

PENGARUH AKSESIBILITAS DAN KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI TERHADAP MOBILITAS MASYARAKAT (STUDI DI KECAMATAN TANJUNG KARANG PUSAT KOTA BANDAR LAMPUNG)

Randy Setiawan

Email: rendy_awan@yahoo.com

Fakultas Teknik, Universitas Lampung

Aleksander Purba

Fakultas Teknik, Universitas Lampung

Email: aleksander.purba@eng.unila.ac.id

Bambang Utoyo Sutiyoso

Fakultas Teknik, Universitas Lampung

Email: bambang6263@gmail.com

Abstract

In urban areas accessibility is strongly influenced by the availability of road facility and infrastructure, so that road users can do mobility from one area to another. People's mobility is strongly influenced by the socio-economic level of the society itself such as education, income and employment. One example in Tanjung Karang Pusat sub-district The existing road network is damaged due to heavy traffic load. The purpose of this study is analyze the correlation of accessibility to the level of mobility and the correlation of mobility to socio-economic in Tanjung Karang Pusat sub-district. The sample targets are the people in Tanjung Karang Pusat sub-district as well as from the competent parties in their field, using the random sampling technique. Data collection is done through questioner with descriptive analysis method and PSPP analysis.

Based on the calculation of IRI (index of road infrastructure) value in Tanjung Karang Pusat sub district, which is 5.74, the value almost meets the national minimum value requirement, which is 6. For accessibility index is 22,289 larger than MSS (>5,0) while for mobility index has a value of 1.355 smaller than MSS (minimum service standard) requirements that have been set which is > 2.0. The level of mobility is strongly influenced by the regional income itself. One way to increase the IRI value is by adding a road network. The writer took Durian Payung urban village which has a lot of vacant land area, which is increase 3.91 km and able to raise IRI to become 6,01 and exceed national minimum value. In correlating the mobility with the socioeconomic obtained the equation $f(x) = 2,71 + 0,25X_1 + 0,04X_2 + 0,12X_3 + 0,14X_4$ based on T-test the influential value is income. Correlation of accesability with mobility obtained the equation $f(x) = 1,64 + 0,004X_1 + 0,37X_2 + 0,0002X_3$ based on T-test the influential value is travel destination . Correlation of accesability and socioeconomic with mobility obtained the equation $f(x) = 2,12 + 0,11X_1 + 0,03X_2$ based on T-test the influential value is accesability.

Keywords: Accesability, Mobility, Socioeconomic, Tanjung Karang Pusat

A. PENDAHULUAN

Salah satu persoalan aksesibilitas adalah ketersediaan infrastruktur sarana dan prasarana jalan. Sehingga pemakai jalan dapat melakukan mobilitas dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Aksesibilitas yang baik akan melancarkan interaksi masyarakat antar wilayah sehingga terjadi pemerataan pembangunan. Permasalahan lain adalah sosial ekonomi yang dapat mempengaruhi mobilitas, yaitu tingkat pendidikan, pekerjaan dan penghasilan warga. Semakin tinggi tingkat sosial masyarakat akan meningkatkan kebutuhan mobilisasi yang tinggi pula. Pertumbuhan ekonomi dan peningkatan jumlah penduduk menuntut pembangunan infrastruktur yang baik terutama jalan aksesibilitas di daerah tersebut.

Permasalahan di kota Bandar Lampung khususnya di daerah kecamatan Tanjung Karang Pusat ditandai antara lain kondisi jalan yang sebagian rusak dan dengan topografi yang ekstrim sehingga masyarakat enggan untuk melakukan perjalanan walaupun ada di pusat kota. Dan bila dilihat dari kondisi sosial ekonomi di daerah tersebut ada kawasan yang tidak terhubung satu dengan yang lainnya. Sehingga masyarakat sulit untuk melakukan mobilitas di daerah tersebut. Salah satu contoh, adanya jalan penghubung di kelurahan kaliawi dan palapa tidak tersedia, masyarakat yang hendak ke puskesmas kesulitan untuk melewati jalan tersebut. Salah satu contoh lainnya adalah jalan yang menuju ke kantor kelurahan kelapa tiga yang rusak, dikarenakan aspal yang telah lama tidak diperbaiki sehingga aksesibilitas di jalan tersebut kurang.

Tujuan dilaksanakannya penelitian ini adalah menganalisis aksesibilitas terhadap tingkat mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat, serta mengetahui, mendiskripsikan, dan menganalisis pengaruh mobilitas terhadap sosial ekonomi di kecamatan Tanjung Karang Pusat. Penelitian ini dibatasi dalam hal cakupan daerah yang diteliti hanya terbatas pada satu kecamatan yaitu kecamatan Tanjung Karang Pusat dengan 7 kelurahan yaitu kelurahan Gotong Royong, Kaliawi, Durian Payung, Kelapa Tiga, Kaliawi Persada, Palapa, dan Pasir Gintung.

1. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif hubungan antara aksesibilitas dan mobilitas.
- b. Masukan kepada pemerintah yang bertindak sebagai pengambil keputusan dalam hal peningkatan nilai aksesibilitas dan mobilitas masyarakat kota Bandar Lampung

2. Keluaran Penelitian

Keluaran penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Memaparkan kondisi sosial ekonomi di kecamatan Tanjung Karang Pusat.
- b. Menggambarkan hubungan aksesibilitas terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat.
- c. Menganalisis pengaruh sosial dan ekonomi terhadap mobilitas masyarakat di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

a. Aksesibilitas dan Mobilitas Suatu Wilayah

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui

sistem jaringan transportasi (Black, 1987). Mobilitas suatu wilayah adalah kemampuan wilayah tersebut untuk diakses dan dinyatakan dari kemampuan membayar biaya transportasi.

Mobilitas penduduk adalah perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lainnya. Masyarakat melakukan mobilitas untuk memperoleh sesuatu yang tidak tersedia di daerah asalnya.

b. Pengukuran Aksesibilitas

Aksesibilitas suatu wilayah tidak lepas dari ketersediaan sarana transportasi yaitu jaringan jalan. Untuk pengukuran indeks aksesibilitas pada suatu wilayah, dalam penelitian ini menggunakan cara dengan membandingkan antara jumlah panjang total jaringan jalan dengan luas wilayah.

Aksesibilitas pada suatu daerah juga sangat terkait dengan sistem transportasi. Ellis (1997) mengemukakan terdapat beberapa unsur aksesibilitas antara lain yaitu infrastruktur berupa jaringan jalan dan sarana yang digunakan untuk menggunakannya, dalam hal ini keberadaan sarana transportasi..

c. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai peningkatan dalam kapasitas suatu negara atau daerah untuk memproduksi aneka barang dan jasa bagi rakyatnya (Adisasmita, 2012). Prasetyo dan firdaus (2009) mengemukakan bahwa pembangunan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi, diantaranya adalah sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya modal.

d. Kinerja Jaringan Jalan

Dalam usaha untuk pelayanan perkembangan kebutuhan ekonomi masyarakat perlu diakomodasi oleh sistem infrastruktur yang tepat bagi masing-masing tingkat perkembangan maupun potensi yang dimiliki setiap satuan wilayah. Pemahaman mengenai kebutuhan dan efektifitas pelaksanaan program pembangunan infrastruktur bidang Kimpraswil tersebut mutlak diperlukan agar lebih menghasilkan manfaat. Terutama prasarana jalan yang memainkan peran penting sebagai wadah distribusi lalu lintas barang dan manusia maupun salah satu prasarana pembentuk struktur ruang wilayah (Maulina, 2007).

Evaluasi kinerja jalan membutuhkan pengukuran yang mewakili kondisi jalan. Indeks ini adalah representatif tentang kinerja jaringan jalan sesuai dengan kinerja lain. Indikator tersebut adalah (Santosa dan Joewono, 2005) :

1. Ketersediaan jalan (Ktj)
Merupakan rasio antara total panjang jalan dengan luas area. Ketersediaan jalan memiliki satuan km/km².
2. Kinerja Jalan (Knj)
Merupakan rasio antara panjang jalan dalam mantap dengan total panjang jalan. Kinerja jalan memiliki satuan persen (%).
3. Beban lalu lintas (Bln)
Merupakan rasio antara total panjang jalan dengan jumlah kendaraan (smp). Indikator ini memiliki satuan km/smp.
4. Pelayanan jalan (Pyp)

Merupakan rasio antara total panjang jalan dengan jumlah penduduk di wilayah itu. Satuan indeks ini km/orang.

