

Pola Mobilitas Penduduk Kawasan Pinggiran Kota Baubau (Studi Pada Kec. Betoambari Dan Kec. Wolio)

Population Mobility Patterns in the Suburbs of Baubau City (Study in Betoambari and Wolio Districts)

Muumin Muuzi¹, Batara Surya^{1,2,3}, Kamran Aksa¹

¹ Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

² Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

³ Program Studi Doktorat Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

Email : muuminmuuzi00@gmail.com

Artikel info

Artikel history:

Diterima; 30-09-2020

Direvisi: 05-10-2020

Disetujui;05-10-2020

Abstract. *This study aims to analyze the comparison of patterns of population mobility in the suburban of Baubau and analyze the influence of mobility patterns against the pattern of Baubau suburban area. This research uses qualitative and quantitative approach method with analysis technique used is qualitative descriptive, gravity model, connectivity index and path analysis. The results showed that the pattern of mobility of the population in the suburban baubau has no significant difference because the average population moves in the morning for the purpose of working with the mode of transportation used is a private vehicle of two wheels / motors where distance factors and transportation costs are the main reason for choosing the mode of transportation used. The result of gravity analysis shows that Kec. Wolio has a value of large spaces and interdependence for each zone that is the destination of movement in the city center compared to Kec. Betoambari. Furthermore, the results of the path analysis shows that the movement of the movement and transport mode has a significant effect on the pattern of the activities of the Burau Supreme Territory, while the socio-economic attribute, the time of movement and socioeconomic activity has no significant direct influence. For the effect of unanshipless significantly influenced by the movement system and the mode of transportation and indirect influence is not significantly influenced by socio-economic attributes and the time of movement.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbandingan pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau dan menganalisis pengaruh pola mobilitas terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran Kota Baubau. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif dan kuantitatif dengan teknik analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, model gravitasi, indeks konektivitas dan analisis jalur/path. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau tidak memiliki perbedaan yang begitu signifikan sebab rata-rata penduduk melakukan pergerakan pada pagi hari untuk tujuan bekerja dengan moda transportasi yang digunakan adalah kendaraan pribadi roda dua/motor dimana faktor jarak dan biaya transportasi merupakan alasan utama untuk memilih moda transportasi yang digunakan. Hasil analisis gravitasi menunjukkan bahwa Kec. Wolio memiliki nilai interaksi keruangan dan ketergantungan yang besar untuk setiap zona yang menjadi tujuan pergerakan di pusat kota dibandingkan dengan Kec. Betoambari. Selanjutnya, hasil analisis

jalur/path menunjukkan bahwa sistem pergerakan dan moda transportasi memiliki pengaruh langsung yang signifikan terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran Kota Baubau, sedangkan atribut sosial ekonomi, waktu terjadinya pergerakan dan aktivitas sosial ekonomi tidak memiliki pengaruh langsung yang signifikan. Untuk pengaruh tidak langsung yang signifikan dipengaruhi oleh sistem pergerakan dan moda transportasi dan pengaruh tidak langsung tidak signifikan dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi dan waktu terjadinya pergerakan.

Keywords:

*Baubau City;
Population mobility
patterns;
Suburban area.*

Corresponden author:

Email: muuminmuuzi00@gmail.com



artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY -4.0

1. PENDAHULUAN

Pada Sebagai kota perdagangan dan jasa, wisata, dan kota budaya, Kota Baubau telah mengalami perkembangan yang pesat dari tahun ke tahun. Perkembangan tersebut disertai pula dengan terus meningkatnya jumlah penduduk Kota Baubau setiap tahunnya. Dari segi perkembangan jumlah penduduk, sampai saat ini jumlah penduduk Kota Baubau terus mengalami peningkatan yang signifikan yang dimana selama kurun waktu 8 tahun mengalami peningkatan sebesar 25.799 jiwa dan data BPS tahun terakhir menunjukkan jumlah penduduk Kota Baubau pada tahun 2018 mencapai 162.780 jiwa. Pesatnya pertumbuhan penduduk yang disertai dengan terus meningkatnya kebutuhan akan perumahan dan berbagai kelengkapan fasilitas serta prasarana lainnya sebagai penunjang aktivitas sosial ekonomi penduduk di Kota Baubau, menuntut ketersediaan lahan yang besar dalam rangka pemenuhannya. Mau tidak mau, karena kondisi lahan pada daerah pusat kota yang sudah sangat padat dan keterbatasan lahan/ruang yang dimiliki, memaksa perkembangan pembangunan Kota Baubau harus bergeser ke daerah pinggiran kota guna memperoleh lahan/ruang yang lebih luas dengan nilai lahan yang lebih murah. Oleh karena itu, tidak heran jika saat ini kawasan pinggiran di Kota Baubau terus mengalami perluasan dengan didominasi oleh fungsi hunian/permukiman.

Pada umumnya kawasan pinggiran kota bukanlah sebuah kawasan yang mandiri dengan keterbatasan fasilitas yang memadai serta tingkat kebutuhan penduduknya yang tinggi. Hal ini, membuat kawasan pinggiran Kota Baubau memiliki ketergantungan yang cukup besar terhadap kawasan lainnya, khususnya kawasan pusat kotanya yang memiliki kelengkapan fasilitas yang jauh lebih memadai. Faktor ketergantungan ini mendorong terjadinya mobilitas penduduk dari kawasan pinggiran ke daerah pusat kota tempat dimana mereka bisa menemukan dan memenuhi segala kebutuhan hidupnya, dan hal ini akan memberi beban terhadap kawasan pusat Kota Baubau sebab seluruh pergerakan penduduk dari kawasan pinggiran akan berorientasi ke daerah pusat kota.

Hal diatas akan menuntut kesiapan kawasan pusat Kota Baubau untuk mampu menampung segala aktivitas pergerakan yang akan tercipta dikemudian hari akibat dari pergerakan penduduk kawasan pinggiran yang berorientasi ke pusat kota. Namun, bila dilihat dari kondisi eksisting kawasan pusat Kota Baubau saat ini, maka bisa dikatakan bahwa pada masa yang akan datang hal tersebut akan memicu munculnya persoalan transportasi seperti kemacetan, dan hal ini tiada lain disebabkan karena kondisi kawasan pusat Kota Baubau yang saat ini sudah sangat padat dengan segala bentuk aglomerasi kegiatan perkotaan dan ditambah lagi dengan kondisi jaringan jalan yang tidak begitu lebar serta sudah sangat tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran jalan lagi akibat bangunan-bangunan yang sangat berhimpitan dngan bahu jalan. Selain hal tersebut, hampir keseluruhan guna lahan yang terdapat di kawasan pusat Kota Baubau khususnya guna lahan dengan fungsi komersil sangat krisis akan ketersediaan lahan parkir sehingga akan memperbesar kemungkinan terjadinya permasalahan kemacetan pada kawasan pusat Kota Baubau dimasa yang akan datang.

Berangkat dari uraian pembahasan diatas, maka yang perlu menjadi perhatian adalah kira-kira kegiatan apa dan fasilitas apa yang dapat dikembangkan di wilayah pinggiran Kota Baubau sebagai upaya untuk menekan pergerakan penduduk ke kawasan pusat kota dan juga sebagai upaya untuk mendorong peningkatan pelayanan terhadap penduduk di kawasan pinggiran Kota Baubau. Berangkat dari hal tersebut, maka peneliti beranggapan bahwa sangat perlu dilakukan sebuah penelitian terkait dengan pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau. Pola Mobilitas penduduk yang dimaksudkan dalam penelitian ini ialah pola mobilitas penduduk secara horizontal atau sering disebut mobilitas penduduk geografis yang merupakan gerak (*movement*) penduduk yang melintas batas wilayah menuju wilayah lain dalam periode waktu tertentu (Alamin et al., 2016). Dalam istilah transportasi, pola mobilitas geografis ini dikenal dengan istilah pola pergerakan penduduk yang dimana menurut Tamim (1997) pola pergerakan dibagi menjadi dua yaitu pergerakan tidak spasial dan pergerakan spasial. Konsep

mengenai pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) didalam kota, misalnya mengenai mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan apa yang digunakan. Sedangkan konsep mengenai ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota berkaitan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah dan dapat dibedakan menjadi dua yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang (Setyohadi, 2016).

Penelitian mengenai pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau ini, merupakan langkah awal untuk menganalisis bagaimana pola pergerakan penduduk dalam hal pemanfaatan fasilitas sosial ekonomi di pusat kota dan menganalisis pengaruh pola mobilitas penduduk terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran di Kota Baubau. Dengan dilakukannya penelitian ini, diharapkan dapat menjadi sumbangsi pemikiran dan bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam mengembangkan kawasan pinggiran Kota Baubau khususnya terkait dengan pengembangan kegiatan dan penyediaan fasilitas sebagai upaya peningkatan pelayanan terhadap penduduk dan juga sebagai langkah awal untuk menekan pergerakan penduduk ke pusat kota dalam mencegah terjadinya masalah kemacetan dikemudian hari.

2. METODE

2.1. Pendekatan

Penelitian ini mencoba membahas tentang bagaimana perbandingan pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau dan mengkaji hubungan pengaruh pola mobilitas penduduk terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran Kota Baubau. Dalam melaksanakan penelitian ini digunakan dua jenis metode pendekatan yaitu pendekatan kuantitatif dan pendekatan kualitatif. Pendekatan kuantitatif ialah pendekatan yang di dalam usulan penelitian, proses, hipotesis, turun ke lapangan, analisis data dan kesimpulan data sampai dengan penulisannya mempergunakan aspek pengukuran, perhitungan, rumus dan kepastian data numerik. Sebaliknya pendekatan kualitatif ialah pendekatan yang di dalam usulan penelitian, proses, hipotesis, turun ke lapangan, analisis data dan kesimpulan data sampai dengan penulisannya mempergunakan aspek-aspek kecenderungan, non perhitungan numerik, situasional deskriptif, interview mendalam, analisis isi, bola salju dan story (Musianto, 2002).

