

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Jabodetabek merupakan wilayah megapolitan terbesar di Indonesia yang mencakup DKI Jakarta sebagai wilayah inti serta kota-kota penyangga yang terdiri dari Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Noviandi dkk., 2017). Di bidang pendidikan, wilayah Jabodetabek memiliki kuantitas perguruan tinggi yang sangat banyak dan menjadi magnet bagi para mahasiswa untuk melanjutkan studi. Di DKI Jakarta saja, tercatat ada 289 perguruan tinggi dengan jumlah mahasiswa mencapai 715.809 orang pada tahun 2022 (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2023). Sebagian universitas di Jabodetabek terkoneksi dengan jaringan transportasi umum sehingga memungkinkan mahasiswa untuk menempuh pendidikan di wilayah tersebut meskipun memiliki domisili yang berjauhan.

Data Survei Komuter Jabodetabek pada tahun 2023 menunjukkan bahwa terdapat 381.392 mahasiswa yang rutin melakukan perjalanan untuk kepentingan akademik (Badan Pusat Statistik, 2024). Kondisi tersebut mengindikasikan tingginya intensitas mobilitas mahasiswa di wilayah Jabodetabek. Fenomena tingginya mobilitas mahasiswa di wilayah Jabodetabek ini didukung oleh ketersediaan berbagai moda transportasi umum. Salah satu transportasi umum yang sering digunakan oleh mahasiswa adalah KRL *Commuter Line*.

KRL (Kereta Rel Listrik) *Commuter Line* merupakan moda transportasi umum yang menghubungkan wilayah Jakarta dengan kota penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Transportasi umum ini memiliki jangkauan yang sangat luas dan tarif yang tergolong murah sehingga sering dipilih sebagai transportasi harian bagi sebagian masyarakat. Tingginya minat masyarakat untuk menggunakan KRL *Commuter Line*, di sisi lain juga diikuti oleh munculnya berbagai permasalahan, sehingga memicu stigma negatif. Beberapa pendapat terkait

penggunaan ini diperoleh melalui *website* dan akun media sosial. Saat jam sibuk (*rush hour*), penumpang harus menghadapi kepadatan ekstrem, situasi berdesakan, saling dorong, hingga terjepit yang diperparah oleh lamanya waktu pemberangkatan serta gangguan operasional yang memicu penumpukan penumpang layaknya situasi di “film zombie” (@widiiiiww, 2026; Kusmawan & Susilowati, 2020; Pranata, 2026; RRI Jakarta, 2026; @Abdhsptr, 2026; @jakarta_siders, 2026). Kondisi gerbong dan stasiun yang padat serta pengap ini tidak jarang membuat penumpang kehilangan kesadaran (@chaorcaa, 2026).

Selain ketidaknyamanan fisik, sebagian penumpang juga merasakan kekhawatiran terkait keselamatan mereka, terutama setelah insiden kecelakaan yang terjadi pada 27 Maret 2026 (Kompas, 2026). Disusul dengan maraknya fenomena kekerasan seksual, dengan tercatatnya 20 laporan kasus dugaan pelecehan seksual pada kuartal I tahun 2026 (Satria & Prasetyo, 2026). Berbagai persoalan ini menunjukkan bahwa banyak sekali permasalahan yang dirasakan oleh pengguna KRL *Commuter Line* yang mana ini juga sangat mungkin dirasakan oleh mahasiswa. Mengingat tujuan utama mahasiswa melakukan mobilitas untuk menghadiri perkuliahan, perjalanan menggunakan KRL *Commuter Line* dapat menjadi fase yang menguras energi dan berpotensi memengaruhi aktivitas mereka.

Pada penelitian ini, penulis melakukan wawancara terhadap tiga mahasiswa Universitas Negeri Jakarta berinisial MW, RF, dan ATM serta satu mahasiswa London School of Public Relations Bekasi berinisial RA. Penulis menemukan bahwa alasan mahasiswa memilih untuk menggunakan KRL *Commuter Line* dikarenakan domisili yang jauh dari kampus, lebih hemat secara finansial, menghemat energi karena tidak perlu berkendara jauh, terbebas dari kemacetan, serta jangkauan KRL *Commuter Line* yang semakin luas dan terintegrasi. Melalui berbagai manfaat tersebut, mahasiswa komuter diharapkan mampu menjaga kondisi fisik dan mental tetap prima demi mendukung kelancaran aktivitas akademik.

