asal seperti pada wilayah yang sering terkait cuaca iklim, polusi, kemacetan yang terjadi pada wilayah metropolitan serta adanya faktor kondisi kawasan yang terfasilitasi dengan fungsi fasilitas publik. De Haas (2010) juga mengatakan pola pergerakan tersebut dibantu dengan infrastruktur publik dan jarak yang dapat dijangkau sehingga para migrasi dapat menentukan keputusan mereka untuk melakukan pergerakan ulang-alik.

Pada saat ini sebagian besar para migran yang melakukan kegiatan di Jakarta merupakan penduduk yang berasal dari daerah pinggiran-pinggiran Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek) dan sebaliknya. Berdasarkan data BPS (2020) kawasan Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi) merupakan kawasan dengan migrasi terbesar dibandingkan kawasan metropolitan lainnya di Indonesia dengan angka pergerakan migrasi keluar dari Kota Jakarta ke pinggiran kota mencapai 20,43 persen, hal ini diperkuat dengan data yang dihimpun oleh Greenpeace Indonesia dimana pada akhir tahun 2020 tercatat penghuni di Jakarta yang melakukan migrasi berkisar 10 juta orang pada malam hari, sedangkan pada siang hari mencapai 14 juta dan kurang lebih 4 juta pergerakan manusia keluar masuk kota Jakarta (Greenpeace Indonesia, 2020).

Daerah Jabodetabek masih dihadapkan pada permasalahan transportasi dimana pertumbuhan kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi ataupun umum tetap tinggi seiring dengan meningkatnya migrasi penduduk dan pertumbuhan ekonomi di daerah Jabodetabek. Di sisi lain sarana prasarana seperti jaringan jalan raya yang ada tidak dapat berkembang secara cepat sehingga terjadi

ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dengan ketersediaan jalan (Adwluvito, 2019), hal ini yang menyebabkan terjadinya kepadatan di jalan raya. Maka dari itu masyarakat cenderung memilih moda transportasi yang menghemat bahan bakar salah satunya dengan menggunakan Transportasi umum KRL Commuter Line untuk mengestimasi atau mempercepat waktu, menghindari kemacetan di jalan serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (Cervero & Kockelman, 1997; Cervero, 2004).

Kawasan Jakarta memiliki berbagai akses transportasi baik pribadi maupun umum seperti Angkot, Ojek, *Light Rail Transit*, *Mass Rapid Transit*, Transjakarta dan Kereta KRL Commuter Line. KRL Commuter Line merupakan moda transportasi umum yang lebih efisien baik dalam segi biaya maupun waktu (Wijayanto, 2019), biaya yang dikeluarkan jika menggunakan KRL Commuter Line sebesar Rp. 3.000 – Rp. 10.000, dari segi waktu tempuh kereta KRL Commuter Line menempuh waktu yang relatif efektif dengan jarak 75 kilometer dapat ditempuh dengan waktu 1 jam 45 menit (PT. KAI KRL Commuter Line Indonesia, 2020), sehingga dapat dikatakan KRL Commuter Line merupakan moda transportasi umum yang lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi umum seperti Bus Trans Jabodetabek. *Light Rail Transit* (LRT) dan *Mass Rapid Transit* (MRT).

KRL Commuter Line merupakan suatu perkembangan teknologi yang dapat memudahkan dalam melakukan aktivitas, dimana akan meningkatkan keinginan seseorang untuk melakukan migrasi dari satu tempat ke tempat yang lain. Hal ini

sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Ravenstein bahwa pola migrasi akan terus mengalami peningkatan dan perkembangan seiring berkembangnya industri dan perbaikan sarana prasarana transportasi (Grigg, 1977). Migrasi masyarakat yang terjadi pada saat ini, cenderung lebih banyak memilih non-permanen seperti yang terjadi di wilayah Jakarta. Pada Tabel 1.1 dibawah terlihat pergerakan jumlah masyarakat yang melakukan migrasi antarwilayah baik ke wilayah Jakarta ataupun ke wilayah sub-regional menggunakan Transportasi KRL Commuter Line.

Tabel 1 1Masyarakat Pengguna KRL Commuter Line di Stasiun Jabodetabek.

No.	Nama Stasiun	Jumlah Masyarakat
1	Jakarta	25.743
2	Bogor	42.199
3	Depok	56.800
4	Tangerang	21.433
5	Bekasi	37.210
Jumlah		183.385

Sumber: PT. KAI KRL Commuter Line Indonesia, 2021.