5. Indeks Prasarana Jalan (IPJ)

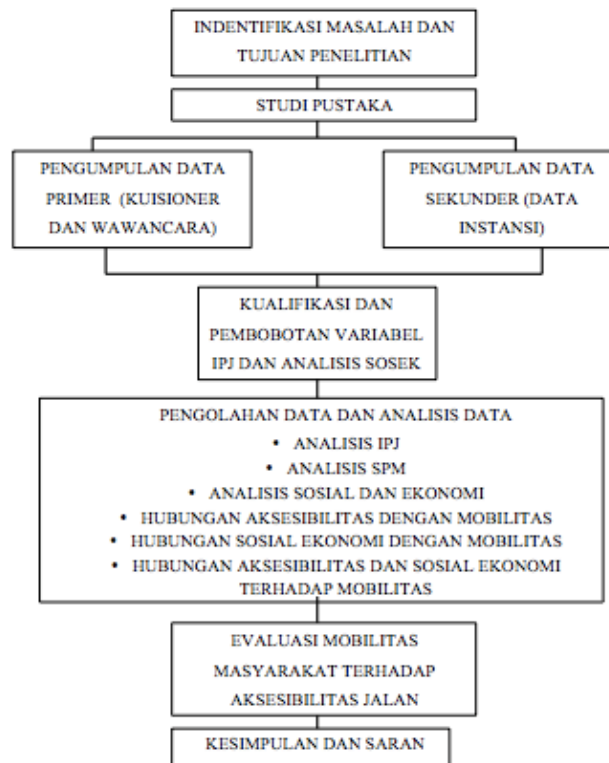
Merupakan kombinasi empat rasio, yang dapat dihitung dalam beberapa kondisi sesuai dengan bobot rasio masing-masing.

e. Indeks Prasarana Jalan

IPJ merupakan alat/instrumen dalam kebijakan penanganan jalan. Hasil dari IPJ tersebut adalah kebijakan penanganan jalan (identifikasi kebutuhan penanganan dan input bagi kebijakan alokasi dana) dimana sasarannya adalah ketersediaan prasarana jalan dan kemantapan prasarana jalan. Evaluasi kinerja jaringan jalan dihitung dengan suatu perhitungan yang mewakili kondisi suatu jalan.

B. METODE PENELITIAN

Tahapan penelitian yang akan dilakukan adalah berdasarkan diagram alir dibawah ini:



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

1. Tipe dan Jenis Penelitian

Tipe penelitian menggunakan metode deskriptif dalam penelitian ini karena metode ini dianggap sesuai untuk mencapai tujuan penelitian yang dimaksud. Dalam penelitian ini penulis bermaksud menganalisis hubungan aksesibilitas dengan mobilitas penduduk di kecamatan Tanjung Karang Pusat dengan cara mengumpulkan sejumlah data dari sampel rumah tangga secara acak melalui penyebaran angket.

2. Variabel Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang diteliti maka yang dijadikan variabel penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Variabel Penelitian

Variabel Bebas (x)	Variabel Terikat (y)
1. Aksesibilitas <ul style="list-style-type: none"> • Tujuan perjalanan • Lama perjalanan • Kualitas jalan 	
2. Karakteristik Sosial Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> • Income / Pendapatan • Pendidikan • Jenis Pekerjaan • Kepemilikan Kendaraan 	Mobilitas Penduduk

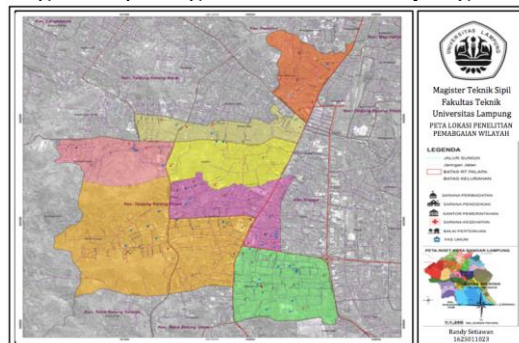
C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Secara geografis kecamatan Tanjung Karang Pusat terletak pada 5° 24' 25" sampai 5° 24' 27" LS dan 105° 15' 75" BT, dengan batas wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan kecamatan Kedaton.
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan kecamatan Teluk Betung Utara.
3. Sebelah Timur berbatasan dengan kecamatan Tanjung Karang Timur.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan kecamatan Tanjung Karang Barat.

Penelitian dilakukan di kecamatan Tanjung Karang Pusat dikarenakan kawasan tersebut merupakan pusat kota di Bandar Lampung sekaligus pusat perdagangan dan jasa.