Namun di sisi lain, hasil wawancara penulis juga mengungkapkan banyaknya keluhan yang mahasiswa rasakan selama menggunakan KRL *Commuter Line*. RF menyatakan bahwa terkadang ia merasakan ketidaknyamanan ketika harus berdesakan saat *rush hour*. Hal ini diperparah dengan suhu AC yang kurang dingin apabila gerbong dipenuhi oleh banyak orang. Sejalan dengan itu, RA juga

mengeluahkan suhu yang panas dan bau yang tidak menyenangkan di saat gerbong sedang padat. Begitu pula dengan ATM yang merasa tidak aman dan risih dikarenakan perilaku penumpang lain. MW menambahkan bahwa terkadang kereta tertahan di beberapa titik yang pada akhirnya menyebabkan ia tidak dapat ke kampus dengan tepat waktu.

MW menyatakan bahwa ia harus bangun lebih awal untuk mengantisipasi keterlambatan, sering menghadapi kondisi kereta yang padat dan berdesakan, serta pulang dalam keadaan letih dikarenakan perjalanan yang panjang dan menguras energi. MW mengungkapkan bahwa kondisi tersebut terkadang menimbulkan stres dan kelelahan fisik maupun mental bahkan sebelum pembelajaran dimulai. MW mengaku bahwa ia memerlukan waktu untuk istirahat terlebih dahulu untuk *recharge* energi sebelum mulai berpartisipasi dalam kegiatan pembelajaran. Sejalan dengan itu, ATM juga menyatakan bahwa ia harus membeli sesuatu yang manis dan segar setiba di kampus untuk memperbaiki suasana hatinya yang buruk setelah menaiki KRL *Commuter Line*. Temuan ini menunjukkan bahwa perjalanan ke kampus menggunakan KRL *Commuter Line* diduga dapat menimbulkan beban fisik dan psikologis bagi mahasiswa, sehingga diduga berpotensi memengaruhi aktivitas perkuliahan mereka.

Padahal, dalam proses pembelajaran mahasiswa memerlukan sumber daya yang memadai agar mampu menghadapi berbagai tuntutan akademik yang dapat menguras energi fisik dan kognitif mereka. Sumber daya yang cukup dapat membantu mahasiswa dalam proses pembelajaran dan meningkatkan keterlibatan mereka (Bakker & Mostert, 2024). Fenomena perjalanan ke kampus yang melelahkan, diduga dapat menurunkan sumber daya yang dimiliki oleh mahasiswa, yang pada akhirnya dapat memengaruhi keterlibatan mereka di lingkungan akademik.

Menurut Schaufeli dkk. (2002), keterlibatan (*engagement*) didefinisikan sebagai kondisi mental positif dan penuh kepuasan yang berkaitan dengan pekerjaan seseorang. Kondisi ini ditandai oleh semangat (*vigor*), dedikasi, serta absorpsi. Dalam konteks akademik, keterlibatan ini biasanya lebih dikenal dengan keterlibatan akademik (*academic engagement*). Alrashidi dkk. (2016) menambahkan bahwa keterlibatan akademik merupakan suatu konsep yang mencerminkan kualitas partisipasi, investasi, komitmen, serta identifikasi

mahasiswa terhadap institusi pendidikan sekaligus kegiatan yang terkait di dalamnya, dengan tujuan untuk meningkatkan performa mereka.

Menurut Freda dkk. (2021), keterlibatan akademik tidak hanya dimaknai sebagai kehadiran atau partisipasi pasif dalam pembelajaran, tetapi mencakup kemampuan pelajar dalam mempertahankan konsistensi usaha, meregulasi perilaku dan pilihan diri sendiri, menegosiasikan dan membagikan tujuan mereka dengan orang lain, serta berani menerima tantangan atas keterbatasannya dalam proses belajar. Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa keterlibatan akademik merujuk pada keterikatan aktif individu dalam proses pembelajaran yang mencakup aspek perilaku, kognitif, dan emosional, serta diimplementasikan dalam bentuk partisipasi, usaha, komitmen, dan kemampuan mengarahkan diri untuk mencapai tujuan akademik.