Pemakaian transportasi umum dan pribadi sangat berkaitan erat dengan pesatnya pergerakan pada migrasi yang dilakukan oleh masyarakat dan berdampak pada meningkatnya kawasan transit dalam pengembangan kawasan (Cervero et al, 2004), terutama di sepanjang kawasan stasiun KRL Commuter Line Jabodetabek. Pesatnya pergerakan tersebut masih menyisakan masyarakat untuk melakukan pergerakan *commuting* dengan menggunakan kendaraan pribadi dengan berbagai alasan seperti waktu tempuh dan tingkat kenyamanan, alasan lainnya terlihat pada

kelayakan sarana dan prasarana yang tersedia untuk menjangkau pemakaian transportasi umum belum dapat membuat masyarakat nyaman dan aman (Jeehan et al, 2020). Timbulnya permasalahan seperti beberapa hal yaitu kemacetan dan polusi udara dapat dikurangi dengan peralihan transportasi pribadi ke transportasi umum berbasis transit, akan tetapi harus didukung dengan pengembangan kawasan dan fasilitas publik yang baik, penggunaan lahan yang nyaman dan baik serta adanya faktor lain yang terintegrasi di sekitar kawasan transit agar pola pergerakan dan tingkat migrasi yang tinggi pada pemakaian transportasi pribadi dapat beralih ke transportasi umum KRL Commuter Line (Cervero & Kockelman, 1997).

Menurut Cervero (2004) berdasarkan penerapan pengembangan wilayah berorientasi transit di beberapa negara berkembang sangat berkaitan erat dengan pola pergerakan migrasi penduduk tiap harinya yang melakukan perjalanan *commuting* ke arah luar pusat kota yang menciptakan sistem transportasi umum untuk mengatasi arus migrasi yang padat, transportasi umum tersebut menunjukkan bukti nyata bahwa transportasi umum berpengaruh terhadap tingkat pergerakan migrasi (Untermann & Lewicki, 1984), sehingga dapat diartikan bahwa sistem transit dalam pengembangan kawasan dapat mengurangi pemakaian kendaraan pribadi dan beralih ke transportasi umum yang dapat mempersingkat waktu perjalanan dan menghemat biaya dalam perjalanan (Cervero, 2004).

Cervero et al (2004) mengungkapkan kota Jakarta yang dihubungkan oleh kota sub-regional seperti (Bogor, Depok, Bekasi dan Tangerang) sebagai pusat kegiatan perekonomian, perkantoran dan industri menyebabkan kota tersebut

memiliki magnet tersendiri sebagai tempat tujuan untuk melakukan migrasi antarwilayah. Selain itu Calthorpe (1992) menyatakan pengembangan kawasan di suatu wilayah dapat memecahkan masalah migrasi antarwilayah yang tinggi seperti menciptakan kawasan transit dengan jarak 1/2 mil menjadi kepadatan yang tinggi, penggunaan tata guna lahan yang bervariasi (campuran), pembentukan lingkungan yang lebih memprioritaskan kebutuhan pejalan kaki sebagai migrasi serta memaksimalkan fungsi pedestrian sebagai akses titik transit menuju pusat kegiatan yang mengutamakan kenyamanan kehidupan pada ruang publik dan pusat lingkungan. Kawasan Jakarta dan sub-regional yang memiliki kawasan yang terintegrasi fasilitas publik serta penggunaan lahan di kawasan tersebut yang sangat bervariasi (*mix use*) yang membuat kawasan tersebut sesuai pengembangannya berbasis transit. Konsep pengembangan ini merupakan konsep pengembangan lahan yang menciptakan pergerakan atau migrasi antarwilayah dengan menggunakan transportasi publik dan diakhiri dengan berjalan kaki menuju titik akhir tujuan.

Kawasan Jakarta dan sub-regional merupakan kawasan yang sudah direncanakan sebagai kawasan dengan pengembangan berdasarkan prinsip transit tetapi masih terlihat belum optimal hal ini dilihat dari tingkat masyarakat yang melakukan pergerakan atau migrasi antarwilayah untuk melakukan dan memenuhi aktivitasnya masih tinggi dan belum terpenuhi dengan ruang publik yang aman dan nyaman. Oleh karena itu, diperlukan penelitian untuk mengetahui hubungan tingkat

kesesuaian pengembangan kawasan dengan aktivitas pergerakan migrasi antarwilayah masyarakat di kawasan Jabodetabek.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, bagaimana pengaruh jarak, ongkos perjalanan, jenis kelamin, waktu tempuh perjalanan, tujuan migrasi, jarak titik transit, pengembangan kawasan, umur, dan transportasi penghubung terhadap keputusan migrasi ulang-alik antarwilayah di jabodetabek dengan menggunakan transportasi umum KRL Commuter Line?