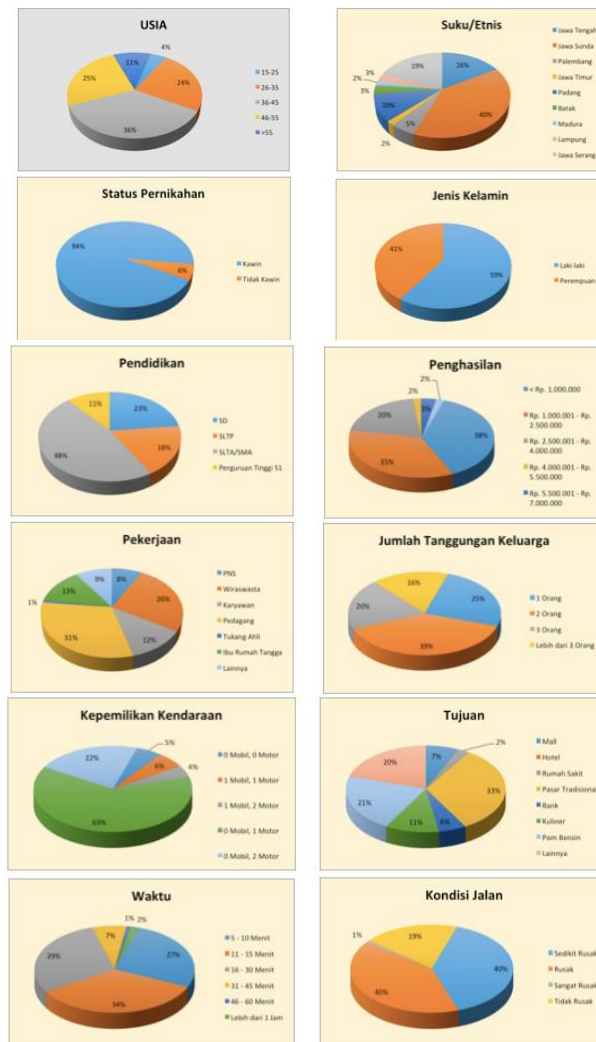
Kecamatan Tanjung Karang Pusat memiliki 7 kelurahan yaitu Gotong Royong, Kaliawi, Kaliawi Persada, Palapa, Pasir Gantung, Kelapa Tiga dan Durian Payung.



Gambar 2. Kecamatan Tanjung Karang Pusat

1. Kondisi Sosial Ekonomi Kecamatan Tanjung Karang Pusat

Salah satu tinjauan dalam penelitian ini adalah kondisi sosial ekonomi yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat. Responden masyarakat yang diambil dalam penelitian ini adalah sebanyak 116 responden yang sudah ditentukan terlebih dahulu pada Bab 3. Di sini penulis mengambil 130 responden sekitar 10 % dari total responden yang diambil dan data tersebut dapat dipakai keseluruhan sehingga penulis memakai 130 responden lebih besar dari proporsional yang telah dihitung.



Gambar. 3 Kondisi Sosial Ekonomi di kecamatan Tanjung Karang Pusat

2. Analisis Indeks Prasarana Jalan (IPJ)

Untuk mengestimasi skor IPJ di suatu wilayah diperlukan adanya proses kualifikasi dan pembobotan variabel penyusun IPJ sehingga diperoleh suatu skor IPJ yang mampu menggambarkan kondisi umum penyediaan prasarana jalan di suatu wilayah.

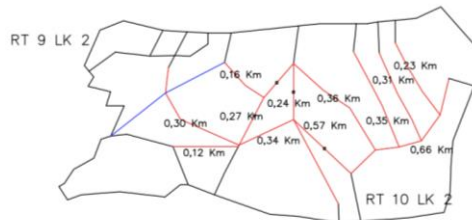
Pada penelitian ini kualifikasi dan bobot variabel IPJ diperoleh dari analisa persepsi para responden terhadap kualifikasi nilai atau besaran dan tingkat kepentingan dari masing-masing variabel, yakni Ketersediaan Prasarana Jalan (Ktj), Kinerja Prasarana Jalan (Knj), Beban Lalu Lintas (Bln), dan Pelayanan Prasarana Jalan (Pyp).

Hasil dari perhitungan Indeks Prasarana Jalan (IPJ) di kecamatan Tanjung Karang Pusat lebih tinggi (IPJ = 5,74) dari IPJ kota Bandar Lampung secara keseluruhan berdasarkan hasil penelitian Setiawan (2018) Indeks Prasarana Jalan (IPJ) kota Bandar Lampung sebesar 5,08, namun indeks ini lebih kecil dari indeks secara nasional yaitu minimum 6 (Departemen Kimpraswil, 2004). Untuk itu diperlukan penanganan yang lebih intensif di daerah kecamatan Tanjung Karang Pusat dilihat bahwa daerah tersebut merupakan pusat jasa dan perdagangan kota Bandar Lampung.

Untuk menaikkan nilai IPJ di kecamatan Tanjung Karang Pusat salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan penambahan jaringan jalan. Penambahan jaringan jalan hanya pada daerah kelurahan Durian Payung. Seperti pada Gambar. 4, kelurahan Durian Payung yang bisa ditambah jaringan jalan sepanjang 3,91 km dengan lebar lebih dari 1,5 m. Panjang jalan mantap dianggap sama dengan total panjang total jalan yang ada. Untuk detail lokasi terdapat pada Gambar 5. yang menerangkan berapa km penambahan jalan yang bisa dilakukan. Garis yang berwarna merah adalah jalan rencana yang perlu ditambah. Dan garis yang berwarna hitam adalah jalan eksisting yang ada.



