

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

(Tesis)

**Oleh
Randy Setiawan**



**PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

ABSTRACT

THE EFFECT OF ACCESSIBILITY AND SOCIO-ECONOMIC CHARACTERISTICS TOWARD COMMUNITY MOBILITY (STUDY AT SUB-DISCTRIC OF TANJUNG KARANG PUSAT BANDAR LAMPUNG REGION)

By
Randy Setiawan

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.

key words: Accesability, Mobility, Socioeconomic, Tanjung Karang Pusat

ABSTRAK

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

**Oleh
Randy Setiawan**

Dalam kawasan perkotaan aksesibilitas sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur sarana dan prasarana jalan, sehingga pemakai jalan dapat melakukan mobilitas dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Mobilitas masyarakat sangat dipengaruhi tingkat sosial ekonomi masyarakat itu sendiri seperti pendidikan, penghasilan dan pekerjaan. Salah satu contoh di kecamatan Tanjung Karang Pusat jaringan jalan yang ada rusak dikarenakan beban lalu lintas yang padat.

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis hubungan aksesibilitas terhadap tingkat mobilitas serta hubungan mobilitas terhadap sosial ekonomi di kecamatan Tanjung Karang Pusat. Sasaran sampel adalah masyarakat yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat serta dari pihak yang berkompeten dibidangnya, dengan menggunakan teknik random sampel. Pengumpulan data yang dilakukan melalui kuisioner dengan metode analisis deskriptif dan analisis PSPP.

Berdasarkan hasil perhitungan nilai IPJ di kecamatan Tanjung Karang Pusat sebesar 5,74 nilai tersebut hampir memenuhi syarat nilai minimum nasional yaitu 6. Untuk indeks aksesibilitas sebesar 22,289 lebih besar dari SPM ($>5,0$) sedangkan untuk indeks mobilitas memiliki nilai 1,355 lebih kecil dari syarat SPM yang telah ditetapkan yaitu $>2,0$. Tingkat mobilitas sangat dipengaruhi oleh pendapatan daerah itu sendiri. Salah satu cara menaikkan nilai IPJ adalah dengan menambah jaringan jalan. Penulis mengambil kelurahan Durian Payung yang memiliki luas lahan yang masih banyak lahan kosong, yaitu menambah 3,91 km mampu menaikkan IPJ menjadi 6,01 dan melebihi nilai minimum nasional. Dalam menghubungkan mobilitas dengan sosial ekonomi diperoleh persamaan $f(x) = 2,71 + 0,25X_1 + 0,04X_2 + 0,12X_3 + 0,14X_4$ berdasarkan uji T-test nilai yang sangat berpengaruh adalah pendapatan. Hubungan aksesibilitas dengan mobiltas dapat dilihat pada persamaan $f(x) = 1,64 + 0,004X_1 + 0,37X_2 + 0,0002X_3$ Berdasarkan hasil uji T-Test nilai yang sangat berpengaruh adalah tujuan perjalanan. Hubungan aksesibilitas dan sosial ekonomi terhadap mobilitas dapat dilihat pada persamaan $f(x) = 2,12 + 0,11X_1 + 0,03X_2$ berdasarkan uji T-test nilai yang sangat berpengaruh adalah aksesibilitas.

Kata kunci : Aksesibilitas, Mobilitas, Sosial Ekonomi, Tanjung Karang Pusat

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

Oleh

**RANDY SETIAWAN
1625011023**

Tesis

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mendapatkan Gelar
Magister Teknik**

Pada

**Magister Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Lampung**



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

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

Nama Mahasiswa : RANDY SETIAWAN

No. Pokok Mahasiswa : 1625011023

Program Studi : Magister Teknik Sipil

Fakultas : Teknik



Dr. Eng. Aleksander Purba, S.T., M.T.
NIP. 19681107 200012 1 001

Dr. Bambang Utoyo S., M.Si.
NIP. 19630206 198803 1 002

2. Ketua Program Magister Teknik Sipil

Dr. Dyah Indriana K., S.T., M.Sc.
NIP. 19691219 199512 2 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Dr. Eng. Aleksander Purba, S.T.,M.T**

Alex Purba
.....

Sekretaris : **Dr. Bambang Utoyo S., M.Si.**

Bambang Utoyo
.....

Penguji

Bukan Pembimbing : **Dr. Muhammad Karami, S.T., M.Sc.**

Muhammad Karami
.....
Dr. Dyah Indriana K.
.....

Dr. Dyah Indriana K., S.T., M.Sc.

2. Dekan Fakultas Teknik



Prof. Dr. Suharno, M.Sc.

NIP. 19620717 198703 1 002

3. Direktur Program Pascasarjana



Prof. Drs. Mustofa, M.A., Ph.D.

NIP. 19570101 198403 1 020

4. Tanggal Lulus Ujian Tesis : 14 Agustus 2018

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini, adalah:

Nama : Randy Setiawan
NPM : 1625011023
Prodi/ Jurusan : S2/ Magister Teknik Sipil
Fakultas : Teknik Universitas Lampung.

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Tesis dengan judul **PENGARUH AKSESIBILITAS DAN KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI TERHADAP MOBILITAS MASYARAKAT (STUDI DI KECAMATAN TANJUNG KARANG PUSAT KOTA BANDAR LAMPUNG)** adalah karya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan atas karya penulis lain dengan cara yang tidak sesuai dengan etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat atau yang disebut plagiarisme.
2. Hak intelektual atas karya ilmiah ini diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Atas pernyataan ini, apabila dikemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandar Lampung, 24 Agustus 2018

Pembuat Pernyataan,



RANDY SETIAWAN

NPM. 1625011023

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Demak pada tanggal 3 Juli 1990, merupakan anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Kgs. Rusdi, S.Sos dan Ibu Ratna Abriyanti, yang dibesarkan dengan penuh perhatian, kasih sayang dan dukungan penuh dari Keluarga.

Penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Dasar di SD Sejahtera IV Bandar Lampung pada tahun 2002 dan menyelesaikan Sekolah Menengah Pertama Xaverius II Pahoman pada tahun 2005. Kemudian menyelesaikan Sekolah Menengah Atas Fransiskus Bandar Lampung pada tahun 2008.

Pada Tahun 2008 penulis melanjutkan pendidikan sebagai Mahasiswa Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil, Universitas Lampung melalui jalur Ujian SNMPTN (Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri) dan lulus pada bulan juni di tahun 2013. Setelah Lulus Penulis bekerja sebagai Engineer di PT. Krakatau Engineering selama kurang lebih 3 tahun. Pada tahun 2016 penulis kembali melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi dan tercatat sebagai mahasiswa Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung.

Motto

Percayalah kepada TUHAN dengan
segenap hatimu, dan janganlah
bersandar
kepada pengertianmu sendiri.
(Amsal 3:5)

"Give The Best For All"
(Randy Setiawan)

PERSEMBAHAN

Puji Syukurku ku panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat dan anugerahNya kepadaku.

Sebagai perwujudan rasa kasih sayang, cinta,
dan hormatku secara tulus,
Aku mempersembahkan karya ini kepada:

Papaku tersayang Kgs. Rusdi, S.Sos.