1.3. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui fenomena pengaruh jarak, ongkos perjalanan, jenis kelamin, waktu tempuh perjalanan, tujuan migrasi, jarak titik transit, pengembangan kawasan, umur, dan transportasi penghubung terhadap keputusan migrasi ulang-alik antarwilayah di jabodetabek dengan menggunakan transportasi umum KRL Commuter Line

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian diharapkan memberikan tambahan pengetahuan dan perbandingan antara teori yang diperoleh selama mengikuti kuliah dengan penelitian yang dilakukan serta sebagai referensi bagi penulis lainnya, khususnya yang berkaitan dampak pengembangan kawasan yang berbasis transit terhadap

keputusan masyarakat bermigrasi ulang-alik antarwilayah di kawasan Jabodetabek menggunakan transportasi umum khususnya menggunakan KRL Commuter Line.

1.4.2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan menjadi sumbangan pemikiran bagi instansi pemerintahan khususnya pemerintah di Jakarta, Bogor, Depok dan Tangerang dalam penentuan kebijakan dan membuat konsep yang berhubungan dengan pengembangan kawasan berorientasi transit yang terintegrasi dengan fasilitas publik serta transportasi umum khususnya pada KRL Commuter Line yang dapat membantu pergerakan masyarakat dalam bermigrasi serta memberikan masukan ke pemerintahan terhadap konsep pengembangan kawasan berbasis transit pada setiap wilayah di Jabodetabek dengan keputusan migrasi ke antarwilayah

DAFTAR PUSTAKA

- Adwiluvito, H. (2019). Determinan Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter Jabodetabek Dengan Model Regresi Logistik Multinomial Multilevel. *Badan Pusat Statistik, Indonesia, Adwiluvito@bps.Go.Id. Indonesian Journal of Statistics and Its Applications (EISSN:2599-0802)*, 3 No 1 (20), 49–61.
- Alonso, W. (2013). Location and Land Use. *Location and Land Use*, 6(1), 16–18. <https://doi.org/10.4159/harvard.9780674730854>
- Anderson, J. E. (2011). The Gravity Model. *Annual Review of Economics*, 3, 133–160. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-111809-125114>
- Arandarenko, M., Corrente, S., Jandrić, M., & Stamenković, M. (2019). A Multiple Criteria Approach to Interregional Migrations – The Case of Serbia. *Investigating Spatial Inequalities*, 197–216. <https://doi.org/10.1108/978-1-78973-941-120191012>
- Azhar, S. (2020). Class Analysis Of The Experience Of Migration During The Partition Of India. *South Asia: Journal of South Asia Studies*, 43(3), 407–428. <https://doi.org/10.1080/00856401.2020.1738109>
- Badan Pusat Statistik. (2020). Analisis Big Data Di Tengah Masa Adaptasi Baru. In 1 (p. 634). Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia.
- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. (2019). Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2019. *Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2019*.
- Beauregard, R. (2007). More Than Sector Theory: Homer Hoyt's Contributions To Planning Knowledge. *Journal Of Planning History*, 6(3), 248–271. <https://doi.org/10.1177/1538513206298337>
- Beenstock, M. (2020). Aggregate Supply In Spatial General Equilibrium Theory. *Spatial Economic Analysis*, 15(4), 374–391. <https://doi.org/10.1080/17421772.2020.1742928>
- Bodvarsson, O. B., Hou, J. W., & Shen, K. (2021). Aging and Migration In A Transition Economy: The Case Of China. *SSRN Electronic Journal*, 8351. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2475319>
- Bourne, L. S. (1982). *Internal Structure Of The City : Readings On Urban Form, Growth, And Policy* (2. ed.). Oxford University Press.
- Brutus, S., Javadian, R., & Panaccio, A. J. (2017). Cycling, Car, Or Public Transit: A Study Of Stress And Mood Upon Arrival At Work. *International Journal Of Workplace Health Management*, 10(1), 13–24. <https://doi.org/10.1108/IJWHM-10-2015-0059>
- Busch, R. (2016). Inlandische Wanderungen In Deutschland – Wer Gewinnt Und Wer Verliert, Domestic Migration In Germany. *Zeitschrift Für Immobilienökonomie*, 2(2), 81–101. <https://doi.org/10.1365/s41056-016-0012-3>
- Calthorpe, P. (1992a). City of San Diego Transit-Oriented Development Design