Gambar 4. Lokasi Rencana Penambahan Jaringan Jalan



Gambar 5. Detail Lokasi Penambahan Jaringan Jalan

Hasil dari penambahan jalan dan jumlah jalan mantap yang dianggap sama dengan total panjang jalan yang ada nilai IPJ yang diperoleh sebesar 6,01, nilai ini melebihi dari standar nasional yang bernilai 6. Sehingga penambahan jalan sangat membantu dalam menaikkan nilai IPJ di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

3. Analisa Standar Pelayanan Minimum

Standar Pelayanan Minimum (SPM) berkaitan dengan IPJ yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

a. Indeks Aksesibilitas

Indeks aksesibilitas dalam SPM sama dengan skor ketersediaan prasarana jalan (Ktj). Indeks aksesibilitas minimal (km/km^2) berkaitan dengan kepadatan penduduk (jiwa/km^2).

Tabel 2. Analisa Pencapaian SPM Jaringan Jalan untuk Nilai Aksesibilitas

Luas Wilayah (Km ²)	Panjang Jalan (Km)	Indeks Aksesibilitas (Km/km ²)		M/TM
		Eksist	Syarat	
2,51	56,289	22,289	>5,0	M

Dari Tabel 2 terlihat bahwa dari sisi kuantitas penyediaan jaringan jalan (relatif terhadap luas wilayah dari kepadatan penduduk) untuk tingkat kecamatan Tanjung Karang Pusat kota Bandar Lampung di atas Standar Pelayanan Minimum (SPM) berdasarkan tabel (Indeks aksesibilitas eksisting = 22,289 > 5,0). Berdasarkan SPM, syarat untuk indeks aksesibilitas merupakan perbandingan panjang jalan terhadap luas wilayah.

b. Indeks Mobilitas

Indeks mobilitas dalam SPM sama dengan skor pelayanan jalan (Pyp). Minimal indeks mobilitas (km/1000 penduduk) berkaitan dengan PDRB perkapita (jutaRp/Kap/th).

Tabel 3. Analisa Pencapaian SPM Jaringan Jalan untuk Nilai Mobilitas

Jumlah Penduduk (Jiwa)	Panjang Jalan (Km)	Indeks Mobilitas (Km/1000 Penduduk)		M/TM
		Eksist	Syarat	
41522	56,289	1,355	>2,0	TM

Dari Tabel 3 terlihat bahwa dari sisi kuantitas penyediaan jaringan jalan (relatif terhadap jumlah penduduk dan PDRB per kapita) untuk tingkat kecamatan Tanjung Karang Pusat kota Bandar Lampung di bawah Standar Pelayanan Minimum berdasarkan Tabel 2.4 (Indeks mobilitas eksisting = 1,355 < 2,0). Hal ini menunjukkan kecenderungan bahwa penyebaran penduduk dan pencapaian PDRB per kapita tidak merata. Kecamatan Tanjung Karang Pusat memiliki nilai indeks mobilitas yang belum memenuhi syarat dengan nilai 1,355 (syarat > 2,0). Berdasarkan penelitian Setiana (2018) nilai SPM untuk kota Bandar Lampung sebesar 0,92 dan ini juga belum memenuhi tingkat mobilitas penduduk di kota Bandar Lampung. Berdasarkan SPM, syarat untuk indeks mobilitas dipengaruhi oleh PDRB per kapita. Indeks mobilitas merupakan perbandingan panjang jalan dengan jumlah penduduk

Hubungan Tujuan Perjalanan dengan Mobilitas

Hubungan tujuan perjalanan dengan mobilitas tertera pada persamaan $y=f(x)=2.51+0,002x_1$ dimana nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,92. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah tujuan perjalanan. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar 15,2,576 dan nilai signifikan dua arah $0,00 < 0,01$ maka variabel tujuan perjalanan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan Waktu Perjalanan dengan Mobilitas

Hubungan waktu perjalanan dengan mobilitas terdapat pada persamaan $y=f(x)=1,7+0,36x_1$ dimana nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,87. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah waktu perjalanan. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar

2,22 < 2,576 dan nilai signifikan dua arah 0,028 > 0,01 maka variabel waktu perjalanan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan Kondisi Jalan dengan Mobilitas

Hubungan kondisi jalan dengan mobilitas terdapat pada persamaan $y=f(x)=2,52+0,015x_1$ dimana nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,92. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah kondisi jalan. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar 4,01 > 2,576 dan nilai signifikan dua arah 0,001 < 0,01 maka variabel kondisi jalan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan aksesibilitas dengan Mobilitas