2.2. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian mengenai pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau ini yang menjadi fokus pembahasan yaitu meliputi kajian perbandingan pola mobilitas dari aspek sistem pergerakan, jarak pergerakan, moda transportasi yang digunakan dan waktu terjadinya pergerakan. Selanjutnya terdapat pula kajian terhadap aspek-aspek yang berpengaruh lainnya yaitu meliputi kajian interksi keruangan dan indek konektivitas wilayah lokasi penelitian terhadap pusat kota, jarak pergerakan, dan biaya transportasi yang dikeluarkan. Penelitian ini juga mengkaji mengenai pengaruh pola mobilitas penduduk terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran kota yang menjadi lokasi penelitian.

2.3. Lokasi Penelitian

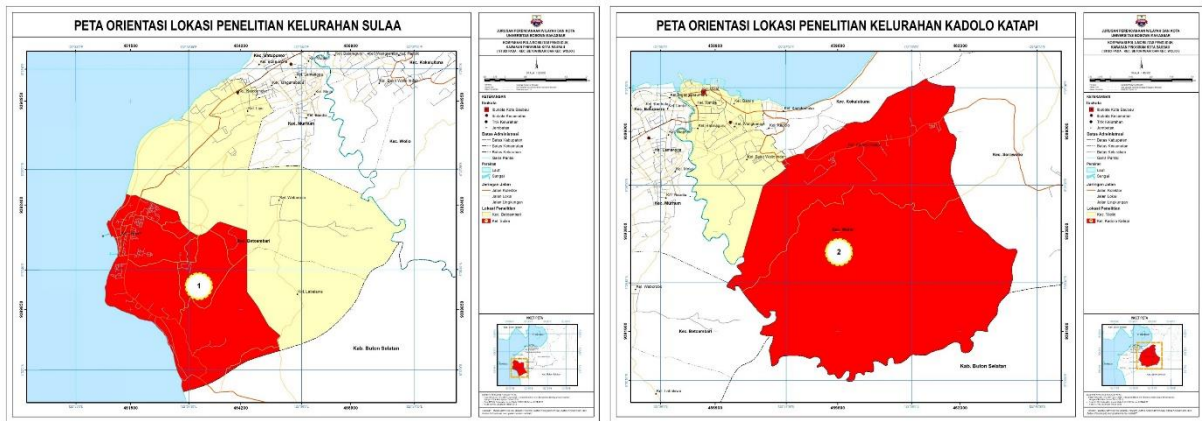
Lokasi penelitian ini berada di Kota Baubau tepatnya di dua kecamatan yaitu Kecamatan Betoambari dan Kecamatan Wolio yang dimana dari setiap kecamatan diwakili oleh satu kelurahan yang dianggap mampu mewakili seluruh kelurahan-kelurahan yang ada di setiap kecamatan yang menjadi lokasi penelitian. Adapun kelurahan yang dipilih menjadi fokus lokasi dalam penelitian ini adalah Kelurahan Sulaa (untuk mewakili Kecamatan Betoambari) dan Kelurahan Kadolo Katapi (untuk mewakili Kecamatan Wolio). Kedua kelurahan ini dipilih dengan dasar pemikiran mampu mewakili keseluruhan wilayah kecamatan dengan dasar pertimbangan yaitu:

- Lokasi penelitian merupakan kelurahan yang saat ini menjadi orientasi tujuan para pendatang, baik yang datang dari kota maupun dari desa untuk bermukim di Kota Baubau,
- Lokasi penelitian merupakan kelurahan yang saat ini memberikan ciri-ciri dari fenomena terjadinya urban sprawl di Kota Baubau, dan
- Lokasi penelitian merupakan kelurahan yang memiliki jarak cukup jauh dari pusat kota dan mengalami proses perkembangan yang cukup pesat.

2.4. Populasi dan Sampel

2.4.1. Populasi

Menurut Sugiyono (2009:115), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek pajak yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh penelitian untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sudiyanto, 2019). Sesuai dengan judul penelitian ini, maka yang menjadi populasi dari penelitian adalah penduduk yang berada pada kawasan pinggiran Kota Baubau tepatnya yaitu penduduk yang bermukim pada lokasi penelitian yaitu Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) dan Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) yang jumlah totalnya adalah sebanyak 6.529 jiwa.



Gambar 1. Peta Orientasi Lokasi Penelitian Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) dan Kel. Kadolo Katapi (Kec. Betoambari)

2.4.2. Sampel

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini ialah mereka yang masuk dalam kategori penduduk usia produktif, dengan dasar pertimbangan bahwa penduduk dengan kategori usia produktif adalah penduduk yang memiliki potensi melakukan pergerakan dengan intensitas yang tinggi. Dalam penelitian ini pengambilan sampelnya menggunakan metode *proportional sampling* dan *simple random sampling*. Penarikan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode estimasi *Maximum Likelihood Estimation* (MLE) yang dimana jumlah indikator dikali dengan 5 sampai 10 (Ferdinand, 2014). Adapun jumlah indikator dalam penelitian ini sebanyak 14 indikator, sehingga minimal dibutuhkan 14 x 5 atau 70 sampel. Dengan demikian dapat diketahui bahwa jumlah sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 70 jiwa penduduk yang secara spesifik terbagi menjadi dua yaitu 35 sampel di Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) dan 35 sampel di Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio).

2.5. Teknik Pengumpulan Data

- Teknik Survey dengan menggunakan kuesioner, yaitu dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan sesuai dengan data yang dibutuhkan terkait dengan variabel yang diteliti terhadap responden/penduduk di lokasi penelitian.
- Observasi, yaitu dilakukan dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi penelitian dengan menggunakan cheklis data guna mendapatkan gambaran dari kondisi yang ingin diteliti.
- Dokumentasi, yaitu dilakukan dengan mempelajari dokumen yang berasal dari dinas/instansi maupun literatur-literatur yang berkaitan dengan maksud dari penelitian ini. Studi dokumentasi berkaitan dengan kebutuhan data yang tertulis dan sudah disajikan oleh pihak yang berkepentingan dalam hal ini adalah pemerintah maupun swasta.

Tabel 1. Jenis Data, Sumber Data, Teknik Pengumpulan Data dan Tempat Perolehan Data Dalam Penelitian

Jenis Data	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data	Tempat Perolehan Data
Banyaknya pergerakan ke tempat kerja	Data Primer	Survey Kuesioner dan Obsevasi Lapangan	Data Lapangan dan Responden
Banyaknya pergerakan ke tempat pendidikan	Data Primer	Survey Kuesioner dan Obsevasi Lapangan	Data Lapangan dan Responden
Banyaknya pergerakan ke tempat belanja	Data Primer	Survey Kuesioner dan Obsevasi Lapangan	Data Lapangan dan Responden
Data kependudukan lokasi penelitian	Data Sekunder	Survey Data Sekunder	Badan Pusat Statistik Kota Baubau
Jenis dan luas penggunaan lahan lokasi penelitian	Data Primer dan Sekunder	Observasi Lapangan dan Interpretasi Peta Citra Satelit	Data Lapangan, Citra Satelit SASPlanet, dan Citra Satelit Google Earth Tahun 2019
Kondisi akses jaringan jalan yang dilewati	Data Primer	Observasi Lapangan	Data Lapangan
Kondisi struktur sosial dan budaya masyarakat lokasi penelitian	Data Primer	Survey Kuesioner	Data Lapangan dan Responden

Jenis Data	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data	Tempat Perolehan Data
Jarak yang ditempuh oleh pelaku pergerakan ke pusat pelayanan kota	Data Primer	Survey Kuesioner	Data Lapangan dan Responden
Moda transportasi yang digunakan oleh pelaku pergerakan ke pusat pelayanan kota	Data Primer	Observasi Lapangan dan Survey Kuesioner	Data Lapangan dan Responden
Lamanya waktu perjalanan yang dibutuhkan untuk ke pusat pelayanan kota	Data Primer	Survey Kuesioner	Data Lapangan dan Responden
Banyaknya biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh pelaku pergerakan ke pusat pelayanan kota	Data Primer	Survey Kuesioner	Data Lapangan dan Responden
Peta-peta yang mendukung penelitian ini	Data Sekunder	Survey Data Sekunder	BAPEDA Kota Baubau, Citra Satelit SASPlanet, dan Citra Satelit Google Earth Tahun 2019
Dan data-data lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini	Data Primer dan Sekunder	-	-

2.6. Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2010) Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Bramasto, 2011). Penggunaan jenis variabel sangat tergantung pada jenis rumusan masalah dalam sebuah penelitian. Jenis rumusan masalah dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis yaitu, rumusan masalah yang pertama adalah jenis rumusan masalah deskriptif yang dimana penulis ingin melihat perbandingan pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau. Pada rumusan masalah pertama menggunakan model analisis deskriptif kualitatif dan model analisis gravitasi. Selanjutnya pada rumusan masalah kedua merupakan jenis rumusan masalah asosiatif yang dimana penulis ingin melihat pengaruh pola mobilitas penduduk terhadap pola aktifitas kawasan pinggiran Kota Baubau dengan menggunakan alat jalur atau yang biasa dikenal dengan *path analysis*. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 2. Variabel Penelitian

Varibel Penelitian	Indikator
X ₁ . Sistem Pergerakan	X _{1.1} . Maksud pergerakan X _{1.2} . Tujuan pergerakan
X ₂ . Moda Transportasi	X _{2.2} . Jarak tempuh X _{2.3} . Biaya transportasi
X ₃ . Atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan (jenis orang)	X _{3.1} . Tingkat pendapatan X _{3.2} . Tingkat kepemilikan kendaraan X _{3.3} . Tingkat pendidikan
X ₄ . Waktu terjadinya pergerakan	X _{4.1} . Pagi X _{4.1} . Siang X _{4.1} . Sore
Y. Aktivitas sosial ekonomi	Z ₁ . Kegiatan ekonomi Z ₂ . Mata pencaharian penduduk
Z. Pola aktivitas kawasan pinggiran	Y ₁ . Perubahan guna lahan Y ₂ . Peningkatan pemanfaatan lahan

2.7. Teknik Analisis Data

2.7.1. Analisis Deskriptif Kualitatif

Winarta (2006) menjelaskan bahwa Analisis deskriptif kualitatif ini merupakan analisis yang digunakan untuk menganalisa, menggambarkan, dan meringkas berbagai kondisi, situasi dari berbagai data yang dikumpulkan dari hasil wawancara atau pengamatan mengenai masalah yang diteliti pada lokasi penelitian (Lindawati & Hendri, 2016). Analisis ini dilakukan untuk mengungkapkan perbandingan pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau berdasarkan fakta, keadaan, fenomena dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi berdasarkan variabel yang diteliti. Dari penjabaran tersebut maka dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif ini akan mampu menghasilkan kesimpulan yang kuat dan akurat serta lebih informatif.