- Guidelines. In *Calthorpe Associates*. Calthorpe Associates in Association with Mintier & Associates.
- Calthorpe, P. (1992b). City of San Diego Transit-Oriented Development Design Guidelines. In M. V. Rollinger & J. William Schempers (Eds.), *Calthorpe Associates* (1st ed.). Planning Department Office Of The City Architect. <https://www.sandiego.gov/sites/default/files/legacy/planning/community/profiles/southeasternsd/pdf/transitorienteddevelopmentdesignguidelines1992.pdf>
- Carlsson, M., Reshid, A. A., & Rooth, D. O. (2018). Neighborhood Signaling Effects, Commuting Time, And Employment: Evidence From A Field Experiment. *International Journal Of Manpower*, 39(4), 534–549. <https://doi.org/10.1108/IJM-09-2017-0234>
- Carrothers, G. A. P. (1956). An Historical Bedew Of The Gravity And Potential Concepts Of Human Interaction. *Journal Of The American Planning Association*, 22(2), 94–102. <https://doi.org/10.1080/01944365608979229>
- Cattaneo, M., Malighetti, P., Morlotti, C., & Paleari, S. (2018). Students Mobility Attitudes And Sustainable Transport Mode Choice. *International Journal Of Sustainability In Higher Education*, 19(5), 942–962. <https://doi.org/10.1108/IJSHE-08-2017-0134>
- Cazzuffi, C., & Modrego, F. (2018). Place Of Origin And Internal Migration Decisions In Mexico. *Spatial Economic Analysis*, 13(1), 80–98. <https://doi.org/10.1080/17421772.2017.1369148>
- Cervero, R. (2004). TCRP Report 102 – Transit-Oriented Development In The United States: Experiences, Challenges, And Prospects. In 102 (pp. 1–534). Transportation Research Board.
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel Demand And The 3Ds: Density, Diversity, And Design. *Pergamon*, 2(97), 199–219.
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N., & Tsai, Y.-H. (2004). *TCRP Report 102 – Transit-Oriented Development In The United States: Experiences, Challenges, And Prospects* (E. Robert & J. Skinner (Eds.)). Library of Congress, he Federal Transit Administration in Cooperation with the Transit Development Corporation.
- Chakraborty, D., & Kuri, P. K. (2017). The Household Level Determinants In The Choice And Level Of Migration: A Micro Study In West Bengal. *Environment And Urbanization ASIA*, 8(1), 94–104. <https://doi.org/10.1177/0975425316683864>
- Clemente, J., Larramona, G., & Olmos, L. (2016). Interregional Migration And Thresholds: Evidence From Spain. *Spatial Economic Analysis*, 11(3), 276–293. <https://doi.org/10.1080/17421772.2016.1153706>
- Commendatore, P., Kubin, I., & Sushko, I. (2020). A Propos Brexit: On The Breaking Up Of Integration Areas An NEG Analysis. *Spatial Economic Analysis*, 0(0), 1–24. <https://doi.org/10.1080/17421772.2019.1701702>
- Congdon, P. (1992). Aspects of General Linear Modelling of Migration. *Journal of the Royal Statistical Society. Series D (The Statistician)*, 41(2), 133–153. <https://doi.org/10.2307/2348246>

- Credit, K. (2019). Transitive Properties: A Spatial Econometric Analysis Of New Business Creation Around Transit. *Spatial Economic Analysis*, 14(1), 26–52. <https://doi.org/10.1080/17421772.2019.1523548>
- D'Agostino, A., Ghellini, G., & Longobardi, S. (2019). Out Migration Of University Enrolment: The Mobility Behaviour Of Italian Students. *International Journal Of Manpower*, 40(1), 56–72. <https://doi.org/10.1108/IJM-07-2017-0169>
- Dantzig, G. B., & Saaty, T. L. (1973). *Compact City; A Plan For A Liveable Urban Environment* (pp. xi, 244 p. illus. 25 cm.). San Francisco, W. H. Freeman.
- Dary, S. K., & Ustarz, Y. (2020). Internal Remittances And Employment Choices In Rural Ghana. *African Journal Of Economic And Management Studies*, 11(3), 505–524. <https://doi.org/10.1108/AJEMS-03-2019-0126>
- Davis, B., & Winters, P. (2018). Gender, Networks and Mexico-US Migration. *Journal of Development Studies*, 38(2), 1–26. <https://doi.org/10.1080/00220380412331322251>
- De Haas, H. (2010). The Internal Dynamics Of Migration Processes: A Theoretical Inquiry. *Ethnic and Migration Studies*, 36(10), 1587–1617. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2010.489361>
- Dewi, H. I., Mustofa, C., & Riyanto, T. (2016). Konsep Mixed-Use Building Dan Central Business District Untuk Keberlanjutan Kota. *Seminar Nasional Sains Dan Teknologi*, 5(November), 1–10.
- Dicka, J. N., Gessert, A., & Snincak, I. (2019). Rural And Non-Rural Municipalities In The Slovak Republic. *Journal Of Maps*, 15(1), 84–93. <https://doi.org/10.1080/17445647.2019.1615010>
- Ekonomi OECD. (2018). Survey Ekonomi OECD Indonesia 2018. *OECD Economic Survey: Indonesia@OECD 2018*, 53(9), 1689–1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Faggian, A., Rajbhandari, I., & Dotzel, K. R. (2017). The Interregional Migration Of Human Capital And It's Regional Consequences: A Review. *Regional Studies*, 51(1), 128–143. <https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1263388>
- Firdaus, F., Purwantiasning, A. W., & Prayogi, L. (2018). Revitalisasi Kawasan Kota Tua Jakarta Dengan Alternatif Konsep TOD. *Purwarupa Jurnal Arsitektur*, 2(1), 35–44.
- Fotheringham, A. S., Lu, B., Charlton, M., & Harris, P. (2002). Geographically Weighted Regression With A Non-Euclidean Distance Metric: A Case Study Using Hedonic House Price Data. *International Journal Of Geographical Information Science*, 28(4), 660–681. <https://doi.org/10.1080/13658816.2013.865739>
- Frey, W. H. (1987). Migration And Depopulation Of The Metropolis: Regional Restructuring Or Rural Renaissance. *American Sociological Review*, 52(2), 240–257. <https://doi.org/10.2307/2095452>
- Fukurai, H. (1991). Japanese Migration In Contemporary Japan: Economic Segmentation And Interprefectural Migration. *Social Biology*, 38(1–2), 28–50. <https://doi.org/10.1080/19485565.1991.9988771>