Hubungan aksesibilitas dengan mobilitas terdapat pada persamaan $y=f(x)=1,64 + 0,004x_1 + 0,37x_2 + 0,0002x_3$ dan nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R sebesar 0,37. Harga R tabel untuk taraf kesalahan 1% dengan $n = 130$, diperoleh R tabel sebesar 0,226, karena harga R hitung lebih besar dari R tabel, maka dapat disimpulkan terdapat hubungan yang positif dan signifikan sebesar 0,37 antara aksesibilitas dan mobilitas. Konstanta 1,64 menunjukkan bahwa variabel independen aksesibilitas adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 1,64. Koefisien regresi tujuan perjalanan sebesar 0,004 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel tujuan perjalanan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,004. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin banyak tujuan perjalanan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Koefisien regresi waktu perjalanan sebesar 0,37 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel waktu perjalanan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,37. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin banyak waktu perjalanan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Koefisien regresi kondisi jalan sebesar 0,0002 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel kondisi jalan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,0002. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin baik kondisi jalan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Berdasarkan hasil uji T -test pada program PSPP nilai yang sangat berpengaruh terhadap mobilitas adalah tujuan perjalanan dimana nilai signifikan memiliki nilai terbesar yaitu 0,817 sedangkan untuk masing-masing nilai waktu perjalanan dan kondisi jalan memiliki nilai 0,493 dan 0,026. Nilai ini membuktikan bahwa mobilitas sangat dipengaruhi oleh tujuan perjalanan dan kondisi jalan yang ada di masyarakat kecamatan Tanjung Karang Pusat.

Hubungan Pendapatan dengan Mobilitas

Berdasarkan perhitungan menggunakan excel antara keterkaitan antara aksesibilitas yang terdiri dari pendapatan (x_1), terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat didapatkan sebuah persamaan sebagai berikut $y=f(x)=2,00 + 0,24x_1$ dimana nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,88. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah pendapatan. Konstanta 2,00 menunjukkan bahwa variabel independen pendapatan adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 2,00. Koefisien regresi pendapatan sebesar 0,24 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel pendapatan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,24. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin besar pendapatan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar 2,96 > 2,576 dan nilai signifikan dua arah 0,004 < 0,01 maka variabel pendapatan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan Pendidikan dengan Mobilitas

Berdasarkan perhitungan menggunakan excel antara keterkaitan antara aksesibilitas yang terdiri dari pendidikan (x_1), terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat didapatkan sebuah persamaan $y=f(x)=2,26 + 0,21x_1$ dimana nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,90. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah pendidikan. Konstanta 2,26 menunjukkan bahwa variabel independen pendidikan adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 2,26. Koefisien regresi pendidikan sebesar 0,21 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel pendidikan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,21. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin tinggi pendidikan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar $1,49 < 2,576$ dan nilai signifikan dua arah $0,139 > 0,01$ maka variabel tingkat pendidikan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan Jenis Pekerjaan dengan Mobilitas

Berdasarkan perhitungan menggunakan excel antara keterkaitan antara aksesibilitas yang terdiri dari jenis pekerjaan (x_1), terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat didapatkan sebuah persamaan yaitu $y=f(x)=3,07 + 0,14x_1$ nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,94. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah jenis pekerjaan. Konstanta 3,07 menunjukkan bahwa variabel independen jenis pekerjaan adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 3,07. Koefisien regresi jenis pekerjaan sebesar 0,14 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel jenis pekerjaan maka akan meurunkan mobilitas masyarakat sebesar 0,14. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin tinggi jenis pekerjaan, maka semakin tinggi tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar $5,57 > 2,576$ dan nilai signifikan dua arah $0,00 < 0,01$ maka variabel jenis pekerjaan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan Kepemilikan Kendaraan dengan Mobilitas

Berdasarkan perhitungan menggunakan excel antara keterkaitan antara aksesibilitas yang terdiri dari kepemilikan kendaraan (x_1), terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat didapatkan sebuah persamaan $y=f(x)=2,15 + 0,16x_1$ nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,89. Dimana y adalah nilai mobilitas dan x_1 adalah kepemilikan kendaraan. Konstanta 2,15 menunjukkan bahwa variabel independen kepemilikan kendaraan adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 2,15. Koefisien regresi pendidikan sebesar 0,16 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel kepemilikan kendaraan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,16. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin banyak kepemilikan kendaraan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Nilai T yang di dapat pada program PSPP sebesar $1,34 < 2,576$ dan nilai signifikan dua arah $0,83 < 0,01$ maka variabel jenis kepemilikan kendaraan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas.