Mamaku tercinta Ratna Abriyanti

Kedua adikku yang kukasihi Monica Silviana (Mon-mon) dan
Tegar Setya Nugraha (Tegar) serta,

Keluarga besar yang telah memberikan dukungan dan doa serta
harapan demi keberhasilanku kelak

Almamamaterku tercinta Magister Teknik Sipil Angkatan 2016
Universitas Lampung

SANWACANA

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan anugerah-Nya penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul **“Pengaruh Aksesibilitas dan Karakteristik Sosial Ekonomi Terhadap Mobilitas Masyarakat (Studi di Kecamatan Tanjung Karang Pusat Kota Bandar Lampung)”**. Tesis ini disusun sebagai salah satu syarat akademis untuk mendapatkan gelar Magister Teknik Sipil pada Fakultas Teknik Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa tesis ini tidak lepas dari hambatan dan rintangan, namun berkat rahmat-Nya serta bimbingan dan bantuan dari pembimbing dan dari berbagai pihak, baik moril maupun materil, secara langsung maupun tidak langsung, sehingga tesis ini dapat diselesaikan. Untuk itu, izinkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Suharno, M.Sc.,Ph.D., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Lampung
2. Ibu Dr. Dyah Indriana Kusumastuti,S.T., M.Sc., selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung sekaligus sebagai penguji kedua, terima kasih atas kebaikan selama ini serta saran dan kritik yang membangun.

3. Bapak Dr. Endro P. Wahono, S.T., M.Sc., selaku Sekertaris Program Studi Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Terima kasih atas ilmu, nasihat dan masukan-masukan yang berarti bagi penulis.
4. Bapak Dr. Eng. Aleksander Purba, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Pertama. Terima kasih banyak atas kesediaannya untuk memberikan bimbingan, ilmu, petunjuk, nasihat, saran, kritik yang membangun dalam proses penyelesaian tesis ini.
5. Bapak Dr. Bambang Utoyo S, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Kedua. Terima kasih banyak atas kesediaannya untuk memberikan bimbingan, ilmu, petunjuk, nasihat, saran, kritik yang membangun dalam proses penyelesaian tesis ini.
6. Bapak Dr. Muhammad Karami, S.T., M.Sc., selaku Dosen Penguji Utama yang telah memberikan kritikan dan masukan yang luar biasa untuk menyempurnakan tesis ini.
7. Ibu Dr. Ir. C. Niken DWSBU, M.T., selaku Pembimbing Akademik (PA), terimakasih atas saran, masukan, dan motivasinya kepada penulis selama penulis menjadi Mahasiswa Magister Teknik Sipil.
8. Seluruh Dosen Jurusan Magister Teknik Sipil yang telah mengajar dan memberikan ilmu yang bermanfaat.
9. Seluruh staf dan karyawan Fakultas Teknik Sipil Universitas Lampung yang telah banyak membantu memberikan informasi dan kelancaran administrasi selama penulis menyelesaikan pendidikan.
10. Seluruh rekan-rekan pada instansi pemerintah atas kesediaannya membantu dalam proses terkumpulnya data penelitian.

11. Teristimewa untuk kedua orang tuaku tersayang Papa Kgs. Rusdi, S.Sos dan Mamaku Ratna Abriyanti untuk doa, kasih sayang, dukungan, motivasi, dan pengajaran yang telah diberikan sejak aku kecil hingga saat ini, yang begitu berharga dan menjadi modal bagi kehidupan ku.
12. Kedua adikku terkasih, Monica Silviana dan Tegar Setya Nugraha terimakasih untuk dukungan, kasih sayang, perhatian, dan canda tawa yang kalian hadirkan yang membuatku menjadi lebih semangat.
13. Keluarga besarku yang selalu berdoa untukku serta dukungan dan motivasinya, terimakasih untuk semuanya.
14. Teman–teman Mahasiswa Magister Teknik Sipil Angkatan 2016, yang tidak dapat disebutkan satu persatu terimakasih untuk bantuan, kebersamaan, dan canda tawa selama keseruan mengerjakan tugas dan kekompakkannya. Tetap saling *support* sampai kapanpun, bersyukur bisa bertemu kalian semua.
15. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Apabila terdapat kekurangan dalam penulisan maupun pada penyusunan tesis ini, maka penulis menerima saran, masukan, dan kritik dari pembaca sebagai perbaikan tesis ini. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Bandar Lampung, Agustus 2018

Penulis,

Randy Setiawan

DAFTAR ISI

Halaman

ABSTRAK

ABSTRACT

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR TABEL

I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Batasan Masalah	3
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan	3
E. Manfaat Penelitian	3
F. Keluaran Penelitian	4
II. TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Aksesibilitas dan Mobilitas Suatu Wilayah	5
B. Pengukuran Aksesibilitas	5
C. Pertumbuhan Ekonomi	6
D. Kinerja Jaringan Jalan	6
E. Standar Pelayanan Minimal (SPM) Prasarana Jalan	13
F. Teknik Pengambilan Sampel	17
G. Penelitian Terdahulu	18
III. METODE PENELITIAN	19
A. Tipe dan Jenis Penelitian	19
B. Variabel Penelitian	19
C. Teknik Pengumpulan Data	20

D. Populasi dan Sampel	21
E. Data yang Diperlukan Dalam Penelitian ini	24
F. Teknik Analisis Data	25
G. Uji Validasi dan Reliabilitas	27
H. Bagan Alir Penelitian	30
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	31
A. Lokasi Penelitian	31
B. Gambaran Sosial dan Ekonomi Masyarakat	34
C. Analisa Indeks Prasarana Jalan (IPJ)	41
D. Analisa Standar Pelayanan Minimum	62
E. Hubungan SPM dengan Sosial Ekonomi Masyarakat	64
F. Hubungan tujuan perjalanan dengan mobilitas	68
G. Hubungan waktu perjalanan dengan mobilitas	69
H. Hubungan kondisi jalan dengan mobilitas	70
I. Hubungan aksesibilitas dengan mobilitas	72
J. Hubungan pendapatan dengan mobilitas	74
K. Hubungan pendidikan dengan mobilitas	75
L. Hubungan jenis pekerjaan dengan mobilitas.....	76
M. Hubungan kepemilikan kendaraan dengan mobilitas.....	77
N. Hubungan sosial ekonomi dengan mobilitas	78
O. Hubungan aksesibilitas dan sosial ekonomi terhadap Mobilitas.....	80
V. SIMPULAN DAN SARAN.....	83
A. Simpulan.....	83
B. Saran	84
DAFTAR PUSTAKA	85
Lampiran A. Lampiran Perhitungan	
Lampiran B. Form Kuisisioner	
Lampiran C. Peta-peta	
Lampiran D. Dokumentasi	
Lampiran E. Lembar Asistensi	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1. Rentang Skor dan Kualifikasi Variabel IPJ	10
Tabel 2.2. Kaidah Penilaian Bobot Tingkat Kepentingan Variabel.....	11
Tabel 2.3. Proses Penentuan Bobot Variabel IPJ	11
Tabel 2.4. Nilai-nilai Minimum Dari SPM	16
Tabel 3.1. Variabel Penelitian	20
Tabel 3.2. Populasi Penduduk di kecamatan Tanjung Karang Pusat.....	21
Tabel 3.3. Jumlah Sampel Daerah Penelitian.....	23
Tabel 3.4. Data Hasil Validasi 130 Responden Menggunakan PSPP.....	28
Tabel 3.5. Data Hasil Validasi 8 Responden Menggunakan PSPP.....	29
Tabel 4.1. Data Luas Wilayah Kelurahan, Panjang Jalan dan Jumlah Penduduk.....	33
Tabel 4.2. PDRB Kecamatan Tanjung Karang Pusat	34
Tabel 4.3. PDRB Kota Bandar Lampung.....	34
Tabel 4.4. Jumlah Kendaraan Bermotor yang terdaftar 2016	34
Tabel 4.5. Variabel Ketersediaan Prasarana Jalan (Ktj)	44
Tabel 4.6. Variabel Kinerja Jaringan Jalan (Knj)	45
Tabel 4.7. Variabel Beban Lalu Lintas (Bln).....	45
Tabel 4.8. Variabel Pelayanan Prasarana Jaringan Jalan (Pyp)	46
Tabel 4.9. Urutan Kepentingan Variabel IPJ Pendapat Responden.....	47