- Garson, G. D. (2014). Logistic Regression: Binary & Multinomial. *Statistical Associates Publishing*, 1–38.
- Gaspar, J. M. (2020). Paul Krugman: Contributions To Geography And Trade. *Letters In Spatial And Resource Sciences*, 13(1), 99–115. <https://doi.org/10.1007/s12076-020-00247-0>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang.
- Greenpeace Indonesia. (n.d.).
- Greenpeace Indonesia. (2020). Greenpeace Indonesia - Penduduk Metropolitan dan Nonmetropolitan. In *Greenpeace Indonesia*. <https://www.greenpeace.org/indonesia/supporter-care/>
- Greenwood, M. J. (1993). *Internal Migration In Developed Countries* (M. R. Rosenzweig & O. Stark (Eds.); Vols. 1, Part B, Issue 12, pp. 647-720 BT-Handbook of Population and Family Ec). Elsevier. <https://econpapers.repec.org/RePEc:eee:popchp:1-12>
- Grigg, D. B. (1977). E. G. Ravenstein And The “Laws Of Migration.” *Journal Of Historical Geography*, 3(1), 41–54. [https://doi.org/10.1016/0305-7488\(77\)90143-8](https://doi.org/10.1016/0305-7488(77)90143-8)
- Gross, S., & Grimm, B. (2018). Sustainable Mode Of Transport Choices At The Destination – Public Transport At German Destinations. *Tourism Review*, 73(3), 401–420. <https://doi.org/10.1108/TR-11-2017-0177>
- Gujarati, D. . (1988). *Basic Econometrics* (Second Edi). McGraw Hill Book Company.
- Han, F., Xie, R., & Lai, M. (2018). Traffic Density, Congestion Externalities, And Urbanization In China. *Spatial Economic Analysis*, 13(4), 400–421. <https://doi.org/10.1080/17421772.2018.1459045>
- Hannerberg, D. (1957). *Migration in Sweden. A Symposium. [With Maps.]*. <https://books.google.co.id/books?id=tKgUMwEACAAJ>
- Harris, J. R., & Todaro, M. P. (1970). Migration, Unemployment And Development. A Dynamic Two-Sector Analysis. *Economics Letters*, 16(1–2), 177–184. [https://doi.org/10.1016/0165-1765\(84\)90160-5](https://doi.org/10.1016/0165-1765(84)90160-5)
- Homer, H. (1938). *Contribution To Urban Planning Knowledge*. 1–36.
- Hosmer, D. ., & Lomeshow, S. (2002). *Applied Logistic Regression* (Secon Edit). Jhon Willey And Son.
- Houria, B., & Farès, B. (2019). The Quality Of Service In Urban Public Transport In Algeria. *International Journal of Quality and Service Sciences*, 11(4), 559–575. <https://doi.org/10.1108/IJQSS-11-2017-0107>
- Hudspeth, N., & Wellman, G. (2018). Equity And Public Finance Issues In The State Subsidy Of Public Transit. *Journal Of Public Budgeting, Accounting And Financial Management*, 30(2), 135–155. <https://doi.org/10.1108/JPBAFM-02-2018-0014>
- Isard, W. (1960). *Methods Of Regional Analysis: An Indroduction To Regional Science* (T. M. I. . Press (Ed.)). The Massachusetts Institute of Technology.
- ITDP. (2017). TOD Standard. *TOD Standard*, 3, 61. www.ITDP.org