Keterlibatan akademik merupakan aspek yang krusial bagi pelajar. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa keterlibatan akademik berkorelasi positif dengan prestasi dan performa akademik (Tannoubi dkk., 2023; Onah, 2024). Pelajar yang memiliki keterlibatan akademik tinggi cenderung memiliki pandangan positif akan aktivitas pembelajaran mereka namun tetap realistis, sehingga membuat mereka menjadi lebih tekun, aktif, dan punya inisiatif yang tinggi (Freda dkk., 2021). Selain itu, keterlibatan akademik juga ternyata terbukti menjadi faktor protektif bagi individu. Keterlibatan akademik terbukti berkorelasi negatif dengan *burnout* dan *dropout intention* (Calcatin dkk., 2022). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Greco dkk. (2025), mahasiswa yang memiliki keterlibatan akademik yang rendah cenderung memiliki gejala kecemasan dan depresi yang tinggi, serta koneksi sosial yang terbatas, sehingga berpotensi menghambat kemajuan akademik. Penelitian-penelitian tersebut menunjukkan bahwa keterlibatan akademik merupakan salah satu aspek yang penting bagi pelajar, termasuk mahasiswa yang melakukan komuter.

Menurut Efridita (2026), keterlibatan akademik dipengaruhi oleh berbagai faktor internal, seperti motivasi, *self-efficacy*, dan emosi positif. Keterlibatan akademik juga dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor eksternal, seperti angkatan, jenis kelamin, gaya mengajar dosen, dan juga *leave intention* (Myint & Khaing, 2020). Terlepas dari faktor-faktor tersebut, setiap mahasiswa juga memiliki

pengalaman yang berbeda-beda bahkan sebelum mereka memulai aktivitas perkuliahan di kampus, salah satunya berupa pengalaman perjalanan (*commuting experience*). Berbagai permasalahan transportasi selama perjalanan dianggap sebagai tuntutan studi yang dapat menguras energi mahasiswa, baik energi fisik, mental, maupun emosional (Bakker & Mostert, 2024). Terkurasnya energi-energi tersebut diduga berpotensi memengaruhi keterlibatan mereka di kampus.

Fenomena penurunan keterlibatan akademik pada mahasiswa pengguna KRL *Commuter Line* dapat dijelaskan secara mendalam melalui perspektif Teori Konservasi Sumber Daya atau *Conservation of Resources (COR) Theory*. Teori ini menjelaskan bahwa segala faktor yang memfasilitasi pencapaian kinerja dapat dikatakan sebagai sumber daya (*resources*), sementara faktor yang menghambat tujuan dikatakan sebagai tuntutan (*demands*). Secara naluriah, individu cenderung untuk melindungi sumber daya yang dimiliki (Li, dkk., 2025, dalam Shan, 2026).

Jika ditinjau berdasarkan *Conservation of Resources (COR) Theory*, keputusan mahasiswa untuk menggunakan KRL *Commuter Line* yang efisien dan terjangkau pada dasarnya dianggap sebagai strategi untuk menghemat sumber daya yang mereka miliki, baik secara finansial maupun energi. Akan tetapi, dalam kenyataannya, penggunaan KRL *Commuter Line* dapat menimbulkan berbagai tekanan, seperti perjalanan yang lebih panjang dan kondisi kepadatan yang ekstrem. Kondisi tersebut membuat aktivitas komuter berubah menjadi tuntutan yang menguras sumber daya berupa energi fisik dan mental, seperti halnya yang disampaikan oleh Li, dkk. (2025; dalam Shan, 2026).

Individu yang memiliki sumber daya yang terbatas, cenderung mengalami respon stres untuk mencegah hilangnya sumber daya lebih lanjut saat menghadapi tugas yang menuntut (Hobfoll, dkk., 2018; dalam Shan, 2026). Dalam konteks ini, mahasiswa diduga berpotensi menghemat sisa energi yang dimiliki setelah melakukan perjalanan menaiki KRL *Commuter Line* dengan cara membatasi partisipasi dan dedikasi mereka saat mengikuti proses pembelajaran di kelas.

Pengalaman perjalanan yang penuh tekanan dan dilakukan secara berulang dapat memberikan dampak negatif bagi kesejahteraan psikologis para penumpangnya. Survei yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2023 menyatakan bahwa dari 4.414.974 komuter, terdapat sekitar 122.562 orang yang menyatakan

sering sekali mengalami stres akibat perjalanan mereka, sementara 401.122 orang lainnya menyatakan sering berada dalam kondisi stres (Direktorat Statistik Kependudukan dan Ketenagakerjaan, 2024). Kondisi stres yang dialami oleh para komuter dikhawatirkan bersumber dari berbagai permasalahan yang ditemui selama perjalanan, salah satunya merefleksikan seberapa puas individu terhadap perjalanan yang dilaluinya dengan KRL *Commuter Line*. Hal ini yang kemudian dikenal dengan kepuasan perjalanan.