Tabel 4.10. Bobot Kepentingan Variabel IPJ.....	48
Tabel 4.11. Urutan Kepentingan Variabel IPJ	48
Tabel 4.12. Rata-rata skor kualifikasi responden terhadap variabel Ktj	50
Tabel 4.13. Rata-rata skor kualifikasi responden terhadap variabel Knj	51
Tabel 4.14. Rata-rata skor kualifikasi responden terhadap variabel Bln	52
Tabel 4.15. Rata-rata skor kualifikasi responden terhadap variabel Pyp	53
Tabel 4.16. Analisa Pencapaian SPM Jaringan Jalan Kota Bandar Lampung Untuk Indeks Aksesibilitas	63
Tabel 4.17. Analisa Pencapaian SPM Jaringan Jalan Kota Bandar Lampung Untuk Indeks Mobilitas	64

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Teknik Sampel Random Sampling.....	17
Gambar 3.1. Bagan Alir Penelitian	30
Gambar 4.1. Kondisi Jalan yang ada di kelurahan Pasir Gintung.....	32
Gambar 4.2. Kondisi Jalan yang Rusak	32
Gambar 4.3. Usia Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat.....	35
Gambar 4.4. Suku/Etnis Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat....	36
Gambar 4.5. Status Pernikahan Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat	36
Gambar 4.6. Jenis Kelamin Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat.....	37
Gambar 4.7. Pendidikan Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat.....	37
Gambar 4.8. Pekerjaan Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat	38
Gambar 4.9. Penghasilan Responden di kecamatan Tanjung Karang Pusat..	38
Gambar 4.10. Jumlah Tanggungan Keluarga Responden.....	39
Gambar 4.11. Kepemilikan Kendaraan Responden	39
Gambar 4.12. Tujuan Responden Melakukan Perjalanan.....	40
Gambar 4.13. Waktu Perjalanan Responden	40

Gambar 4.14. Kondisi Jalan	41
Gambar 4.15. Model Kualifikasi Variabel Ktj.....	50
Gambar 4.16. Model Kualifikasi Variabel Knj.....	51
Gambar 4.17. Model Kualifikasi Variabel Bln	52
Gambar 4.18. Model Kualifikasi Variabel Pyp.....	54
Gambar 4.19. Lokasi Rencana Penambahan Jaringan Jalan	60
Gambar 4.20. Detail Lokasi Penamabahan Jaringan Jalan	60
Gambar 4.21. Mobilitas Perjalanan di kecamatan Tanjung Karang Pusat.....	65
Gambar 4.22. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Mobiltas	66
Gambar 4.23. Hubungan Pekerjaan dengan Mobilitas	66
Gambar 4.24. Hubungan Penghasilan Masyarakat dengan Mobilitas	67
Gambar 4.25. Hubungan Jumlah Tanggungan Keluarga dengan Mobilitas ..	67
Gambar 4.26. Hubungan Jumlah Kepemilikan Kendaraan dengan Mobilitas	68

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan wilayah sangat dipengaruhi oleh sarana dan prasarana yang menunjang dan mendukung transportasi (Sutaadmadja, 1988). Salah satu faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah adalah transportasi; transportasi adalah sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan suatu ruang dengan ruang kegiatan lainnya (Tamin, 2000). Sistem transportasi yang buruk akan mempengaruhi kinerja transportasi di wilayah tersebut. Sistem transportasi juga akan mempengaruhi mobilitas penduduk yang ada di daerah tersebut. Mobilitas penduduk yang tinggi menyebabkan pergerakan di daerah itu tinggi pula.

Mobilitas suatu daerah adalah kemampuan penduduk dalam melakukan pergerakan atau perpindahan dari daerah ke daerah yang lain. Salah satu faktor yang mempengaruhi mobilitas adalah jarak, jenis alat transportasi dan biaya transportasi. Pengaruh mobilitas dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu aksesibilitas dan kondisi sosial ekonomi. Aksesibilitas terdiri dari tujuan perjalanan, lama perjalanan, dan kualitas jalan. Sedangkan sosial ekonomi mencakup pendapatan, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan dan kepemilikan kendaraan.

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.

B. Batasan Masalah

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.

C. Rumusan Masalah

1. Apakah aksesibilitas berpengaruh terhadap mobilitas masyarakat di kecamatan Tanjung Karang Pusat?
2. Apakah karakteristik sosial ekonomi mempengaruhi mobilitas masyarakat di kecamatan Tanjung Karang Pusat?

D. Tujuan

1. Menganalisis pengaruh aksesibilitas terhadap tingkat mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat
2. Menganalisis pengaruh mobilitas terhadap sosial ekonomi di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

E. Manfaat Penelitian

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

F. Keluaran Penelitian

Keluaran dari penelitian ini adalah

1. Memaparkan kondisi sosial ekonomi di kecamatan Tanjung Karang Pusat.
2. Menggambarkan hubungan aksesibilitas terhadap mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat.
3. Menganalisis pengaruh sosial dan ekonomi terhadap mobiltas masyarakat di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

II. TINJAUAN PUSTAKA

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 (aksesibilitas) dan dinyatakan dari kemampuan membayar biaya transportasi (sosial ekonomi). 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/km^2 .

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.

a. Indeks Prasarana Jalan (IPJ)

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. Evaluasi ini memunculkan suatu nilai kinerja yang disebut indeks prasarana jalan (IPJ) yang merupakan hasil pembobotan nilai setiap variabel indikator ketersediaan jalan (Ktj), kinerja jaringan jalan (Knj), beban lalu lintas (Bln), dan pelayanan prasarana jalan (Pyp).