2.7.2. Analisis Model Gravitasi

W.J. Reilly (1929), analisis gravitasi digunakan untuk mengukur kekuatan interaksi antara dua wilayah atau lebih (Ariyadi, 2014, p. 7). Reilly berpendapat bahwa kekuatan interaksi antara dua wilayah yang berbeda dapat diukur dengan memerhatikan faktor jumlah penduduk dan jarak antara kedua wilayah tersebut. Model gravitasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah model gravitasi yang dikembangkan oleh W.J. Reilly (Ariyadi, 2014), namun parameter yang digunakan adalah banyaknya jumlah perjalanan yang dihasilkan oleh penduduk di kecamatan yang menjadi lokasi penelitian dan jarak terhadap lokasi/zona tujuan pergerakan. Model ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar ketergantungan penduduk pada lokasi penelitian terhadap setiap zona pelayanan yang menjadi tujuan pergerakan di pusat kota. Adapun model gravitasi yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

$$T_{i-d} = K \frac{O_i \cdot O_d}{d_{i-d}^2} \quad (1)$$

Keterangan :

T_{i-d} = jumlah perjalanan dari zona asal i ke zona tujuan d

$O_i \cdot O_d$ = banyak perjalanan yang dihasilkan zona asal i dan yang tertarik (menuju) ke zona tujuan d

d_{i-d}^2 = kuadrat jarak atau ukuran tingkat aksesibilitas berupa jarak antara i-d atau waktu tempuh i-d

K = konstanta gravitasi

Semakin besar angka interaksi yang diperoleh oleh suatu wilayah maka semakin erat hubungan wilayah tersebut dengan daerah lainnya atau juga bisa diartikan bahwa semakin besar nilai gravitasi yang dihasilkan oleh suatu wilayah maka semakin besar pula tingkat ketergantungannya terhadap wilayah daerah tujuan.

2.7.3. Analisis Indeks Konektivitas

Analisis indeks konektivitas merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui kekuatan interaksi antar kota dengan melihat banyaknya jaringan jalan yang menghubungkan antara wilayah tersebut. Dalam melakukan analisis indeks konektivitas ini digunakan model/rumus konektivitas yang dikemukakan oleh K.J. Knasky (Fithra, 2017, p. 21). Knasky menjelaskan bahwa kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks Konektivitas, dimana semakin tinggi nilai indeks maka semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau wilayah yang sedang dikaji (Fithra, 2017, p. 43). Hal ini tentunya berpengaruh terhadap potensi pergerakan manusia, barang dan jasa karena prasarana jalan sangat memperlancar mobilitas antar wilayah. Untuk menghitung indeks konektivitas digunakan persamaan sebagai berikut:

$$\beta = e / v \quad (2)$$

Dimana:

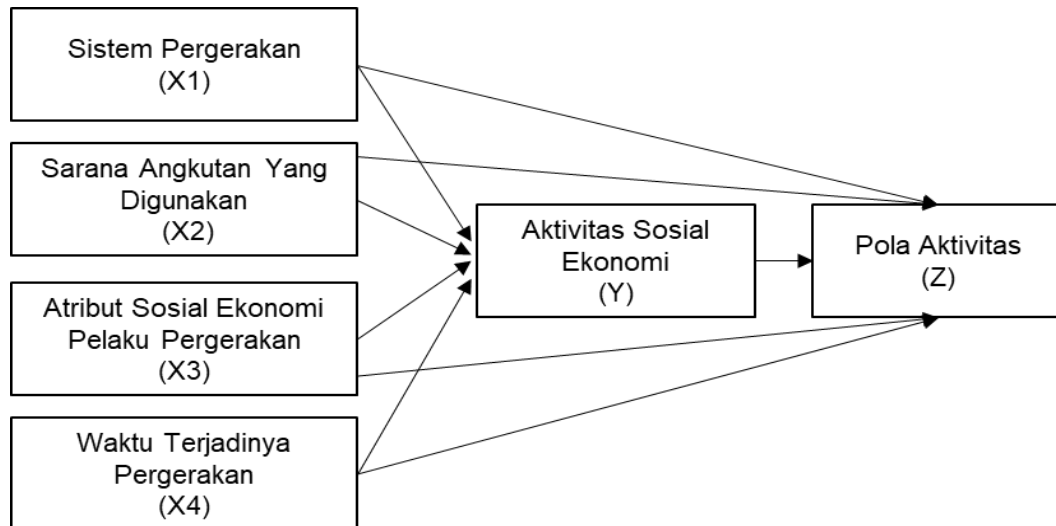
β = Indeks konektivitas

e = Jumlah jaringan jalan

v = Jumlah kota

2.7.4. Analisis Jalur/Path Analysis

Analisis jalur (Path Analysis) ini pertama kali dikembangkan oleh Sewal Wright di tahun 1934 (Sarwono, 2011). Analisis jalur merupakan pengembangan lebih lanjut dari analisis regresi yang dimana dalam analisis jalur ini tidak hanya menguji pengaruh langsung saja, tetapi juga menjelaskan tentang ada atau tidaknya pengaruh tidak langsung yang diberikan variabel bebas melalui variabel intervening terhadap variabel terikat/variabel dependen (Raharjo, 2017). Model yang di analisis dispesifikasikan (diidentifikasi) dengan benar berdasarkan teori-teori dan konsep yang relevan, artinya model teori yang di uji di bangun berdasarkan kerangka teoritis tertentu yang mampu menjelaskan kausalitas antar variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini, model analisis jalur yang digunakan adalah model *recursif* dan non *recursif* yang dikembangkan oleh Musdalifah Azis (Azis, 2013). Untuk lebih jelasnya mengenai dengan model analisis yang digunakan dalam penelitian ini sebagaimana pada gambar berikut:



Gambar 2. Model Diagram Analisis Jalur Pengaruh Pola Mobiltias Penduduk Terhadap Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran Kota Baubau

Dari model diagram diatas juga dirumuskan beberapa hipotesis umum yang akan diajukan, yaitu:

- Pengaruh langsung variabel Sistem Pergerakan (X_1), Moda Transportasi (X_2), Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan (X_3) dan Waktu Terjadinya Pergerakan (X_4) terhadap variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y), dengan persamaan regeresi yaitu: $(Y = P_{yx1} + P_{yx2} + P_{yx3} + P_{yx4} + \epsilon_1)$.
- Pengaruh langsung variabel Sistem Pergerakan (X_1), Moda Transportasi (X_2), Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan (X_3), Waktu Terjadinya Pergerakan (X_4) dan Aktivitas Sosial Ekonomi (Y) terhadap variabel Pola Aktivitas (Z), dengan persamaan regeresi yaitu: $(Z = P_{zx1} + P_{zx2} + P_{zx3} + P_{zx4} + P_{zy} + \epsilon_2)$.
- Pengaruh tidak langsung variabel Sistem Pergerakan (X_1), Moda Transportasi (X_2), Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan (X_3), dan Waktu Terjadinya Pergerakan (X_4) terhadap variabel Pola Aktivitas (Z) melalui variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y), dengan persamaan regeresi yaitu: $(X_1 \rightarrow Y \rightarrow Z)$, $(X_2 \rightarrow Y \rightarrow Z)$, $(X_3 \rightarrow Y \rightarrow Z)$ dan $(X_4 \rightarrow Y \rightarrow Z)$.

2.8. Kerangka Fikir

Dalam mencapai hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan awal, diperlukan langkah-langkah yang terstruktur dan sistematis dalam pengumpulan data, pengolahan dan analisa serta menentukan hasil keluaran akhir (*output*). Untuk itu diperlukan sebuah kerangka pikir yang dapat dijadikan panduan dalam melakukan penelitian ini. Kerangka pikir tersebut dapat dilihat pada gambar 3.