Kepuasan perjalanan menunjukkan sejauh mana ekspektasi dan kebutuhan komuter terpenuhi ketika melakukan perjalanan (Rüger & Bischof, 2025). Menurut Taylor dan Mitra (2021), kepuasan perjalanan didefinisikan sebagai seberapa terpenuhinya kebutuhan atas perjalanan harian, baik dari rumah menuju tempat tujuan atau pun sebaliknya, yang sebagian dapat diukur dengan evaluasi kognitif. Dalam hal ini, kepuasan perjalanan merujuk terhadap evaluasi subjektif mahasiswa mengenai tingkat kepuasan dalam perjalanan pulang-pergi dari rumah menuju lingkungan akademik. Hal ini dipengaruhi oleh seberapa terpenuhinya ekspektasi dan kebutuhan mahasiswa ketika melakukan perjalanan.

Beberapa penelitian terdahulu menemukan bahwa kepuasan perjalanan berpengaruh positif terhadap kehadiran di kampus, partisipasi dalam kegiatan ekstrakurikuler, serta persepsi kesuksesan akademik (Taylor & Mitra, 2021). Selain itu, kepuasan perjalanan juga berpengaruh negatif terhadap stres akademik (Mallari & Delariarte, 2021). Di sisi lain, kepuasan perjalanan yang rendah membuat mahasiswa menganggap perjalanan sebagai hambatan, sehingga mendorong mereka untuk hanya mengikuti pembelajaran wajib serta sebisa mungkin menggabungkan semua mata kuliah di satu hari yang sama (Taylor & Mitra, 2021). Selain itu, Shan (2026) menemukan bahwa faktor-faktor eksternal yang mungkin dirasakan dalam perjalanan seperti polusi, gangguan operasional, kesesakan, bahkan cuaca yang ekstrem dapat menimbulkan stres yang dapat bertahan sampai di ruang kelas. Berdasarkan penelitian-penelitian tersebut, penulis menduga bahwa keterlibatan akademik sangat mungkin terdampak oleh kepuasan perjalanan. Hal ini dikarenakan kepuasan perjalanan diketahui memengaruhi aspek-aspek akademik pada mahasiswa.

Selain kepuasan perjalanan, peneliti menduga terdapat beberapa faktor terkait pengalaman perjalanan yang melekat pada diri pengguna dan tidak dapat diabaikan dalam memengaruhi aktivitas mereka selanjutnya, termasuk bagi mahasiswa komuter. Terlepas dari siapapun penggunanya, salah satu unsur penting dalam suatu perjalanan menggunakan KRL *Commuter Line* adalah waktu tempuh perjalanan. Waktu tempuh perjalanan diartikan sebagai keseluruhan waktu yang dihabiskan untuk perjalanan satu arah dari tempat tinggal menuju tempat belajar atau bekerja (Burzacchi dkk., 2023). Dalam konteks ini, waktu tempuh perjalanan merujuk pada total waktu yang diperlukan oleh mahasiswa dari rumah menuju lokasi perguruan tinggi dalam satu kali jalan.

Waktu tempuh perjalan yang panjang secara tidak langsung mengabiskan waktu yang dimiliki mahasiswa untuk melakukan aktivitas produktif lainnya, seperti mengurangi waktu istirahat (tidur) dan belajar mandiri (Cordes dkk., 2022). Waktu tempuh perjalanan yang terlalu lama berisiko menciptakan hubungan negatif antara mahasiswa dengan lingkungan belajarnya, sehingga membuat motivasi untuk belajar dan partisipasi di lingkungan akademik ikut menurun (Roselló dkk., 2025).