Dalam penelitian ini terdapat beberapa metode yang dapat digunakan yaitu:

1. Metode kualifikasi variabel/indikator
2. Metode pembobotan variabel/indikator

Rumusan indikator indeks prasarana jalan yang digunakan dalam studi ini mengacu pada Departmen Permukiman dan Prasarana Wilayah.

$$\text{IPJ} = \mathbf{a} * \text{skor}(\text{Ktj}) + \mathbf{b} * \text{skor}(\text{Knj}) + \mathbf{c} * \text{skor}(\text{Bln}) + \mathbf{d} * \text{skor}(\text{Pyp})$$

Dimana :

Skor : Sebuah fungsi dari model kualifikasi variabel / indikator

Ktj : Variabel / indikator ketersediaan jalan

Knj : Variabel / indikator kinerja jaringan jalan

Bln : Variabel / indikator beban lalu lintas jalan

Pyp : Variabel / indikator pelayanan prasarana jalan

a : bobot tingkat kepentingan dari variabel Ktj

b : bobot tingkat kepentingan dari variabel Knj

c : bobot tingkat kepentingan dari variabel Bln

d : bobot tingkat kepentingan dari variabel Pyp

Dimensi dari setiap variabel Indeks Prasarana jalan (IPJ) berbeda-beda, sehingga untuk menghitung IPJ dengan memakai rumusan di atas dilakukan kualifikasi terlebih dahulu terhadap nilai variabel tersebut (*scoring*). Dari hasil *scoring* diperoleh platform penilaian yang sama di setiap antara variabel IPJ, sehingga akan dapat dilakukan proses pembobotan (*weighting*) terhadap variabel IPJ tersebut.

a) Estimasi Skor IPJ (*scoring and weighting*)

Proses estimasi skor IPJ untuk suatu wilayah dilakukan dengan dua tahapan berikut :

1. *Scoring* : dengan menggunakan hasil kualifikasi setiap variabel IPJ, nilai variabel IPJ di setiap kelurahan di konversi menjadi skor antara 0 sampai 10.
2. *Weighting* : dengan menggunakan bobot setiap variabel IPJ, maka hasil skor setiap variabel IPJ (pada tahap 1) dapat dibobotkan dan dijumlahkan menjadi variabel IPJ (dengan rentang nilai IPJ antara 0 sampai 10).

b) Kualifikasi Variabel Indek Prasarana Jalan

Untuk membuat suatu indeks penilaian, maka setiap variabel (dimensional) dikualifikasikan dengan suatu kaidah non-dimensi, sehingga hasilnya dapat mengidentifikasi tingkat kondisi relatif suatu objek yang digambarkan melalui suatu nilai indeks

hasil kualifikasi dari variabel tersebut. Sehingga antar objek dapat diperbandingkan kondisinya (dengan *single* maupun *multiple variable*). Kaidah kualifikasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah skoring dengan rentang penilaian antara 1 – 10 (sangat kurang sampai sangat tinggi).

Tabel 2.1 Rentang Skor dan Kualifikasi Variabel IPJ

Rentang Skor	Kualifikasi
1-2	Sangat Kurang
3-4	Kurang
5-6	Sedang
7-8	Tinggi
9-10	Sangat Tinggi

Sumber : Dept. Kimpraswil

c) **Bobot Kepentingan Antar Variabel IPJ**

Penetapan bobot antar variabel IPJ merupakan representasi dari perspektif kebijakan, sehingga sebaiknya bobot diperoleh dari persepsi pengambil keputusan mengenai tingkat dari masing-masing variabel IPJ. Sebagaimana disampaikan dalam rumusan umum IPJ, IPJ merupakan hasil penjumlahan dari skor setiap variabel yang terbobotkan. Bobot variabel IPJ (a untuk Ktj, b untuk Knj, c untuk Bln dan d untuk Pyp) merupakan representasi tingkat kepentingan dari setiap variabel IPJ (relatif terhadap variabel IPJ lainnya) merupakan perspektif responden. Secara umum suatu variabel IPJ akan dinilai bobot tingkat kepentingannya dengan kaidah pembobotan 1-10 (sangat tidak penting sampai sangat penting).

Tabel 2.2 Kaidah Penilaian Bobot Tingkat Kepentingan Variabel

Rentang Skor	Kualifikasi
1-2	Sangat Kurang
3-4	Kurang
5-6	Sedang
7-8	Tinggi
9-10	Sangat Tinggi

Sumber : Dept. Kimpraswil

Setiap responden akan memberikan bobot a, b, c, dan d untuk setiap variabel IPJ, sehingga nilai rata-rata akan dapat disimpulkan untuk setiap bobot variabel dengan metode berikut ini :

Tabel 2.3 Proses Penentuan Bobot Variabel IPJ

Variabel	Responden 1	Responden 2	.....	Responden n	Total
Ktj	A1	A2	.....	A1	Σa
Knj	B1	B2	.....	B1	Σb
Bln	C1	C2	.....	C1	Σc
Pyp	D1	D2	.....	D1	Σd
Total					$\Sigma a + \Sigma b + \Sigma c + \Sigma d$

Pada Tabel 2.3 nilai dari responden yang didapat untuk nilai variabel Ktj, Knj, Bln, dan Pyp dijumlahkan dari masing-masing variabel dan dihitung nilai rata-ratanya

$$a \text{ (rata-rata)} = \Sigma a / (\Sigma a + \Sigma b + \Sigma c + \Sigma d)$$

$$b \text{ (rata-rata)} = \Sigma b / (\Sigma a + \Sigma b + \Sigma c + \Sigma d)$$

$$c \text{ (rata-rata)} = \Sigma c / (\Sigma a + \Sigma b + \Sigma c + \Sigma d)$$

$$d \text{ (rata-rata)} = \Sigma d / (\Sigma a + \Sigma b + \Sigma c + \Sigma d)$$

d) Interpolasi Skor IPJ

Setelah diperoleh skor IPJ, maka nilai tersebut dapat

diinterpretasikan untuk membandingkan kondisi prasarana jalan di suatu wilayah. Kaidah umum dalam menginterpretasikan hasil estimasi IPJ adalah sebagai berikut :

1. Skor IPJ mepresentasikan kondisi umum penyediaan prasarana jalan di suatu wilayah, terkait dengan kuantitas relatif terhadap luas wilayah, jumlah kendaraan dan jumlah penduduk, serta kondisi fisik jalan.
2. Semakin tinggi skor IPJ di suatu wilayah maka kondisi umum penyediaan prasarana jalan di wilayah tersebut semakin baik
3. Skor IPJ merupakan hasil pembobotan dari beberapa skor variabel (Ktj, Knj, Bln, Pyp) sehingga untuk mengidentifikasi permasalahan dari skor IPJ tertentu harus dilihat / diurutkan ke level variabel untuk dapat mengetahui akar permasalahannya.

e) Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan pada penelitian ini adalah nilai IPJ yang mengacu pada Departmen Permukiman dan Prasarana Wilayah. Rata-rata skor IPJ nasional = 5,68 masih berada di bawah ambang nilai cukup secara psikologis, yakni rata-rata IPJ = 6,00. Hasil interpretasi skor IPJ diaplikasikan dalam analisis kebijakan penanganan jalan ;

1. Identifikasi program penanganan jalan dari skor IPJ yang ditunjukkan suatu wilayah dilakukan dengan kaidah :

- Jika skor IPJ rendah (di bawah rata-rata pulau atau nasional), maka secara umum wilayah tersebut membutuhkan program penanganan jalan yang lebih ekstensif
- Jenis kebutuhan jalan untuk suatu wilayah ditentukan oleh skor dari setiap variabel : skor Knj (% mantap) digunakan untuk mengidentifikasi kebutuhan pemeliharaan dan peningkatan jalan sedangkan skor Ktj, Bln, Pyp untuk mengidentifikasi kebutuhan pembangunan jalan.