2.9. Lokasi Penelitian

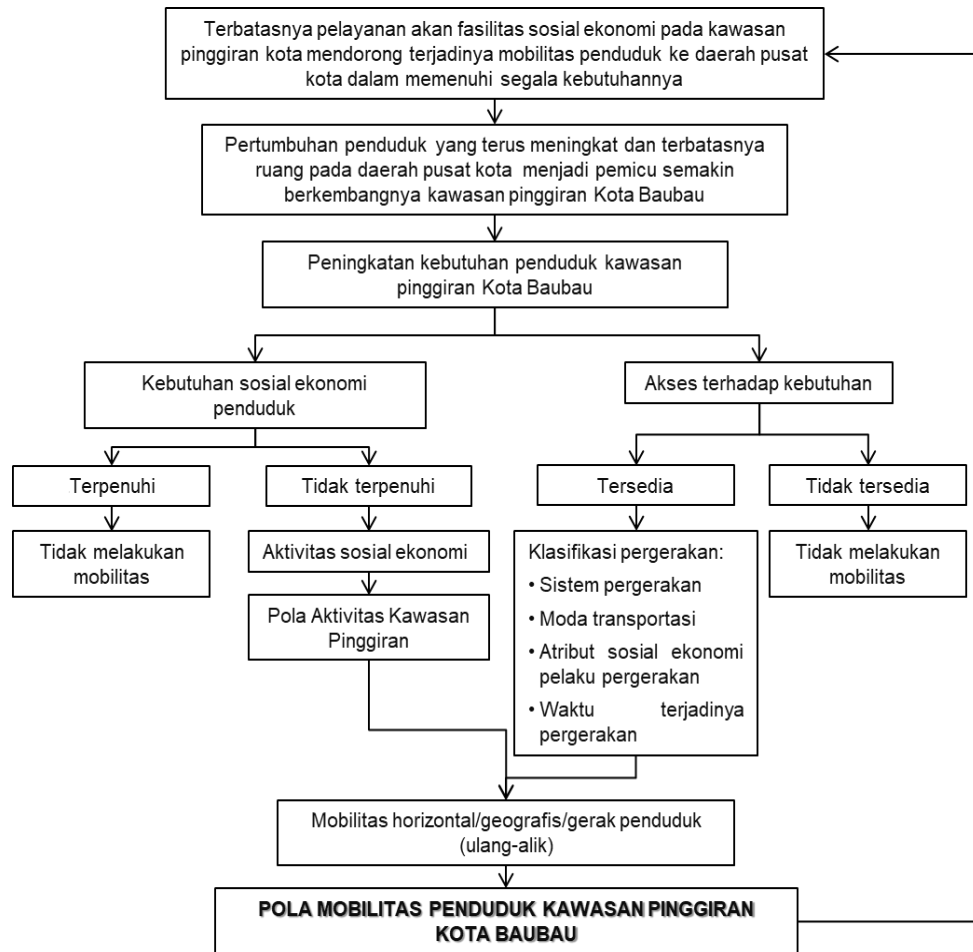
Penelitian ini dilaksanakan pada Kawasan Wisata Mangrove Tamo di Kecamatan Banggae Timur, Kelurahan Baurung, Kabupaten Majene. Dengan pertimbangan pemilihan lokasi penelitian adalah: Kawasan Wisata Mangrov Tamo merupakan salah satu objek wisata di Kabupaten Majene yang sedang dalam masa pengembangan dan sudah di komersilkan menurut data Statistik Kabupaten Majene, yang sangat berpotensi untuk meningkatkan pendapatan daerah jika dikelola dengan baik.

2.10. Jenis Sumber Data

2.10.1. Jenis Data

Data kuantitatif adalah jenis data yang berupa angka atau numerik yang bisa diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang sederhana. meliputi data luas lokasi penelitian (Kawasan Wisata Mangrove Tamo), luas penggunaan lahan, jumlah pengunjung, dan jumlah penduduk .

Data kualitatif adalah jenis data yang tidak berupa angka tetapi berupa kondisi kualitatif objek dalam ruang lingkup penelitian baik dalam bentuk uraian kalimat maupun penjelasan. yang meliputi data batas dan ruang lingkup lokasi penelitian, jenis tanah, geologi, topografi, curah hujan, penggunaan lahan, ketersediaan sarana dan prasarana.



Gambar 3. Kerangka Fikir

2.10.2. Sumber Data

Data primer yaitu data yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung di lapangan berupa data yang diperoleh dari masyarakat melalui wawancara dan observasi langsung di lapangan. Observasi ini dilakukan untuk mengetahui kondisi kualitatif obyek studi. Jenis data yang dimaksud meliputi: (1) Kondisi fisik kawasan, yang mencakup letak geografis, kondisi topografi, kelerengan, geologi dan hidrologi, (2) Pola penggunaan lahan, mencakup pola penggunaan lahan pada kawasan pariwisata. (3) Aksesibilitas, mencakup pola pergerakan, kemudahan ke lokasi dan kondisi jalan.

Data sekunder dengan observasi pada instansi terkait yaitu salah satu teknik penyaringan data melalui instansi terkait mengenai objek yang akan di teliti dan sumber dari pemerintah daerah, Dinas pariwisata, Kantor Statistik, dan kantor Kecamatan, berupa Laporan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Majene, laporan rencana induk pengembangan pariwisata Kabupaten Majene, jumlah penduduk, peta dan luas lokasi, topografi, jenis tanah, struktur batuan, curah hujan.

2.11. Metode Analisis

Metode analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode Deskriptif – Kualitatif, yaitu satu metode penelitian yang digunakan dalam mengumpulkan informasi tentang keadaan yang sedang berlangsung pada saat itu. Adapun tahapan yang dilakukan yaitu analisis GIS (overlay), wawancara langsung, observasi, tinjauan kebijakan)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Karakteristik Responden

3.1.1. Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Secara keseluruhan responden yang terdapat pada lokasi penelitian lebih didominasi oleh responden yang berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah sebesar 38 jiwa atau 54,29% dari total keseluruhan responden. Selanjutnya untuk jumlah spesifik per lokasi penelitian, Kel. Sulaa di dominasi oleh responden dengan jenis

kelamin perempuan dengan jumlah sebesar 19 jiwa atau 54,29% dari total responden di Kel. Sulaa dan Kel. Kadolo Katapi di dominasi oleh responden dengan jenis kelamin laki-laki dengan jumlah sebesar 22 jiwa atau 62,86% dari total responden di Kel. Kadolo Katapi. Untuk lebih jelasnya sebagaimana diuraikan pada tabel berikut:

Tabel 3. Jumlah Responden Dirinci Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Lokasi Penelitian			
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)	%	Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)	%
Laki-Laki	16	45,71	22	62,85
Perempuan	19	54,28	13	37,14
Total	35	100,00	35	100,00

3.1.2. Responden Berdasarkan Usia

Responden pada lokasi penelitian Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) lebih di dominasi oleh responden dengan usia 31-40 tahun dengan jumlah sebanyak 12 jiwa atau 34,29% dari total keseluruhan responden di Kel. Sulaa. Selanjutnya pada Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio), di dominasi oleh responden dengan usia 31-40 sebesar 14 jiwa atau sebesar 40,00% dari total keseluruhan responden pada Kel. Kadolo Katapi. Untuk lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut:

Tabel 4. Jumlah Responden Dirinci Berdasarkan Usia

Usia Responden	Lokasi Penelitian			
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)	%	Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)	%
15 - 20 Tahun	2	5,71	4	11,43
21 - 30 Tahun	9	25,71	10	28,57
31 - 40 Tahun	12	34,29	14	40,00
41 - 50 Tahun	8	22,86	6	17,14
51 - 64 Tahun	4	11,43	2	2,86
Total	35	100,00	35	100,00

3.1.3. Responden Berdasarkan Mata Pencaharian

Dilihat dari sisi mata pencaharian, sebagian besar responden bekerja pada berbagai bidang pekerjaan mulai dari PNS, guru, pelajar, wiraswasta, buruh, nelayan, petani, ibu rumah tangga, dan berbagai pekerjaan lainnya. Dari total keseluruhan responden terdapat 16 jiwa atau 22,86% yang bekerja sebagai wiraswasta, 15 jiwa atau 21,43% sebagai PNS, 9 jiwa atau 12,86% sebagai guru, 5 jiwa atau 7,14% sebagai buruh, 7 jiwa atau 10,00% sebagai pelajar, 4 jiwa atau 5,71% sebagai nelayan, 3 jiwa atau 4,29% sebagai petani, 8 jiwa atau 11,43% sebagai ibu/bapak rumah tangga dan 4 jiwa atau 4,29% sektor lainnya. Untuk lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut:

Tabel 5. Jumlah Responden Pada Lokasi Penelitian Dirinci Berdasarkan Mata Pencaharian

Matapencaharian	Lokasi Penelitian			
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)	%	Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)	%
PNS	6	17,14	9	25,71
Guru	5	14,29	4	11,43
Pelajar	2	5,71	5	14,29
Wiraswasta	10	28,57	6	17,14
Buruh	2	5,71	3	8,57
Nelayan	4	11,43	-	-
Petani	-	-	3	8,57
Ibu/Bapak Rumah Tangga	6	17,14	2	5,71
Lainnya	-	-	3	8,57
Total	35	100,00	35	100,00

3.1.4. Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Berdasarkan tingkat pendapatan dapat kita ketahui bahwa di Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) didominasi oleh masyarakat dengan tingkat pendapatan Rp.1.000.000 – 2.000.000 dengan jumlah 14 jiwa atau sekitar 40,00% dari total jumlah keseluruhan responden di Kel. Sulaa. Sedangkan di Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) di dominasi oleh masyarakat dengan tingkat pendapatan <Rp.1.000.000 dengan jumlah 12 jiwa atau sekitar 34,29% dari jumlah

keseluruhan responden. Untuk lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut:

Tabel 6. Jumlah Responden Pada Lokasi Penelitian Dirinci Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Tingkat Pendapatan	Lokasi Penelitian			
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)	
		%		%
< Rp. 1.000.000	8	22,86	12	34,29
1.000.000 – Rp. 2.000.000	14	40,00	8	22,86
2.000.000 – Rp. 3.500.000	7	20,00	5	14,29
3.500.000 – Rp. 5.000.000	4	11,43	7	20,00
> Rp. 5.000.000	2	5,71	3	8,57
Total	35	100,00	35	100,00