- Jenk, M., & Burgess, R. (2000). Achieving Sustainable Urban Form'. 'Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries. In *Urban Design International* (Vol. 6, Issues 3–4). Spon Press Is An Imprint Of The Taylor & Francis Group This. <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000039>
- Jhon, B. (1984). *Urban Transport Planning Theory and Practice*. London : Croom Helm Ltd, 1981.
- Jianxiao, L. (2012). The New Urbanism As A Theory And Its Contemporary Application In China Redesign A Residential Project In Beijing. In *Urban Design In China And Europe* (1st ed.). Urban Design In China And Europe.
- Juarez, J. P. (2000). Analysis Of Interregional Labor Migration In Spain Using Gross Flows. *Journal Of Regional Science*, 40(2), 377–399. <https://doi.org/10.1111/0022-4146.00179>
- Kambuata, A. E., Masinambow, V., & Sumual, J. (2019). Analisis Variabel-Variabel (Faktor-Faktor) Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota Di Kecamatan Malalayang Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 19(01), 10–19.
- Karlsson, V. (2015). Interregional Migration and Transportation Improvements in Iceland. *International Regional Science Review*, 38(3), 292–315. <https://doi.org/10.1177/0160017613496631>
- Kazakis, P. (2019). On The Nexus Between Innovation, Productivity And Migration Of US University Graduates. *Spatial Economic Analysis*, 14(4), 465–485. <https://doi.org/10.1080/17421772.2019.1636127>
- Krugman, P. (1991). Geography and Trade. *The Sveriges Riksbank Prize in Economic Sciences in Memory of Alfred Nobel*, 335–348.
- Lantz, H. R., & Rossi, P. H. (1957). Why Families Move: A Study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility. *Marriage and Family Living*, 19(3), 303. <https://doi.org/10.2307/348888>
- Lee, E. S. (1966). A Theory Of Migration. *Demography*, Vol. 3, No, 47–57. <https://doi.org/10.2307/2060063>
- Lima, R. C. de A., & Silveira Neto, R. (2020). Patterns Of Urban Land Use In A Developing Country: The Role Of Transport Infrastructure And Natural Amenities In Brazil. *Spatial Economic Analysis*, 15(4), 441–458. <https://doi.org/10.1080/17421772.2020.1749336>
- Lomax, N., Norman, P., & Darlington-Pollock, F. (2021). Defining Distance Thresholds For Migration Research. *Population, Space and Place*, 27(4), 1–19. <https://doi.org/10.1002/psp.2440>
- Long, J. F. (1985). Migration And The Phases Of Population Redistribution. *Journal of Development Economics*, 17(1–2), 29–42. [https://doi.org/10.1016/0304-3878\(85\)90018-5](https://doi.org/10.1016/0304-3878(85)90018-5)
- Mabogunje, A. L. (2010). Systems Approach To A Theory Of Rural-Urban Migration. Geographical Analysis. *Geographical Analysis*, 2 (1)(1), 1–18.
- Marta, J., Fauzi, A., Juanda, B., & Rustiadi, E. (2020). Understanding Migration Motives And Its Impact On Household Welfare: Evidence From Rural–Urban Migration In Indonesia. *Regional Studies, Regional Science*, 7(1), 118–132.

<https://doi.org/10.1080/21681376.2020.1746194>

- Martin, P. L., & Taylor, J. E. (1996). The Anatomy Of A Migration Hump. In *Development Strategy Employment And Migration: Insights From Models*. OECD; <https://www.tib.eu/de/suchen/id/BLCP%3ACN013903627>
- Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014. (2014). Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Kapasitas dari Jalur Pedestrian Dapat Dihitung Dari Lebar Pedestrian. In *Peraturan Kementerian Pekerjaan Umum Tata Kota*.
- Mulder, C. H. (1993). *Migration Dynamics: A Life Course Approach*. AmsterdamThesis.
- Muliani, I. (2004). *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Migrasi Sirkuler Di Kota Medan (Studi Kasus Pada Pekerja Sektor Informal)*. Pascasarjana, Universitas Islam Medan.
- Musselwhite, C. (2017). Exploring The Importance Of Discretionary Mobility In Later Life. *Working With Older People*, 21(1), 49–58. <https://doi.org/10.1108/WWOP-12-2016-0038>
- Myrdal, G. (1957). Economic Theory and Underdeveloped Regions. *Economics Migration Theory*, 1(1), 1.
- Nachrowi, N. D., & Usman, H. (2002). Penggunaan Teknik Ekonometrika. *Jakarta: PT Raja Grafindo Persada*.
- Oberg, S. (1997). Theories on Inter-Regional Migration: An Overview. In *People, Jobs and Mobility in the New Europe* (pp. 23–48). Chichester: Wiley. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:uu:diva-30077>
- Ortuzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling Transport*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1002/9781119993308>
- Ourednicek, M., Nemeskal, J., Spacková, P., Hampl, M., & Novak, J. (2018). A Synthetic Approach To The Delimitation Of The Prague Metropolitan Area. *Journal Of Maps*, 14(1), 26–33. <https://doi.org/10.1080/17445647.2017.1422446>
- Papacostas, C. ., & Prevedouros, P. . (2001). *Ransportation Engineering And Planning, 3rd Edition Paperback* (3rd ed.). Prentice Hall of India.
- Pardede, E. L., McCann, P., & Venhorst, V. A. (2020). Internal Migration In Indonesia: New Insights From Longitudinal Data. *Asian Population Studies*, 1–23. <https://doi.org/10.1080/17441730.2020.1774139>
- Pieroni, M. P. P., McAloone, T. C., & Pigosso, D. C. A. (2020). Business Model Innovation For Circular Economy: Integrating Literature And Practice Into A Process Model. In *Proceedings of the Design Society: DESIGN Conference* (Vol. 1, pp. 2119–2128). <https://doi.org/10.1017/dsd.2020.28>
- Poncet, S. (2006). Provincial Migration Dynamics In China: Borders, Costs And Economic Motivations. *Regional Science And Urban Economics*, 36(3), 385–398. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2005.11.003>
- Poot, J. (2015). Cross-Border Migration And Travel: A Virtuous Relationship. *IZA World of Labor, October*. <https://doi.org/10.15185/izawol.209>
- Pregi, L., & Novotny, L. (2019). Selective Migration Of Population In Functional