E. Standar Pelayanan Minimal (SPM) Prasarana Jalan

SPM jalan didefinisikan sebagai ukuran teknis fisik jalan yang sesuai dengan kriteria teknis yang ditetapkan, yang harus dicapai oleh setiap jaringan jalan dan ruas-ruas jalan yang ada di dalamnya, dalam kurun waktu yang di tentukan, melalui penyediaan prasarana jalan (Iskandar, 2011).

Dalam PP No. 34 Tahun 2006 Pasal 112 yang membahas tentang SPM meliputi :

- 1) Pelayanan jalan umum ditentukan dengan kriteria yang dituangkan dalam standar minimal yang terdiri dari standar pelayanan minimal jaringan jalan dan standar pelayanan minimal ruas jalan.

- 2) Standar pelayanan minimal jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan.
- 3) Standar pelayanan minimal ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kondisi jalan dan kecepatan.
- 4) Standar pelayanan minimal jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan standar minimal ruas jalan sebagaimana pada ayat (3) diwujudkan dengan penyediaan prasarana jalan dan penggunaan jalan yang memadai.
- 5) Standar pelayanan minimal jaringan jalan dan standar pelayanan minimal ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dievaluasi secara berkala berdasarkan hasil pengawasan fungsi dan manfaat.

Penyediaan prasarana jalan berkaitan dengan kondisi fisik jalan yang mendukung tercapainya kriteria standar pelayanan minimal, baik jaringan jalan maupun ruas jalan. Penggunaan jalan berkaitan langsung dengan kriteria standar pelayanan minimal keselamatan dan kecepatan. Pemanfaatan ruang manfaat jalan dan penggunaan ruang di ruang pengawasan jalan mempengaruhi pencapaian kriteria standar pelayanan minimal keselamatan dan kecepatan.

Ada 2 (dua) indikator sebagai kriteria SPM jaringan Jalan :

1. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kemudahan bagi pengguna jalan untuk mencapai suatu pusat kegiatan (PK) atau simpul-simpul kegiatan di dalam wilayah yang dilayani jalan. Dievaluasi dari keterhubungan antar pusat kegiatan oleh jalan dalam wilayah yang

dilayani jalan dan diperhitungkan nilainya terhadap luas wilayah yang di layani.

2. Mobilitas

Mobilitas adalah ukuran kualitas pelayanan jalan yang diukur oleh kemudahan per individu masyarakat melakukan perjalanan melalui jalan untuk mencapai tujuannya. Ukuran mobilitas adalah panjang jalan dibagi oleh jumlah orang yang dilayani.

Peranan jalan sangat strategis untuk melayani pergerakan arus orang dan barang, sehingga agar prasarana jalan dapat berfungsi dengan baik dalam melayani lalu lintas, diperlukan penyelenggaraan terhadap jaringan jalan dengan baik dan benar. Maka dari itu, diperlukan suatu standar pelayanan yang dalam hal ini dikeluarkan oleh Depkimpraswil melalui Kepmenkimpraswil No. 534/KPTS/M/2001 tentang pedoman penentuan standar pelayanan minimal di bidang penataan ruang, perumahan dan permukiman, dan pekerjaan umum. Dengan memperhatikan nilai minimal pelayanan prasarana jalan, ditetapkan nilai rentang untuk setiap indikator seperti terlihat pada Tabel 2.4

Tabel 2.4 Nilai-nilai minimum dari SPM

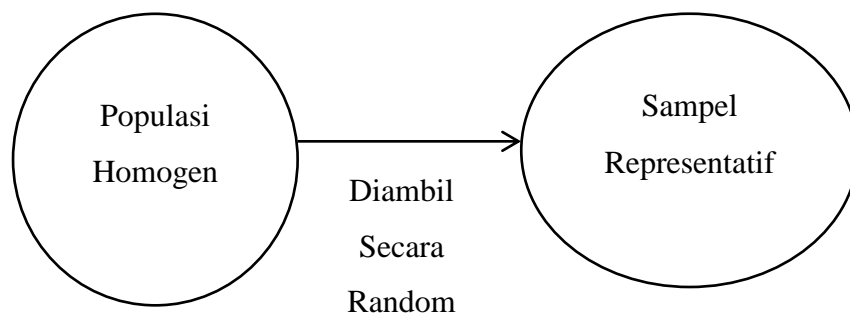
Variabel IPJ	Nilai Minimal SPM		
Ketersediaan prasarana jalan (Ktj)	Indeks aksesibilitas (Km/km²)		
	Kepadatan Penduduk (Km/km ²)	Minimal Indeks Aksesibilitas (Km/Km ²)	
	Sangat tinggi > 5000	> 5,00	
	Tinggi > 1000	> 1,50	
	Sedang > 500	> 0,5	
	Rendah > 100	> 0,15	
	Sangat Rendah < 100	> 0,05	
Kinerja Jaringan Jalan (Knj)	Kemantapan fisik jalan		
	Kondisi fisik Jalan minimal sedang dengan syarat :		
	Lebar jalan minimum (m)	Volume Lalu lintas (LHR = smp/hari)	Nilai IRI, RCI (m/km,N/A)
	2*7	20000	IRI<6.00/RCI >6.5
	7	8000-20000	IRI<6.00/RCI >6.5
	6	3000-8000	IRI<8.00/RCI >5.5
	4.5	<3000	IRI<8.00/RCI >5.5
Beban lalu lintas (Bln)	Kemantapan layanan jalan,		
	Nilai VCR ruas jalan maksimal 0,85 dengan syarat		
	fungsi jalan (A,K,L)	Kecepatan Minimal (Km/jam)	
	Jalan arteri (primer dan sekunder)	25	
	Jalan Kolektor (primer dan sekunder)	20	
	Jalan Lokal (Primer dan sekunder)	20	
Pelayanan Jalan (Pyp)	Indeks Mobilitas (Km/1000 penduduk)		
	PDRB perkapita (JutaRp/Kap/th)	Minimal indeks mobilitas (KM/1000 penduduk)	
	Sangat tinggi > 10	>5,00	
	Tinggi > 5	> 2,00	
	Sedang > 2	>1,00	
	Rendah > 1	> 0,50	
Sangat Rendah < 1	>0,20		

Sumber : Kepmenkimpraswil No.534/KPTS/M/2001

F. Teknik Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik random sampel. Menurut Kerlinger (1987), *simple random sampling* adalah metode penarikan dari sebuah populasi atau semesta dengan cara tertentu sehingga setiap anggota populasi atau semesta tadi memiliki peluang yang sama untuk terpilih atau terambil.