3.1.5. Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan

Berdasarkan kepemilikan kendaraan bermotor roda dua, hampir keseluruhan responden pada lokasi penelitian memiliki kendaraan sebanyak 1 – 3 unit kendaraan. Selain itu, adapula masyarakat yang sama sekali tidak memiliki kendaraan. Tingkat kepemilikan kendaraan roda dua ini berbanding terbalik dengan tingkat kepemilikan roda empat, dimana penduduk pada lokasi penelitian hampir keseluruhan tidak memiliki kendaraan roda empat. Untuk lebih jelasnya mengenai tingkat kepemilikan kendaraan pada penduduk di lokasi penelitian adalah sebagaimana diuraikan pada tabel berikut:

Tabel 7. Jumlah Responden Pada Lokasi Penelitian Dirinci Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Sepeda motor

Kepemilikan Kendaraan	Kendaraan Roda 2				Kendaraan Roda 4			
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)		Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)	
		%		%		%		%
Tidak Memiliki Kendaraan	6	17,14	9	25,71	33	94,29	32	91,43
Memiliki 1 Unit	5	14,29	4	11,43	1	2,86	1	2,86
Memiliki 2 Unit	2	5,71	5	14,29	1	2,86	2	5,71
Memiliki 3 Unit	10	28,57	6	17,14	-	-	-	-
Total	35	100,00	35	100,00	35	100,00	35	100,00

3.2. Analisis Perbandingan Pola Mobilitas Penduduk

3.2.1. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Sistem Pergerakan

Berdasarkan hasil survey kuesioner yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa pada Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) yang menjadi basis pergerakan setiap harinya adalah pergerakan dengan maksud bekerja dengan jumlah sebanyak 17 pergerakan atau 48,57% dari total keseluruhan pergerakan yang berasal dari Kel. Sulaa dengan Zona Perdagangan sebagai lokasi tujuan pergerakan terbanyak, sedangkan pada Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) yang menjadi basis pergerakan setiap harinya adalah pergerakan dengan maksud untuk bekerja dengan jumlah sebanyak 23 pergerakan atau 65,71% dari total keseluruhan pergerakan yang berasal dari Kel. Kadolo Katapi dengan Zona Pendidikan sebagai lokasi tujuan pergerakan terbanyak. Selanjutnya, dari keseluruhan pergerakan yang berasal dari kedua lokasi penelitian tersebut, pergerakan yang menuju zona perdagangan merupakan pergerakan dengan jumlah terbesar yaitu 24 pergerakan, kemudian diikuti oleh pergerakan ke zona pendidikan dengan jumlah sebesar 23 pergerakan, dan untuk pergerakan dengan jumlah terendah adalah pergerakan ke zona lainnya yang meliputi kawasan pelabuhan dan tempat rekreasi dengan jumlah 8 pergerakan. Untuk lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut:

Tabel 8. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Sistem Pergerakan

Maksud Pergerakan	Lokasi Penelitian				Jumlah	%
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)			
	Jumlah	%	Jumlah	%		
Bekerja	17	48,57	23	65,71	40	57,14
Bersekolah/Kuliah	2	5,71	5	14,29	7	10
Belanja	11	31,43	4	11,43	15	21,43
Lainnya	5	14,29	3	8,57	8	11,43
Jum. Total	35	100,00	35	100,00	70	100,00

Lokasi Tujuan Pergerakan	Lokasi Penelitian				Jumlah	%
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)			
	Jumlah	%	Jumlah	%		
Zona Perkantoran	6	17,14	9	25,71	15	21,43
Zona Pendidikan	11	31,43	12	34,29	23	32,86
Zona Perdagangan	14	40	10	28,57	24	34,29
Zona Lainnya	4	11,43	4	11,43	8	11,43
Jum. Total	35	100,00	35	100,00	70	100,00

3.2.2. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Jarak Pergerakan

Jarak tempuh pergerakan yang digunakan dalam penelitian ini adalah jarak yang diukur dari masing-masing kantor kelurahan sebagai titik ikat asal pergerakan dan pusat kota sebagai titik tujuan pergerakan. Pusat kota yang menjadi tujuan pergerakan dalam penelitian ini adalah meliputi zona pendidikan, zona perkantoran, zona perdagangan, dan zona lainnya (pelabuhan dan tempat rekreasi). Jarak tempuh menuju zona tujuan pergerakan ini dijadikan dalam satu jarak sebab setiap zona yang menjadi tujuan pergerakan memiliki jarak yang berdekatan serta teraglomerasi di pusat kota dengan jumlah yang lebih dari satu lokasi untuk masing-masing zona atau bisa dikatakan masing-masing zona terdiri lebih dari satu lokasi/terpisah namun dengan jarak yang berdekatan. Dari hasil survey kuesioner dan observasi serta perhitungan arcgis yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa penduduk pada Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) harus menempuh jarak sejauh 9,4 km untuk menuju ke pusat kota, sedangkan penduduk pada Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) menempuh jarak sejauh 6,6 km. Hasil tersebut menunjukkan bahwa penduduk Kel. Sulaa harus menempuh jarak yang lebih jauh untuk ke pusat kota dibandingkan dengan penduduk pada Kel. Kadolo Katapi. Untuk lebih jelasnya mengenai jarak pergerakan yang dilakukan oleh penduduk pada lokasi penelitian untuk ke pusat kota adalah sebagaimana diuraikan pada tabel berikut:

Tabel 9. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Jarak Tempuh Pergerakan

Lokasi Penelitian	Jarak Tempuh Ke Pusat Kota (Km)	Medan Jalan Yang Dilewati
Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)	9,40	Datar
Kel. Kadolo Katapi (Kec. Betoambari)	6,60	Datar, Bergelombang-mendaki

3.2.3. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Biaya Transportasi Yang Dikeluarkan

Berdasarkan hasil survey kuesioner yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa penduduk pada Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) dan penduduk pada Kel. Sulaa (Kec. Wolio) tidak memiliki perbedaan yang begitu signifikan dalam hal pengeluaran biaya transportasi dalam melakukan pergerakan, dan hal ini dapat dibuktikan dari jawaban responden dimana rata-rata penduduk pada kedua lokasi penelitian menyatakan bahwa biaya transportasi yang mereka keluarkan pada saat melakukan pergerakan adalah sebesar Rp 5.000 – Rp 10.000 dan ini adalah biaya transportasi yang dikeluarkan oleh pelaku pergerakan yang menggunakan moda transportasi kendaraan pribadi roda dua/motor, sedangkan untuk pengguna kendaraan pribadi roda empat/mobil mengeluarkan biaya sebesar > Rp 20.000. Untuk Lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut:

Tabel 10. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Biaya Transportasi Yang Dikelurkan

Biaya Transportasi	Lokasi Penelitian				Jumlah	%
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)			
	Jumlah	%	Jumlah	%		
5.000 - 10.000	27	77,14	23	65,71	50	71,43
11.000 - 15.000	6	17,14	9	25,71	15	21,43
16.000 - 20.000	-	-	-	-	-	-
> 20.000	2	5,71	3	8,57	5	7,14
Jum. Total	35	100,00	35	100,00	70	100,00

3.2.4. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Moda Transportasi Yang Digunakan

Berdasarkan hasil survey kuesioner yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa penduduk pada Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) rata-rata melakukan pergerakan dengan menggunakan moda transportasi kendaraan pribadi roda dua/motor sedangkan penduduk pada Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) juga melakukan pergerakan dengan

rata-rata menggunakan moda transportasi kendaraan pribadi roda dua/motor, namun secara spesifik penggunaan kendaraan roda dua/motor tersebut lebih banyak digunakan oleh penduduk pada Kel. Sulaa dengan jumlah 27 jiwa atau 77,14% dibandingkan dengan Kel. Kadolo Katapi yang berjumlah 23 jiwa atau 65,71%. Untuk Lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut.

Tabel 11. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Moda Transportasi Yang Digunakan

Moda Transportasi	Lokasi Penelitian				Jumlah	%
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)			
	Jumlah	%	Jumlah	%		
Motor	27	77,14	23	65,71	50	71,43
Ojek/Angkot	6	17,14	9	25,71	15	21,43
Mobil	2	5,71	3	8,57	5	7,14
Jum. Total	35	100,00	35	100,00	70	100,00

3.2.5. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Waktu Terjadinya Pergerakan

Berdasarkan hasil survey kuesioner yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa penduduk pada Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) dan penduduk pada Kel. Sulaa (Kec. Wolio) tidak memiliki perbedaan yang begitu signifikan dalam hal kapan mereka melakukan pergerakan (waktu terjadinya pergerakan). Hal ini dapat dibuktikan dari hasil pengolahan data kuesioner dimana sebanyak 74,29% atau 26 orang responden dari Kel. Sulaa (Kec. Betoambari) Melakukan pergerakan pada waktu pagi hari, sedangkan sebanyak 80,00% atau 28 responden dari Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) juga melakukan pergerakan pada waktu pagi hari. Sisanya 25,71% responden dari Kel. Sulaa dan 20,00% dari Kel. Kadolo Katapi melakukan pergerakan pada siang dan sore hari. Untuk Lebih jelasnya sebagaimana di uraikan pada tabel berikut.