Hubungan Sosial Ekonomi dengan Mobilitas

Berdasarkan perhitungan menggunakan excel antara keterkaitan antara aksesibilitas yang terdiri dari penghasilan (x_1), pendidikan (x_2), jenis pekerjaan (x_3) dan kepemilikan kendaraan (x_4) terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat didapatkan sebuah persamaan $y=f(x)=2,71 +$

$0,25x_1 + 0,04x_2 + 0,12x_3 + 0,14x_4$ nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,93. Dimana y adalah nilai mobilitas, x_1 adalah pendapatan, x_2 adalah pendidikan, x_3 adalah jenis pekerjaan dan x_4 adalah kepemilikan kendaraan. Harga R tabel untuk taraf kesalahan 1% dengan $n = 130$, diperoleh R tabel sebesar 0,226, karena harga R hitung lebih besar dari R tabel, maka dapat disimpulkan terdapat hubungan yang positif dan signifikan sebesar 0,93 antara sosial ekonomi dan mobilitas. Konstanta 2,71 menunjukkan bahwa variabel independen sosial ekonomi adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 2,71. Koefisien regresi pendapatan sebesar 0,25 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel pendapatan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,25. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin besar pendapatan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Koefisien regresi pendidikan sebesar 0,04 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel pendidikan maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,04. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin tinggi pendidikan, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Koefisien regresi jenis pekerjaan sebesar 0,12 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel jenis pekerjaan maka akan menurunkan mobilitas masyarakat sebesar 0,12. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin tinggi pekerjaan, maka semakin tinggi tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Koefisien regresi kepemilikan kendaraan sebesar 0,14 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel kepemilikan kendaraan maka akan menaikkan mobilitas masyarakat sebesar 0,14. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin banyak kendaraan, maka semakin tinggi tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Berdasarkan uji T-test pada program PSPP, yang sangat berpengaruh signifikan pada mobilitas adalah nilai dari pendapatan dan pekerjaan memiliki nilai signifikan sebesar 0,216 dan 0,168. Untuk tingkat pendidikan dan kepemilikan kendaraan memiliki signifikan sebesar 0,148 dan 0,108.

Hubungan Aksesibilitas dan Sosial Ekonomi terhadap Mobilitas

Berdasarkan perhitungan menggunakan excel antara keterkaitan antara aksesibilitas yang terdiri dari sosial ekonomi (x_1) dan aksesibilitas (x_2) terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat didapatkan sebuah persamaan sebagai berikut: $y=f(x)=2,12 + 0,11x_1 + 0,03x_2$ Dan nilai regresi pada persamaan di atas didapatkan nilai R^2 sebesar 0,89. Dimana y adalah nilai mobilitas, x_1 adalah sosial ekonomi dan x_2 adalah aksesibilitas. Nilai yang paling besar adalah sosial ekonomi. Dengan kondisi seperti ini sosial ekonomi merupakan faktor terpenting dalam melakukan mobilitas masyarakat yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat, sedangkan aksesibilitas adalah hal pendukung dalam melakukan mobilitas. Konstanta 2,12 menunjukkan bahwa variabel independen sosial ekonomi dan aksesibilitas adalah konstan maka rata-rata mobilitas masyarakat sebesar 2,12. Koefisien regresi sosial ekonomi sebesar 0,11 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel sosial ekonomi maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,11. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin tinggi sosial ekonomi, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Koefisien regresi aksesibilitas sebesar 0,03 menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 konstanta pada variabel aksesibilitas maka akan meningkatkan mobilitas masyarakat sebesar 0,03. Koefisien regresi bernilai positif menunjukkan bahwa semakin baik aksesibilitas, maka semakin besar tingkat mobilitas masyarakat tersebut. Berdasarkan uji T-test di PSPP nilai yang sangat berpengaruh pada mobilitas adalah aksesibilitas, nilai T statistik pada aksesibilitas sebesar $12,67 > 2,576$ dan nilai signifikan dua arah sebesar $0,00 < 0,01$. Sedangkan untuk nilai sosial ekonomi nilai T statistik sebesar $1,03 < 2,576$ dan nilai signifikan dua arah $0,306 > 0,01$ sehingga nilai kondisi sosial ekonomi tidak terlalu berpengaruh terhadap mobilitas masyarakat yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

D. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini antara lain:

1. Pengaruh hubungan aksesibilitas dan mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat sangat dipengaruhi oleh tujuan perjalanan dan kondisi jalan. Sedangkan faktor waktu perjalanan sebagai penunjang dalam melakukan mobilitas.
2. Untuk pengaruh sosial ekonomi yang paling dominan dalam melakukan mobilitas adalah tingkat pendapatan seseorang dan tingkat pekerjaan, semakin tinggi pendapatan seseorang dan semakin tinggi pekerjaan seseorang, maka semakin tinggi untuk melakukan mobilitas.
3. Dalam menaikkan nilai IPJ (Indeks Prasarana Jalan) salah satu cara adalah dengan menambah panjang jaringan jalan baru.
4. Nilai aksesibilitas pada kecamatan Tanjung Karang Pusat adalah sebesar memenuhi syarat SPM yang ditentukan ($>5,00$). Sedangkan untuk nilai mobilitas tidak memenuhi standar SPM ($>2,00$). Hal ini dikarenakan nilai mobilitas sangat dipengaruhi oleh PDRB di kecamatan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisaasmita, Sakti Adja. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Darat*. Makasar: Graha Ilmu.
- Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Bandar Lampung. 2013. *Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung Tahun 2013-2033*. Bandar Lampung : Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Bandar Lampung.
- Badan Pusat Statistik. 2017. *Kota Bandar Lampung Dalam Angka*. Bandar Lampung : Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung.
- Badan Pusat Statistik. 2017. *Statistik Daerah Kota Bandar Lampung*. Bandar Lampung : Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung.
- Black, J.A,1987. *Dynamics of Accessibility to Employment and Travel Behaviour: A Case Study of the Journey to Work in Sydney, 1961-2011*. Proceeding of International Symposium on Transport, Comunication and Urban Form, Part 2,pp129. Monash University.
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2001. *Laporan Akhir Pekerjaan Pengembang Indikator Efektifitas Pelaksanaan Program Prasarana Wilayah*.
- Ellis, S.d. 1997. *Key Issues in Rural Transport in Developing Countries*. England: Transport Research Laboratory.
- Fitriana, Ria. 2016. *Hubungan Aksesibilitas Permukiman Terhadap Mobilitas Penduduk di Kecamatan Purwantoro Kota Wonogiri [Skripsi]*. Fakultas Pendidikan Teknologi dan Kejuruan. Universitas Pendidikan Indonesia.
- Iskandar, H. 2011. *Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan untuk Jalan Umum Non-Tol*. Pusat Ltbang Jalan dan Jembatan. Bandung.
- Kerlingger, Fred N. 1987. *Asas-asar Penelitian Behavioral*. Yogyakarta : UGM

- Karmila, Liza., Anggraini, Renny., Isya., M. 2017. Analisis Kemampuan Pelayanan Jaringan Jalan Lintas Timur Provinsi Aceh Berdasarkan Indikator Indeks Prasarana Jalan (IPJ). Aceh : Jurnal Teknik Sipil Universitas Syiah Kuala halaman 111-122.
- Krejcie, R.V., & Morgan, D.W. 1970. *Determining sample size for research activities*. Educational and Psychological Measurement, 30, 607-610.
- Keputusan Menteri tahun 2001. *Tentang Permukiman dan Prasarana Wilayah*. Nomor 375/KPTS/M/2001.
- Leach, B, C. Dixon. 2013. *Metode pengambilan Sampel untuk Penelitian Geografi*. Yogyakarta: Ombak
- Maulina, F. 2007. Evaluasi Kinerja Jaringan Jalan Kabupaten di wilayah Kabupaten Serang, Tesis Program Teknik Sipil Pengutamaan Rekayasa dan Manajemen Infrastruktur. Bandung: ITB.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga
- Massikki. 2005. *Analisis Ketersediaan Sarana dan Prasarana Pada Lingkungan Permukiman*. Jakarta: Majalah Ilmiah Mektek. Halaman 21.
- Nasution, A. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Oemar. 2009. *Studi Kinerja Jaringan Jalan di Wilayah Kabupaten Labuhan Batu. Sumatera Utara [Skripsi]*. Departemen Teknik Sipil, Universitas Sumatera Utara.
- Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 pasal 12 tentang Standar Pelayanan Minimum.
- Prasetyo, Rindang bangun dan Firdaus Muhammad, 2009. *Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah di Indonesia, jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*. Bogor: Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor.
- Program Pemerintah Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU). 2017. *Baseline Kelurahan untuk Kecamatan Tanjung Karang Pusat*. Bandar Lampung: KOTAKU.
- Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2005. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Santosa, W. dan Joewono, TB. 2005. *An Evaluation of Road Network Performance in Indonesia*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.5, pp. 2418-2433.
- Setiana, 2018. *Evaluasi Kinerja Jaringan Jalan di Wilayah Kota Bandar Lampung*. Bandar Lampung [Skripsi]. Fakultas Teknik. Universitas Lampung.
- Sugiyono, 2001. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Sutaadmaja, Narsid. 1988. *Geografi Pembangunan*. Jakarta: Angkasa.
- Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi Edisi II*. Bandung: Penerbit ITB.

Halaman ini sengaja dikosongkan