Menurut Sugiyono (2001), arti kata *simple* (sederhana) lebih karena pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu. Krejcie dan Morgan (1970) menyatakan bahwa *simple random sampling* adalah teknik untuk mendapatkan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling. Cara demikian dilakukan bila anggota populasi dianggap homogen. Teknik ini dapat dipergunakan bilamana jumlah unit sampling di dalam suatu populasi tidak terlalu besar.



Gambar 2.1. Teknik Sampel Random Sampling (Sugiyono, 2001;58)

Pada Gambar 2.1, populasi dianggap homogen lalu sampel diambil secara random. Populasi di suatu wilayah dianggap sebagai populasi yang homogen setelah diambil sampel secara random maka sampel tersebut adalah sampel representatif yang mewakili karakteristiknya hampir sama dengan populasi. Ini

berarti bahwa item-item yang dipilih menjadi sampel hampir serupa dengan item-item yang tidak dijadikan sampel.

G. Penelitian Terdahulu

- a. Liza Karmila (2017) melakukan kajian Analisis Kemampuan Pelayanan Jaringan Jalan Lintas Timur Provinsi Aceh berdasarkan Indikator Indeks Prasarana Jalan (IPJ). Ia menganalisa kemampuan pelayanan jaringan jalan dengan menggunakan indikator IPJ di dua kabupaten yang ada di Aceh. Hasilnya nilai IPJ di dua kabupaten tersebut masing-masing 1,01 dan 0,54 dimana nilai tersebut jauh dari skor rata-rata nasional yaitu 5,68.
- b. Oemar (2009) melakukan Studi Kinerja Jaringan Jalan di Wilayah Kabupaten Labuhan Batu. Analisis dilakukan terhadap kinerja jaringan jalan di kabupaten Labuhan Batu sesuai dengan indikator-indikator berdasarkan Indeks Prasarana Jalan (IPJ) dan Standar Pelayanan Minimum (SPM). Hasil analisis memperlihatkan bahwa nilai IPJ kabupaten Labuhan Batu pada tahun 2009 adalah 3,173 dimana masih di bawah skor rata-rata nasional yaitu 5,68. Indeks aksesibilitas kabupaten Labuhan Batu sebesar 0,2 sudah memenuhi persyaratan SPM yaitu $> 0,05$, sedangkan indeks mobilitas kabupaten Labuhan Batu lebih rendah dari SPM yakni sebesar 0,5 dan masih di bawah persyaratan SPM yaitu $> 2,0$.
- c. Setiana (2018) dalam penelitiannya melakukan Evaluasi Kinerja Jaringan Jalan di wilayah Kota Bandar Lampung. Ia menganalisis Indeks Prasarana Jalan (IPJ) dan Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang ada di Kota Bandar Lampung. Hasilnya IPJ kota Bandar Lampung memiliki skor 5,08, dimana skor tersebut masih di bawah skor rata-rata nasional yaitu sebesar 5,6

III. METODE PENELITIAN

A. 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.

Analisis dilakukan dengan mengkaji aksesibilitas dan mobilitas di kecamatan Tanjung Karang Pusat kota Bandar Lampung dengan melihat karakteristik wilayahnya kemudian mendeskripsikan dengan menggunakan pendekatan keruangan, yaitu pendekatan yang dilakukan untuk mengkaji kesamaan atau perbedaan karakteristik wilayah. Pada pendekatan ini, yang menjadi fokus pengamatan adalah persebaran kegunaan ruang dan manfaat yang akan didapatkan dari ruang yang disediakan.

B. Variabel Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang diteliti maka yang dijadikan variabel penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3.1

Tabel 3.1 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. Teknik Pengumpulan Data

1. Angket

Penulis beranggapan pengumpulan data dengan menggunakan angket dianggap akan lebih efektif untuk mengumpulkan data dari responden, mengingat jumlah populasi yang cukup banyak dan wilayah kecamatan Tanjung Karang Pusat yang cukup luas.

2. Dokumentasi

Sebagai pendukung untuk proses analisis masalah dalam penelitian ini, maka diperlukan informasi sekunder melalui dokumen, foto-foto, peta maupun data statistik yang diperoleh penulis melalui badan instansi seperti KOTAKU (Kota Tanpa Kumuh) dan Dinas PU kota Bandar Lampung terkait dengan data yang menunjang penelitian ini.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk yang bermukim di wilayah studi, yaitu kecamatan Tanjung Karang Pusat kota Bandar Lampung. Wilayah tersebut terdiri dari 7 kelurahan seperti terlihat pada Tabel 3.2. di bawah ini.

Tabel 3.2. Populasi Penduduk di Kecamatan Tanjung Karang Pusat

No	Kelurahan	Jumlah	
		Penduduk	KK
1	Palapa	2928	727
2	Pasir Gintung	7308	1804
3	Kaliawi	10233	2163
4	Kaliawi Persada	3652	818
5	Gotong Royong	3440	774
6	Durian Payung	7522	1751
7	Kelapa Tiga	6439	1712
Total		41522	9749

Sumber : Data baseline kecamatan Tanjung Karang Pusat

2. Sampel

Dixon dan B. Leach (2013) menghitung jumlah sampel secara berjenjang dengan langkah-langkah sebagai berikut :

a. Menentukan presentase karakteristik (P)

$$P = \frac{\text{Jumlah KK}}{\text{Jumlah Penduduk}} \times 100 \%$$

$$= \frac{9749}{41522} \times 100 \%$$

$$= 23,4 \% \text{ dibulakan menjadi } 24 \%$$

b. Menentukan variable (V)

$$V = \sqrt{P(100 - P)}$$

$$V = \sqrt{24(100 - 24)}$$

$$= 42,70 \text{ dibulatkan menjadi } 43$$

c. Menentukan Jumlah sampel (n)

$$n = \left[\frac{z \cdot v}{c} \right]^2$$

Keterangan :

n : Jumlah Sampel

z : *Convidence level* atau tingkat kepercayaan 99% dilihat dari tabel z hasilnya (2,575)

v : Variabel yang diperoleh dari rumus di atas (43)

c : *Convidence unit* / batas kepercayaan sebesar 10

$$= \left[\frac{2,575 \times 43}{10} \right]^2$$

$$= 122,6 \text{ dibulatkan } 123 \text{ KK}$$

d. Menentukan jumlah sampel yang dikoreksi

$$N' = \frac{n}{1 + \left[\frac{n}{N} \right]}$$

Keterangan :

N' : Jumlah yang telah dikoreksi

n : Jumlah sampel yang dihitung dalam rumus sebelumnya

N : Jumlah KK

$$N' = \frac{123}{1 + \left[\frac{123}{9749} \right]}$$

$$N' = \frac{123}{1 + \left[\frac{123}{9749} \right]}$$

$N' = 121,46$ dibulatkan menjadi 122 KK

Pengambilan 122 KK tidak pada satu tempat namun pada beberapa wilayah yang berada di daerah penelitian. Agar pengambilan sampel pada setiap wilayah dapat mewakili populasi maka pada setiap wilayah ditentukan dengan menggunakan rumus proporsional sebagai berikut :

$$P = \frac{\text{jumlah kk tiap kelurahan}}{\text{jumlah kk 7 kelurahan}} \times 122$$

hasil perhitungan jumlah KK yang dijadikan sampel pada masing-masing kelurahan dapat dilihat pada Tabel 3.3