Tabel 12. Perbandingan Mobilitas Berdasarkan Waktu Terjadinya Pergerakan

Waktu Terjadinya Pergerakan	Lokasi Penelitian				Jumlah	%
	Kel. Sulaa (Kec. Betoambari)		Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio)			
	Jumlah	%	Jumlah	%		
Pagi Hari	26	74,29	28	80,00	54	77,14
Siang Hari	6	17,14	5	14,29	11	15,71
Sore Hari	3	8,57	2	5,71	5	7,14
Jum. Total	35	100,00	35	100,00	70	100,00

3.3. Analisis Interaksi Keruangan Kawasan Pinggiran Terhadap Pusat Pelayanan Kota

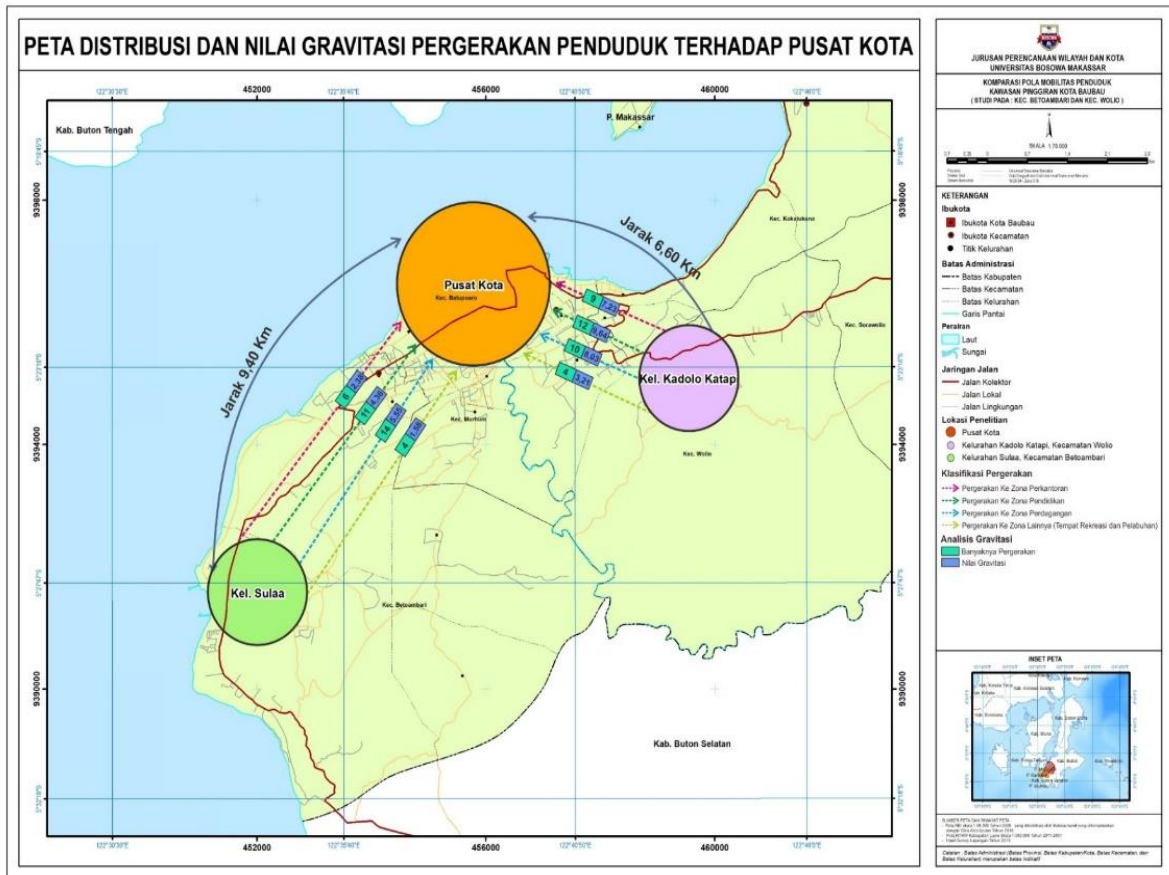
Dalam model analisis gravitasi ini, semakin besar angka interaksi yang dihasilkan oleh suatu wilayah maka semakin erat hubungan wilayah tersebut dengan daerah lainnya. Dengan demikian, kaitannya dengan penelitian ini yaitu, semakin besar nilai gravitasi yang dihasilkan oleh kawasan pinggiran terhadap suatu zona di pusat kota maka semakin besar pula ketergantungan kawasan pinggiran tersebut terhadap zona/lokasi tujuan pergerakannya. Dalam analisis gravitasi yang digunakan dalam penelitian ini, indikator yang digunakan adalah banyaknya jumlah pergerakan yang menuju disetiap zona yang terdiri atas zona pendidikan, zona perkantoran, zona perdagangan dan zona lainnya yang terdapat di pusat kota. Selain banyaknya jumlah pergerakan tersebut, jarak antara kawasan pinggiran dan zona tujuan pergerakan tersebut turut disertakan sebagai indikator dalam mengukur nilai interaksi keruangan antara kedua kawasan ini. Berikut merupakan tabel hasil perhitungan analisis gravitasi yang telah dilakukan:

Tabel 13. Hasil Perhitungan Model Gravitasi Berdasarkan Tingkat Perbandingan Antar Lokasi Penelitian

Zona Tujuan Pergerakan	Kel. Sulaa			Kel. Kadolo Katapi		
	Jumlah Pergerakan	Jarak (Km)	Nilai Gravitasi	Jumlah Pergerakan	Jarak (Km)	Nilai Gravitasi
Zona Perkantoran	6	9,40	2,38	9	6,60	7,23
Zona Pendidikan	11		4,36	12		9,64
Zona Perdagangan	14		5,55	10		8,03
Zona Lainnya	4	-	1,58	4	-	3,21
Total Pergerakan	35	-	-	35	-	-

Berdasarkan hasil analisis gravitasi di atas, dapat diketahui bahwa Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) merupakan kelurahan yang memiliki nilai gravitasi terbesar untuk setiap zona yang menjadi tujuan pergerakan di

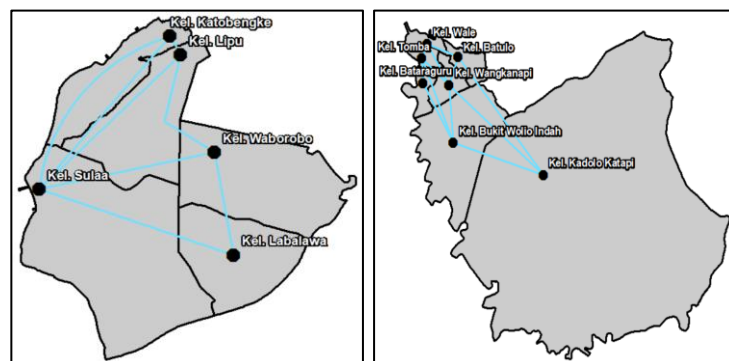
pusat kota dibandingkan dengan Kel. Sulaa (Kec. Betoambari). Hal ini dapat dilihat dari nilai gravitasi untuk tujuan pergerakan zona perkantoran yang dimiliki oleh Kel. Kadolo Katapi adalah sebesar 7,23 sedangkan Kel. Sulaa adalah sebesar 2,38. Selanjutnya untuk pergerakan dengan tujuan zona pendidikan Kel. Kadolo Katapi memiliki nilai gravitasi sebesar 9,64 sedangkan Kel. Sulaa adalah sebesar 4,36. Untuk tujuan pergerakan ke zona perdagangan Kel. Kadolo Katapi memiliki nilai gravitasi sebesar 8,03 dan Kel. Sulaa memiliki nilai sebesar 5,55. Untuk tujuan pergerakan ke zona lainnya Kel. Kadolo Katapi memiliki nilai sebesar 3,21 sedangkan Kel. Sulaa memiliki nilai sebesar 1,58.



Gambar 4. Peta Distribusi dan Nilai Gravitasi Pergerakan Penduduk Pada Lokasi Penelitian Terhadap Pusat Pelayanan Kota

3.4. Analisis Indeks Konektivitas Wilayah

Alam melakukan analisis ini langkah pertama yang harus dilakukan ialah mengetahui model konektivitas antar wilayah yang di hubungkan oleh suatu jaringan jalan kemudian melakukan perhitungan terhadap nilai indek konektivitas pada wilayah yang sedang dikaji. Adapun model konektivitas wilayah pada lokasi penelitian yang akan digambarkan sebagai berikut:



Gambar 5. Gambaran Konektivitas Wilayah Pada Lokasi Penelitian Kec. Betoambari dan Kec. Wolio

Tabel 14. Hasil Perhitungan Nilai Indeks Konektivitas Wilayah

Lokasi Penelitian	Jumlah Jalan	Jumlah Kota	Nilai Indeks Konektivitas
Kec. Betoambari	8	5	1,6
Kec. Wolio	12	7	1,7

Dari gambaran mengenai model dan hasil analisis indeks konektivitas wilayah pada lokasi penelitian di atas, maka dapat diketahui bahwa indeks konektivitas wilayah pada lokasi penelitian Kec. Betoambari adalah sebesar 1,6 dan indeks konektivitas Kec. Wolio adalah sebesar 1,7. Hasil analisis ini menunjukkan bahwa Kec. Wolio memiliki indeks konektivitas wilayah yang lebih besar dibandingkan dengan Kec. Betoambari, yang artinya bahwa wilayah-wilayah kelurahan yang terdapat di Kec. Wolio memiliki tingkat keterhubungan yang tinggi dengan arus pergerakan manusia, barang dan jasa yang juga cenderung lebih besar dibandingkan dengan yang terdapat di Kec. Betoambari.