- Urban Regions Of Slovakia. *Journal of Maps*, 15(1), 94–102. <https://doi.org/10.1080/17445647.2019.1661880>
- PT. KAI KRL Commuter Line Indonesia. (2020, June 29). *PT. Kereta Commuter Line Indonesia - Stakeholder dan Aksesibilitas Transport Metropolitan*. PT. Kereta Commuter Indonesia . <http://www.krl.co.id/>
- Rakhmatulloh, A. R., & Kusumo Dewi, D. I. (2020). Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Tod Dukuh Atas Jakarta. *Jurnal Pengembangan Kota*, 8(2), 132–141. <https://doi.org/10.14710/jpk.8.2.132-141>
- Ravenstein, E. G. (1885). The Laws of Migration. *Statistical Society*, 48(2), 167–235. <https://doi.org/10.2307/2979181>
- Ravish, R., & Rangaswamy, S. (2020). Integrated Mode Of Transport: A Predictive Model For Route Guidance. *International Journal of Intelligent Unmanned Systems, December*. <https://doi.org/10.1108/IJIUS-09-2020-0040>
- Regmi, M., Paudel, K. P., & Bhattarai, K. (2020). Migration Decisions And Destination Choices. *Journal of the Asia Pacific Economy*, 25(2), 197–226. <https://doi.org/10.1080/13547860.2019.1643195>
- Renaissance Planning. (2011). *A Framework For Transit Oriented Development In Florida* (961.525/5631; Vol. 1).
- Roseman, C. C. (1971). Migration As A Spatial And Temporal Process. *Annals Of The Association Of American Geographers*, 61(3), 589–598. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1971.tb00809.x>
- Sardadvar, S., & Vakulenko, E. (2017). A Model Of Interregional Migration Under The Presence Of Natural Resources: Theory And Evidence From Russia. *Annals of Regional Science*, 59(2), 535–569. <https://doi.org/10.1007/s00168-017-0844-3>
- Schafer, P., & Just, T. (2015). Does Urban Tourism Attractiveness Affect Young Adult Migration In Germany. *The Eletronic Library*, 34(1), 1–5.
- Sen, S., Charles, M. B., & Harrison, J. L. (2021). Determinants of Commute Distance in South East Queensland, Australia: Implications for Usage-based Pricing in Lower-density Urban Settings. *Urban Policy and Research*, 00(00), 1–16. <https://doi.org/10.1080/08111146.2021.1922376>
- Setiawan, I. (2010). Migrasi Penduduk Menuju Daerah Pinggiran Kota Bandung Dan Implikasinya Terhadap Kualitas Lingkungan Permukiman. *Jurnal Geografi Gea*, 10(2). <https://doi.org/10.17509/gea.v10i2.1072>
- Simons, H., & Weiden, L. (2016). *Schwarmverhalten , Reurbanisierung*. 263–273.
- Sjaastad, L. A. (1962). The Costs and Returns of Human Migration. *Journal of Political Economy*, 70(5), 80–93. <http://www.jstor.org/stable/1829105>
- Sofyan, Y., & Heri, K. (2014). *SPSS Complete: Teknik Analisis Statistik Terlengkap dengan Software SPSS* (Universitas Komputer Indonesia (Ed.); 1st ed.). Salemba Infotek.
- Song, H. Y., & You, D. (2018). Modeling Urban Mobility With Machine Learning Analysis Of Public Taxi Transportation Data. *International Journal Of Pervasive Computing And Communications*, 14(1), 73–87. <https://doi.org/10.1108/IJPCC-D-18-00009>