Tabel 3.3 Jumlah Sampel Daerah Penelitian

No	Kelurahan	Jumlah		Jumlah Sampel
		Penduduk	KK	
1	Palapa	2928	727	9
2	Pasir Gintung	7308	1804	23
3	Kaliawi	10233	2163	27
4	Kaliawi Persada	3652	818	10
5	Gotong Royong	3440	774	10
6	Durian Payung	7522	1751	22
7	Kelapa Tiga	6439	1712	21
Total		41522	9749	122

3. Teknik pengambilan sampel

Dalam penelitian ini sampel yang diperoleh berdasarkan teknik random sampling. Cara mengambil sampel pada penelitian ini adalah mengumpulkan keseluruhan data sekunder yaitu nama pemilik rumah dimasing-masing kelurahan. Setelah nama semua pemilik rumah terdata, maka dimasukkan kedalam program excel dan di random keseluruhan nama yang ada di masing-masing kelurahan. Dengan metode random, hasil data sampel yang telah dirandom diambil besaran nilai telah ditentukan pada Tabel 3.3. di masing-masing kelurahan. Setelah data sampel di dapat, maka langsung melakukan wawancara kepada responden sesuai dengan hasil random.

E. Data yang Diperlukan Dalam Penelitian ini

- **Data Primer**

Data yang dikumpulkan langsung dari objek yang diteliti berasal dari pengamatan langsung dimana peristiwa terjadi. Pelaksanaan pengumpulan data primer dengan kunjungan dan wawancara ke tiap-tiap responden yang telah ditentukan secara acak di daerah kecamatan Tanjung Karang Pusat.

- **Data Sekunder**

Data yang dikumpulkan dari pihak ketiga atau dari sumber lain yang telah tersedia sebelum penelitian ini dilakukan. Data dalam penelitian ini berupa data instansional dari sejumlah instansi terkait di wilayah kota Bandar Lampung. Dan data ini adalah acuan bagi perhitungan mobilitas. Data yang diperlukan antara lain :

1. Data Sosial Ekonomi
 - Data luas wilayah kelurahan
 - Data populasi penduduk
 - Data populasi kendaraan menurut jenis
 - Data PDRB wilayah
2. Data Prasarana dan Operasi Jalan
 - Panjang jalan menurut fungsi, status dan kondisi
3. Data Peta
 - Peta dasar per kelurahan
 - Peta dasar prasarana jalan

F. Teknik Analisis Data

1. Identifikasi validitas dan reliabilitas data

Data hasil wawancara responden dihitung dan diuji yaitu 130 responden masyarakat dan 8 responden dari pihak yang berwenang mengambil kebijakan pemerintah.

2. Analisis Indeks Prasarana Jalan (IPJ)

Data yang diperlukan untuk melakukan analisis ini adalah ;

- a. Luas wilayah secara keseluruhan
- b. Total panjang jalan yang ada di wilayah tersebut
- c. Jumlah penduduk
- d. Panjang jalan dengan kondisi mantap (baik sampai sedang)
- e. Jumlah kendaraan yang ada di wilayah tersebut

3. Analisis Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan

Data yang diperlukan untuk melakukan penelitian analisis ini adalah :

- a. Luas wilayah secara keseluruhan
- b. Total panjang jalan yang ada di wilayah tersebut
- c. Jumlah penduduk
- d. PDRB/kapita

Data merupakan data minimum yang harus dimiliki untuk melakukan analisis jaringan jalan terhadap standar pelayanan minimal (SPM). Jika hasil yang diperoleh dari perhitungan data saat ini telah berada di atas nilai minimum yang disyaratkan, berarti jaringan jalan yang ada telah memenuhi kebutuhan aksesibilitas dan mobilitas secara umum. Jika hasil perhitungan menunjukkan angka di bawah syarat minimum, berarti jaringan jalan yang ada belum dapat memenuhi kebutuhan aksesibilitas dan mobilitas, yang berarti panjang dengan lebar jalan yang ada belum mencukupi.

3. Analisis sosial dan ekonomi

Data yang didapat dari analisis ini digunakan sebagai acuan mobilitas masyarakat di kecamatan Tanjung Karang Pusat dalam melakukan pergerakan seperti pendidikan terakhir, pekerjaan, penghasilan, jumlah tanggungan keluarga, dan kepemilikan kendaraan.

4. Analisis hubungan antara aksesibilitas dengan mobilitas

Data yang didapat dari variabel aksesibilitas seperti tujuan perjalanan, lama perjalanan, dan kualitas jalan yang dihubungkan dengan mobilitas masyarakat yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

5. Analisis hubungan antara sosial ekonomi dengan mobilitas

Data yang didapat dari variabel sosial ekonomi seperti pendapatan, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, dan kepemilikan kendaraan yang dihubungkan dengan mobilitas masyarakat yang ada di kecamatan Tanjung Karang Pusat.

G. Uji Validasi dan Reliabilitas

Penelitian yang valid dan reliabel dapat dibedakan dengan instrumen yang valid dan reliabel. Hasil penelitian disebut valid bila terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya. Selanjutnya hasil penelitian yang reliabel, mengharuskan terdapat kesamaan data dalam waktu yang berbeda. Misalkan dalam objek kemarin diambil data berwarna merah, maka sekarang dan besok tetap berwarna merah.

Dalam penelitian ini, data yang diambil dari populasi adalah 122 responden ditambah 8 responden sebagai tambahan data dan melalui wawancara mendalam di badan pemerintahan ada 8 responden yang berkompeten di bidangnya. Dari 130 responden dan 8 responden tersebut terdapat beberapa pertanyaan yang nantinya diperiksa terlebih dahulu tingkat validitas dan reliabilitasnya sebelum dilakukan pengambilan data sesungguhnya. Pengambilan data dilakukan dari tanggal 2 Mei sampai 15 Mei 2018 di lokasi penelitian yaitu Tanjung Karang Pusat dan bidang pemerintah terkait.

Uji validitas dan reliabilitas ini dilakukan dengan menggunakan program PSPP yang merupakan aplikasi statistika yang lazim digunakan menganalisa sampel data dan merupakan sebuah AOSA (Aplikasi Open Source Alternatif) untuk

menggantikan program SPSS.