3.5. Analisis Pengaruh Pola Mobilitas Penduduk Terhadap Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran

3.5.1. Pengaruh Langsung Variabel Sistem Pergerakan, Moda Transportasi, Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan dan Waktu Terjadinya Pergerakan Terhadap Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

Suatu variabel dianggap memiliki pengaruh langsung signifikan jika nilai sig lebih kecil dari nilai Alpha (0,05), dan dari hasil analisis regresi yang dilakukan melalui SPSS didapati nilai koefisien pengaruh yaitu sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 15. Nilai Model Summary Pengaruh Terhadap Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,707 ^a	0,500	0,469	0,58061

Tabel 16. Nilai Koefisien Pengaruh Terhadap Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

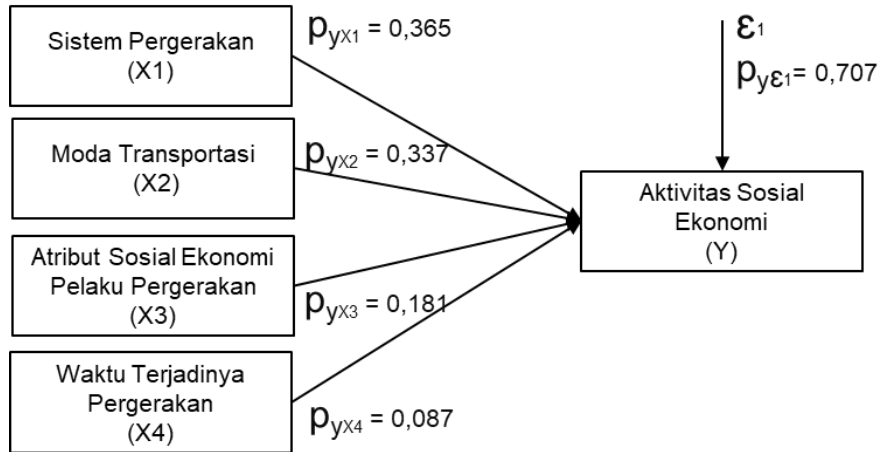
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1,325	0,987		1,342	0,184
Sistem Pergerakan	0,298	0,078	0,365	3,809	0,000
Moda Transportasi	0,293	0,088	0,337	3,327	0,001
Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan	0,124	0,072	0,181	1,734	0,088
Waktu Terjadinya Pergerakan	0,051	0,063	0,087	0,808	0,422

Mengacu pada output tabel koefisien regresi diatas dapat diketahui bahwa nilai signifikansi variabel Sistem Pergerakan (X_1) terhadap variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y) adalah sebesar 0.000, Moda Transportasi (X_2) terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi (Y) sebesar 0.001, Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan (X_3) terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi (Y) sebesar 0,088, dan Waktu Terjadinya Pergerakan (X_4) terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi (Y) sebesar 0,422.

Hasil analisis diatas menunjukkan bahwa aktivitas sosial ekonomi penduduk pada lokasi penelitian dapat dipengaruhi oleh sistem pergerakan dan moda transportasi, dan hal ini sejalan dengan hasil wawancara yang telah dilakukan pada responden dimana dari beberapa responden tersebut menyatakan bahwa pergerakan yang berlangsung dan dilakukan setiap hari sangat erat kaitannya dengan faktor aktivitas sosial ekonomi yang sudah menjadi rutinitas keseharian penduduk, dengan demikian maka pergerakan yang dilakakukan tersebut merupakan sebuah bentuk dari upaya pelaksanaan aktivitas sosial ekonomi penduduk pada lokasi penelitian di setiap harinya. Selanjutnya, dalam pelaksanaan aktivitas sosial ekonomi tersebut sistem transportasi yang dalam hal ini adalah moda transportasi memegang peranan yang sangat penting yaitu sebagai sarana angkutan dan penggerak proses mobilitas sehingga sangat berpengaruh terhadap penduduk di lokasi penelitian dalam melakukan aktivitas sosial ekonomi sehari-hari seperti melakukan pergerakan untuk pemenuhan kebutuhan dan pelaksanaan kegiatan ekonomi lainnya. Terlebih lagi ditambah dengan kondisi aksesibilitas dari lokasi penelitian ke pusat kota yang tinggi membuat aktivitas sosial ekonomi penduduk di lokasi penelitian menjadi semakin besar pula. Selanjutnya dari analisis diatas juga didapati hasil bahwa atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan tidak memiliki pengaruh terhadap aktivitas sosial ekonomi penduduk, dan hal ini disebabkan karena atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan merupakan faktor yang mempengaruhi pola pergerakan harian penduduk yang dalam hal ini merupakan bagian dari sistem pergerakan penduduk pada lokasi penelitian.

Selanjutnya berdasarkan besarnya nilai R square pada tabel 14 yang berjumlah 0.500 menunjukkan bahwa

sumbangan pengaruh X_1, X_2, X_3, X_4 terhadap Y adalah sebesar 50%. Sementara sisanya 50% merupakan kontribusi dari variabel-variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini. Sementara itu, untuk nilai ϵ_1 dapat di cari dengan rumus $\epsilon_1 = \sqrt{1 - 0.500} = 0.707$. Pada tabel diatas juga terdapat nilai koefisien beta yang secara fungsi harus termuat dalam diagram model sebagai bahan untuk mengeluarkan nilai pengaruh tidak langsung terhadap variabel Z melalui variabel Y dalam analisis jalur yang akan dibuat. Untuk lebih jelasnya mengenai nilai koefisien beta pengaruh variabel X_1, X_2, X_3 dan X_4 terhadap variabel Y adalah sebagaimana diuraikan pada gambar berikut:



Gambar 6. Model Pengaruh Variabel Sistem Pergerakan, Moda Transportasi, Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan dan Waktu Terjadinya Pergerakan Terhadap Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

3.5.2. Pengaruh Langsung Variabel Sistem Pergerakan, Moda Transportasi, Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan, Waktu Terjadinya Pergerakan dan Aktivitas Sosial Ekonomi Terhadap Variabel Pola Aktivitas

Tabel 17. Nilai Model Summary Pengaruh Terhadap Variabel Pola Aktivitas

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,788 ^a	0,621	0,592	0,56990

Tabel 18. Nilai Koefisien Pengaruh Terhadap Variabel Pola Aktivitas

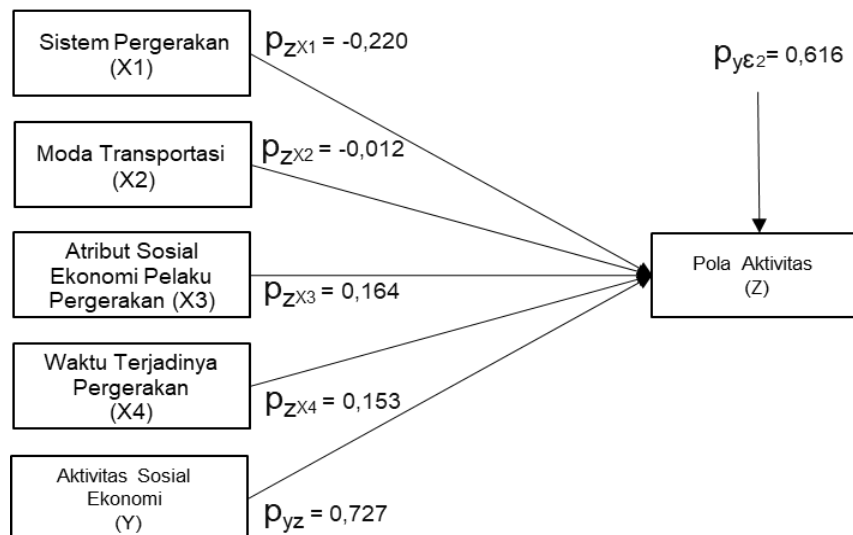
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	0,748	0,982		0,762	0,449
Sistem Pergerakan	-0,201	0,085	-0,220	-2,367	0,021
Moda Transportasi	-0,011	0,094	-0,012	-0,122	0,903
Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan	0,126	0,072	0,164	1,753	0,084
Waktu Terjadinya Pergerakan	0,099	0,062	0,153	1,608	0,113
Aktivitas Sosial Ekonomi	0,813	0,122	0,727	6,680	0,000

Suatu variabel dianggap memiliki pengaruh langsung signifikan jika nilai sig lebih kecil dari nilai Alpha (0,05). Mengacu pada output tabel koefisien regresi diatas dapat diketahui bahwa nilai signifikansi variabel Sistem Pergerakan (X_1) terhadap variabel Pola Aktivitas (Z) adalah sebesar 0.021, Moda Transportasi (X_2) terhadap Pola Aktivitas (Z) sebesar 0.903, Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan (X_3) terhadap Pola Aktivitas (Z) sebesar 0,084, dan Waktu Terjadinya Pergerakan (X_4) terhadap Pola Aktivitas (Z) sebesar 0.113, dan Aktivitas Sosial Ekonomi (Y) terhadap Pola Aktivitas (Z) sebesar 0.000.

Dari model analisis pengaruh langsung diatas, didapati hasil yang menunjukkan bahwa pola aktivitas pada kawasan pinggiran Kota Baubau yang menjadi lokasi penelitian dapat dipengaruhi oleh sistem pergerakan dan aktivitas sosial ekonomi penduduk. Dan hal ini sejalan dengan dasar teori *daily Urban System* (DUS) yang mendasari konsep dasar pemikiran mengenai pengaruh pola mobilitas terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran yang dimana dalam teori tersebut dikatakan bahwa perkembangan kegiatan pada suatu wilayah yang dalam penelitian ini adalah aktivitas sosial ekonomi memiliki keterkaitan yang erat dengan perubahan struktur ruang wilayah atau yang dalam penelitian ini adalah pola aktivitas kawasan pinggiran dan hal ini disebabkan oleh perubahan pola pergerakan penduduk yang dimana dalam penelitian ini hanya meliputi variabel sistem pergerakan atau yang

terkait dengan maksud dan tujuan pergerakan, sementara untuk variabel lainnya yang digunakan dalam penelitian ini yaitu variabel moda transportasi, atribut sosial ekonomi dan waktu terjadinya pergerakan bukanlah merupakan variabel dari pola pergerakan/mobilitas penduduk yang memiliki pengaruh terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran yang menjadi lokasi penelitian. Hal tersebut disebabkan karena variabel moda transportasi, atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan merupakan variabel yang secara keterkaitan sistem memiliki pengaruh terhadap sistem pergerakan yang dilakukan oleh penduduk pada lokasi penelitian, dan sistem pergerakan tersebutlah yang secara khusus dapat memberi pengaruh langsung terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran.