- Staricco, L., & Vitale Brovarone, E. (2018). Promoting TOD Through Regional Planning. A Comparative Analysis Of Two European Approaches. *Journal of Transport Geography*, 66(May 2017), 45–52. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.011>
- Stevens, J. B. (1980). The Demand For Public Goods As A Factor In Tte Nonmetropolitan Migration Turn A Round. *New Directions In Urban-Rural Migration: The Population Turnaround In Rural America*, 115–135.
- Stillwell, J. (2005a). Inter-regional Migration Modelling: A Review And Assessment. *Congress of the European Regional Science Association*, 25(May), 27. http://www.researchgate.net/publication/23731867_Inter-regional_migration_modelling_-_a_review_and_assessment/file/5046351a775a233351.pdf
- Stillwell, J. (2005b). Interregional Migration Modelling: A Review And Assessment. *Congress OF The European Regional Science Association*, 25(May), 27.
- Stillwell, J. C. H. (1994). Monitoring Intercensal Migration In The United Kingdom. *Environment And A Planning*, 26(11), 1711–1730.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Taki, H. M., & Maatouk, M. M. H. (2018). Promoting Transit Oriented Development Typology In The Transportation Planning. *Communications in Science and Technology*, 3(2), 64–70. <https://doi.org/10.21924/cst.3.2.2018.103>
- Talani, L. S., & McMahon, S. (2015). The International Political Economy Of Migration: Handbooks Of Research On International Political Economy Series. *Handbook Of The International Political Economy of Migration*, December, 1–439. <https://doi.org/10.4337/9781782549901>
- Tarmizi, N. (2013). *Tri matra kependudukan*. Palembang: Universitas Sriwijaya Press.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). *Economic Development: The Addison-Wesley Series In Economics*.
- Untermann, R. K., & Lewicki, L. (1984). *Accommodating The Pedestrian : Adapting Towns And Neighborhoods For Walking And Bicycling*. Van Nostrand Reinhold.
- Urdu. (2018, February). Jabodetabek Satu Kawasan Metropolitan dan Nonmetropolita - Urban and Regional Development Institute. *Lembaga Komunikasi Pemngembangan and Regional Development*. <https://www.urdi.org/2018/02/22/jabodetabek-satu-kawasan-metropolitan.html>
- Vakulenko, E., & Mkrtyan, N. (2020). Factors Of Interregional Migration In Russia Disaggregated By Age. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 13(3), 609–630. <https://doi.org/10.1007/s12061-019-09320-8>
- Wajdi, Nashrul, Mulder, C. H., & Adioetomo, S. M. (2017a). Gravity Models Of Interregional Migration In Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 53(3), 309–332. <https://doi.org/10.1080/00074918.2017.1298719>

- Wajdi, Nashrul, Mulder, C. H., & Adioetomo, S. M. (2017b). Inter-Regional Migration In Indonesia: A Micro Approach. *Journal of Population Research*, 34(3), 253–277. <https://doi.org/10.1007/s12546-017-9191-6>
- Wajdi, Nasrul, Van Wissen, L., & Mulder, C. H. (2015). Interregional Migration flows In Indonesia. *Sojourn: Journal of Social Issues in Southeast Asia*, 30(2), 371–422.
- Widodo, F. I. J., Trimariantono, C., & Wiryawan, I. W. (2020). Implementing Transit Oriented Development Principles in Designing Light Rail Transit Station in Bandung. *Journal of Architectural Research and Design Studies*, 4(2). <https://doi.org/10.20885/jars.vol4.iss2.art7>
- Widyakusuma, A. (2019). Oriented Development Untuk Bandara Dengan Mengambil Studi Kasus: Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno Hatta. *Jurnal Kalibrasi Karya Lintas Ilmu*, 32–55.
- Wijayanto, H. (2019). Peranan Penggunaan Transportasi Publik di Perkotaan (Studi Kasus Penggunaan Kereta Commuter Line Indonesia Rute Jakarta-Bekasi). *Kybernan: Jurnal Studi Pemerintahan*, 5(2), 1–8. <https://doi.org/10.35326/kybernan.v5i2.365>
- Ye, R., De Vos, J., & Ma, L. (2020). Analysing The Association Of Dissonance Between Actual And Ideal Commute Time And Commute Satisfaction. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132(May 2019), 47–60. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.10.011>
- Zahraei, S. M., Kurniawan, J. H., & Cheah, L. (2019). A Foresight Study On Urban Mobility: Singapore In 2040. *Foresight*, 22(1), 37–52. <https://doi.org/10.1108/FS-05-2019-0044>
- Zhang, Y., Song, R., van Nes, R., He, S., & Yin, W. (2019). Identifying Urban Structure Based On Transit Oriented Development. *Sustainability (Switzerland)*, 11(24). <https://doi.org/10.3390/SU11247241>
- Zhao, H., Liu, N., & Wang, J. (2019). Effects Of Human Capital Difference On Migration Destination Preference Of Rural Floating Population In China. *Journal of the Asia Pacific Economy*, 24(4), 595–617. <https://doi.org/10.1080/13547860.2019.1641356>