1. Uji Validitas pada 130 responden berdasarkan hasil uji PSPP terlihat pada Tabel 3.4 dibawah ini :

Tabel 3.4. Data Hasil Validitas 130 Responden Menggunakan PSPP

Variabel	R Hitung	R Tabel	Keterangan
Variabel 1	0.24	0,226	Valid
Variabel 2	0.26	0,226	Valid
Variabel 3	0.26	0,226	Valid
Variabel 4	0.25	0,226	Valid
Variabel 5	0,30	0,226	Valid
Variabel 6	0,29	0,226	Valid
Variabel 7	0,27	0,226	Valid
Variabel 8	0,24	0,226	Valid
Variabel 9	0,28	0,226	Valid

Tabel 3.4 memperlihatkan bahwa nilai R hitung lebih besar dari nilai R tabel ($R_h > R_t$) sehingga hasil yang diperoleh valid. Nama-nama variabel diasumsikan sebagai berikut :

Variabel 1 = Pendidikan terakhir yang melakukan mobilitas

Variabel 2 = Pekerjaan seseorang yang melakukan mobilitas

Variabel 3 = Penghasilan seseorang yang melakukan mobilitas

Variabel 4 = Tanggungan seseorang yang melakukan mobilitas

Variabel 5 = Jumlah kepemilikan kendaraan yang melakukan mobilitas

Variabel 6 = Intesitas seseorang melakukan mobilitas

Variabel 7 = Tujuan seseorang melakukan mobilitas

Variabel 8 = Waktu yang dibutuhkan seseorang melakukan mobilitas

Variabel 9 = Kondisi jalan yang dilewati seseorang yang melakukan mobilitas

Sedangkan untuk hasil reliabilitas pada program PSPP dihasilkan nilai 0,98 dan

nilai ini hampir mendekati 1 yang artinya data yang diambil cukup reliabel.

2. Uji Validitas pada 8 responden berdasarkan hasil uji PSPP terlihat pada Tabel

3.5 dibawah ini :

Tabel 3.5. Data Hasil Validitas 8 Responden Menggunakan PSPP

Variabel	R Hitung	R Tabel	Keterangan
Variabel 1	0.84	0,834	Valid
Variabel 2	0.85	0,834	Valid
Variabel 3	0.88	0,834	Valid
Variabel 4	0.85	0,834	Valid

Tabel 4.6 memperlihatkan bahwa nilai R hitung lebih besar dari nilai R tabel ($R_h > R_t$) sehingga hasil yang diperoleh valid. Nama-nama variabel diasumsikan sebagai berikut :

Variabel 1 = Ketersediaan Prasarana Jalan (Ktj)

Variabel 2 = Kinerja Jaringan Jalan (Knj)

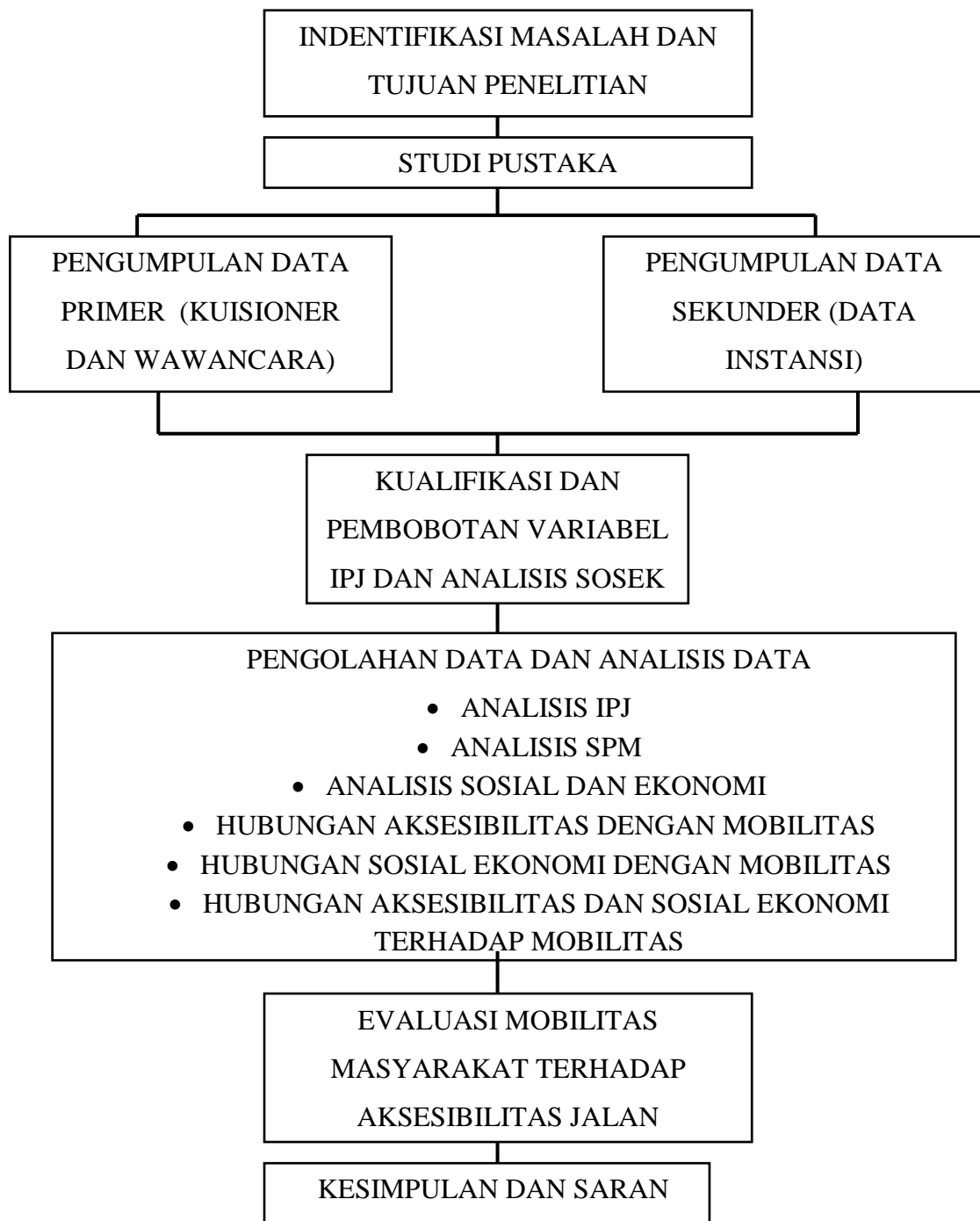
Variabel 3 = Beban Lalu Lintas (Bln)

Variabel 4 = Pelayanan Prasarana Jalan (Pyp)

untuk hasil uji reliabilitas pada program PSPP dihasilkan nilai terbesar 0,96 dan nilai ini hampir mendekati 1 yang artinya data yang diambil cukup reliabel.

H. Bagan Alir Penelitian

Secara garis besar metode penelitian yang akan dilaksanakan seperti diagram alir di bawah ini :



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dari uraian penelitian ini, maka dapat disimpulkan :

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.

B. Saran

1. Pemerintah seharusnya lebih memperhatikan kinerja jaringan jalan yang ada di wilayah kota khususnya berada pada pusat kota seperti kecamatan Tanjung Karang Pusat. Dikarenakan pemerintah memiliki peran penting mempertahankan kinerja jalan, seyogianya pembangunan jalan di kecamatan Tanjung Karang Pusat diutamakan di kelurahan Pasir Gantung, Kaliawi, Durian Payung, dan Kelapa Tiga.
2. Perlu pembinaan dari pihak pemerintah kepada masyarakat dalam hal pemanfaatan jalan, dan mencegah penggunaan untuk kegiatan lain seperti berdagang dan parkir.

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 smaple 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.