Rasionalnya, individu yang menghabiskan waktu perjalanan lebih lama akan merasakan pengalaman yang berbeda dengan individu lain yang menggunakan KRL *Commuter Line* untuk jangka waktu yang lebih pendek. Hal ini dibuktikan pula oleh penelitian Roselló dkk. (2025) yang menjelaskan bahwa waktu tempuh perjalanan berkorelasi negatif dengan keterlibatan akademik, yang mana semakin lama waktu tempuh perjalanan semakin rendah keterlibatan akademik pada mahasiswa. Kurangnya energi serta terbatasnya kesempatan mahasiswa untuk bersosialisasi atau pun berpartisipasi di lingkungan akademik, diduga dapat mengganggu konsentrasi dan motivasi yang kemudian berimbas pada menurunnya keterlibatan akademik pada mahasiswa.

Selain itu, jenis kelamin juga diduga dapat memengaruhi keterlibatan akademik pada mahasiswa. Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa terdapat perbedaan tingkat keterlibatan akademik berdasarkan jenis kelamin. Menurut Parra-Pérez dkk. (2023), tingkat keterlibatan akademik mahasiswa perempuan lebih besar dibandingkan mahasiswa laki-laki. Verdina & Pramono (2025) menyatakan bahwa pelajar perempuan cenderung menunjukkan tingkat keterlibatan yang lebih tinggi

karena mereka lebih mampu dalam memproses tuntutan akademik, yang pada akhirnya Dengan demikian, jenis kelamin individu tidak bisa diabaikan perannya dalam membentuk keterlibatan akademik pada mahasiswa, termasuk pada mahasiswa Jabodetabek pengguna KRL *Commuter*.

Penelitian terdahulu menemukan bahwa kepuasan perjalanan yang tinggi berdampak pada tingginya keterlibatan akademik. Namun di sisi lain, penelitian lain juga menyebutkan bahwa waktu tempuh perjalanan dan jenis kelamin juga ikut berkontribusi dalam memengaruhi keterlibatan akademik. Adanya keterlibatan faktor-faktor ini membuktikan bahwa hubungan antara *commuting experience* dan keterlibatan akademik merupakan fenomena kompleks yang tidak dapat dilihat menggunakan satu aspek saja. Oleh karena itu, demi memperoleh hasil yang lebih akurat, variabel waktu tempuh perjalanan dan jenis kelamin perlu diikutsertakan ke dalam model analisis sebagai variabel kovariat.

Meskipun topik terkait dinamika psikologis mahasiswa pengguna KRL *Commuter Line* telah banyak diteliti, masih terdapat beberapa celah penelitian dalam mengaitkan pengalaman perjalanan dengan keterlibatan akademik mahasiswa. Secara metodologis, masih terbatasnya penelitian yang menjelaskan pengaruh kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan akademik, terutama dalam konteks mahasiswa pengguna KRL *Commuter Line* di Jabodetabek. Selain itu, masih terbatasnya penelitian terkait kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan akademik yang mengikutsertakan variabel kovariat seperti waktu tempuh perjalanan dan juga jenis kelamin. Hal ini menandakan adanya keterbatasan secara metodologis (*methodological gap*).

Keterbatasan pada penelitian terdahulu ini menunjukkan pentingnya untuk mengeksplorasi peran kepuasan perjalanan dalam memprediksi keterlibatan akademik dengan memperhitungkan pengaruh waktu tempuh perjalanan dan jenis kelamin. Namun dikarenakan minimnya penelitian terdahulu yang menunjukkan pengaruh waktu tempuh perjalanan dan jenis kelamin, maka peneliti memutuskan untuk mengontrol variabel waktu tempuh perjalanan dan jenis kelamin sebagai faktor kovariat yang melekat pada diri individu. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai dinamika pengaruh kepuasan perjalanan

terhadap keterlibatan akademik pada mahasiswa Jabodetabek pengguna KRL *Commuter Line*.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan, diantaranya:

1. Dikarenakan terkonsentrasinya perguruan tinggi di kota besar, khususnya di wilayah Jabodetabek, serta luasnya persebaran tempat tinggal mahasiswa, banyak mahasiswa yang harus melakukan perjalanan komuter secara intensif untuk menjalani aktivitas perkuliahan. Salah satunya dengan menggunakan KRL *Commuter Line*.
2. KRL *Commuter Line* memiliki berbagai keuntungan bagi mahasiswa, seperti tarif yang terjangkau serta jangkauan yang semakin terintegrasi.
3. Di balik keuntungan yang ditawarkan oleh KRL *Commuter Line*, terdapat berbagai kendala yang dirasakan mahasiswa selama menaiki kendaraan umum tersebut. Contohnya, jadwal yang terkadang tidak reliabel, kepadatan ekstrem di jam-jam tertentu, mengganggu waktu istirahat mahasiswa, serta perilaku penumpang lain yang terkadang membuat tidak nyaman. Hambatan-hambatan tersebut diduga dapat membuat memengaruhi keterlibatan akademik mahasiswa.
4. Fenomena penurunan keterlibatan akademik pada mahasiswa pengguna KRL *Commuter Line* dapat dijelaskan melalui perspektif *Conservation of Resources* (COR) Theory. Teori ini menyatakan bahwa individu berupaya mempertahankan sumber daya yang dimiliki, sementara berbagai tuntutan dapat menguras sumber daya tersebut dan menghambat pencapaian tujuan
5. Berdasarkan *Conservation of Resources* (COR) Theory, penggunaan KRL *Commuter Line* dapat dipandang sebagai upaya mahasiswa menghemat sumber daya, seperti biaya dan energi. Namun, pengalaman negatif dalam perjalanan dapat menjadi sebuah tuntutan yang menguras energi fisik dan mental, sehingga berpotensi menurunkan sumber daya yang dimiliki mahasiswa.

6. Mahasiswa yang mengalami sumber daya terbatas setelah melakukan perjalanan menggunakan KRL *Commuter Line* berpotensi menghemat sumber daya yang dimiliki dengan membatasi partisipasi dan dedikasi mereka saat pembelajaran
7. Kepuasan perjalanan yang rendah dapat membuat mahasiswa menganggap perjalanan sebagai hambatan sehingga mendorong mereka untuk membatasi partisipasi di kampus, sehingga diduga memengaruhi keterlibatan akademik
8. Selain kepuasan perjalanan, jenis kelamin dan waktu tempuh perjalanan diduga memiliki kontribusi terhadap keterlibatan akademik.
9. Kurangnya penelitian yang menguji pengaruh variabel kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan mahasiswa, terutama dalam konteks mahasiswa pengguna KRL *Commuter Line*.

1.3 Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dipaparkan, penulis membatasi penelitian ini pada pengaruh kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan akademik pada mahasiswa Jabodetabek pengguna KRL *Commuter Line*.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah yang telah ditetapkan, rumusan masalah pada penelitian ini, yaitu: Apakah terdapat pengaruh kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan akademik pada mahasiswa Jabodetabek pengguna KRL *Commuter Line*?

1.5 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan dari penelitian ini antara lain untuk mengetahui pengaruh kepuasan perjalanan terhadap

keterlibatan akademik pada mahasiswa Jabodetabek pengguna KRL *Commuter Line*.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memperkaya literatur ilmiah di bidang Psikologi Pendidikan, terkhusus mengenai dampak psikologis dari pengaruh kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan akademik pada mahasiswa Jabodetabek pengguna KRL *Commuter Line*.

1.6.2 Manfaat Praktis

Berikut adalah manfaat praktis yang diharapkan bisa didapat dari dilaksanakannya penelitian ini, diantaranya:

1. Bagi Mahasiswa Pengguna KRL *Commuter Line*

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran mahasiswa pengguna KRL *Commuter Line* mengenai dinamika psikologis dari pengaruh kepuasan perjalanan terhadap keterlibatan akademik sehingga mereka dapat mencari strategi supaya dapat tetap melakukan aktivitas kuliah secara optimal.

2. Bagi Penyedia Layanan KRL *Commuter Line*

Hasil penelitian ini bisa menjadi masukan, terkhusus dalam meningkatkan kualitas pelayan, seperti waktu tempuh yang lebih cepat dan reliabel, armada yang lebih banyak, serta dalam aspek kenyamanan, baik kendaraan maupun infrastruktur, sehingga mahasiswa merasa lebih terbantu dalam perjalanan mereka dan pada akhirnya bisa lebih fokus pada aktivitas akademik secara optimal.

3. Bagi Perguruan Tinggi

Hasil penelitian ini bisa dijadikan pertimbangan bagi Perguruan Tinggi dalam menyusun kebijakan akademik yang lebih mendukung bagi

mahasiswa yang menempuh perjalanan jauh untuk sampai ke kampus setiap harinya.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan atau referensi bagi peneliti selanjutnya dalam mengeksplorasi lebih dalam mengenai faktor-faktor psikologis yang berkaitan dengan fenomena *commuting experience* pada mahasiswa.