Selanjutnya berdasarkan besarnya nilai R square yang terdapat pada tabel 4.47 yang berjumlah 0.621 menunjukkan bahwa sumbangan pengaruh X_1, X_2, X_3, X_4 dan Y terhadap Z adalah sebesar 62.1%. Sementara sisanya 37.9% merupakan kontribusi dari variabel-variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini. Sementara itu, untuk nilai ϵ_2 dapat di cari dengan rumus $\epsilon_2 = \sqrt{1 - 0.621} = 0.616$. Pada tabel diatas juga terdapat nilai koefisien beta yang secara fungsi harus termuat dalam diagram model sebagai bahan untuk mengeluarkan nilai pengaruh tidak langsung terhadap variabel Z melalui variabel Y layaknya model diagram pada gambar 4.2, namun pembedanya adalah diagram ini merupakan akumulasi dari keseluruhan nilai pengaruh koefisien beta yang diperoleh dari uji asumsi pertama yaitu pengaruh variabel X_1 terhadap variabel $X_2, X_3,$ dan X_4 hingga dengan uji asumsi yang terakhir yaitu pengaruh variabel X_1, X_2, X_3, X_4 dan Y terhadap variabel Z . Dengan demikian maka diperoleh model diagram jalur sebagai berikut:



Gambar 7. Diagram Jalur Pengaruh Variabel X Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi, Pengaruh Variabel X dan Aktivitas Sosial Ekonomi Terhadap Variabel Pola Aktivitas (Z)

3.5.3. Pengaruh Tidak Langsung Variabel Sistem Pergerakan, Moda Transportasi, Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan, Waktu Terjadinya Pergerakan Terhadap Variabel Pola Aktivitas Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

3.5.3.1. Pengaruh Tidak Langsung Variabel Sistem Pergerakan Terhadap Variabel Pola Aktivitas Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

Apabila nilai pengaruh tidak langsung lebih besar dibandingkan dengan nilai pengaruh langsung, maka hasilnya adalah pengaruh tidak langsung yang signifikan, begitupula sebaliknya. Berikut merupakan uraian serta proses dalam mencari nilai pengaruh tidak langsung dari variabel X terhadap variabel Z melalui variabel Y . Untuk mencari nilai pengaruh tidak langsung variabel sistem pergerakan (X_1) terhadap variabel pola aktivitas (Z) melalui variabel aktivitas sosial ekonomi (Y) digunakan persamaan $X_1 \rightarrow Y \rightarrow Z$, maka nilai pengaruh tidak langsung variabel X_1 terhadap Z adalah sebagai berikut:

$$X_1 \rightarrow Y \rightarrow Z: p_{yX_1} \cdot p_{zy} = (0,365) (0,727) = 0,265$$

Dari nilai pengaruh tidak langsung yang telah diperoleh diatas maka pengaruh total yang diberikan oleh variabel sistem pergerakan (X_1) terhadap variabel pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$\text{Pengaruh Total} = (-0,220) + 0,265 = 0,045$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar -0,220 dan pe-

ngaruh tidak langsung sebesar 0,265, yang berarti bahwa secara tidak langsung variabel sistem pergerakan (X_1) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel pola aktivitas (Z) melalui variabel aktivitas sosial ekonomi (Y).

3.5.3.2. Pengaruh Tidak Langsung Variabel Moda Transportasi Terhadap Variabel Pola Aktivitas Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

Untuk mencari nilai pengaruh tidak langsung variabel moda transportasi (X_2) terhadap variabel pola aktivitas (Z) melalui variabel aktivitas sosial ekonomi (Y) digunakan persamaan $X_2 \rightarrow Y \rightarrow Z$, maka nilai pengaruh tidak langsung variabel moda transportasi (X_2) terhadap pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$X_2 \rightarrow Y \rightarrow Z: p_{yX_2} \cdot p_{zy} = (0,337) (0,727) = 0,245$$

Dari nilai pengaruh tidak langsung yang telah diperoleh diatas maka pengaruh total yang diberikan oleh variabel moda transportasi (X_2) terhadap pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$\text{Pengaruh Total} = (-0,012) + 0,245 = 0,233$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar -0,012 dan pengaruh tidak langsung sebesar 0,245, yang berarti bahwa secara tidak langsung variabel moda transportasi (X_2) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel Z (pola aktivitas) melalui variabel Y (aktivitas sosial ekonomi).

3.5.3.3. Pengaruh Tidak Langsung Variabel Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Pola Aktivitas Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

Untuk mencari nilai pengaruh tidak langsung variabel atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan (X_3) terhadap variabel pola aktivitas (Z) melalui variabel aktivitas sosial ekonomi (Y) digunakan persamaan $X_3 \rightarrow Y \rightarrow Z$, maka nilai pengaruh tidak langsung variabel atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan (X_3) terhadap pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$X_3 \rightarrow Y \rightarrow Z: p_{yX_3} \cdot p_{zy} = (0,181) (0,727) = 0,131$$

Dari nilai pengaruh tidak langsung yang telah diperoleh diatas maka pengaruh total yang diberikan oleh variabel atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan (X_3) terhadap pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$\text{Pengaruh Total} = 0,164 + 0,131 = 0,295$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar 0,164 dan pengaruh tidak langsung sebesar 0,131, yang berarti bahwa secara tidak langsung variabel atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan (X_3) tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel pola aktivitas (Z).

3.5.3.4. Pengaruh Tidak Langsung Variabel Moda Transportasi Terhadap Variabel Pola Aktivitas Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi

Untuk mencari nilai pengaruh tidak langsung variabel waktu terjadinya pergerakan (X_4) terhadap variabel pola aktivitas (Z) melalui variabel aktivitas sosial ekonomi (Y) digunakan persamaan $X_4 \rightarrow Y \rightarrow Z$, maka nilai pengaruh tidak langsung variabel waktu terjadinya pergerakan (X_4) terhadap pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$X_4 \rightarrow Y \rightarrow Z: p_{yX_4} \cdot p_{zy} = (0,087) (0,727) = 0,063$$

Dari nilai pengaruh tidak langsung yang telah diperoleh diatas maka pengaruh total yang diberikan oleh waktu terjadinya pergerakan (X_4) terhadap pola aktivitas (Z) adalah sebagai berikut:

$$\text{Pengaruh Total} = 0,153 + 0,063 = 0,216$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa nilai pengaruh langsung sebesar 0,153 dan pengaruh tidak langsung sebesar 0,063, yang berarti bahwa secara tidak langsung variabel waktu terjadinya pergerakan (X_4) tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel pola aktivitas (Z).

Berikut merupakan rekapitulasi nilai hasil perhitungan pengaruh langsung, pengaruh tidak langsung dan pengaruh total yang diberikan oleh variabel sistem pergerakan, moda transportasi, atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan terhadap variabel pola aktivitas kawasan pinggiran Kota Baubau yang menjadi lokasi penelitian, dan untuk lebih jelasnya adalah sebagaimana di uraikan pada tabel berikut:

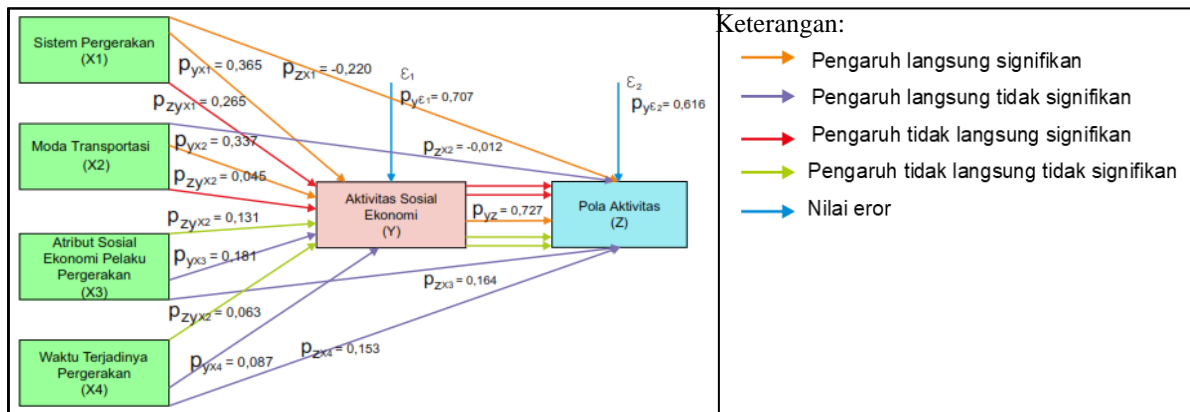
Tabel 17. Rekapitulasi Hasil Perhitungan Pengaruh Tidak Langsung dan Pengaruh Total Variabel Pola Mobilitas (X) Terhadap Variabel Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran (Z) Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y)

Model	Pengaruh Langsung	Pengaruh Tidak Langsung	Pengaruh Total	Kesimpulan
Pengaruh Tidak Langsung Variabel Sistem Pergerakan (X ₁) Terhadap Variabel Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran (Z) Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y)	-0,22	0,265	0,045	Signifikan
Pengaruh Tidak Langsung Variabel Moda Transportasi (X ₂) Terhadap Variabel Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran (Z) Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y)	-0,012	0,245	0,233	Signifikan
Pengaruh Tidak Langsung Variabel Atribut Sosial Ekonomi Pelaku Pergerakan (X ₃) Terhadap Variabel Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran (Z) Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y)	0,164	0,131	0,295	Tidak Signifikan
Pengaruh Tidak Langsung Variabel Waktu Terjadinya Pergerakan (X ₄) Terhadap Variabel Pola Aktivitas Kawasan Pinggiran (Z) Melalui Variabel Aktivitas Sosial Ekonomi (Y)	0,153	0,063	0,216	Tidak Signifikan

Berdasarkan tabel rekapitulasi hasil perhitungan pengaruh tidak langsung diatas, dapat diketahui bahwa pola aktivitas pada kawasan pinggiran Kota Baubau yang menjadi lokasi dalam penelitian ini secara tidak langsung dapat dipengaruhi oleh sistem pergerakan dan moda transportasi. Dari hasil tersebut juga dapat diketahui bahwa sistem pergerakan merupakan faktor yang sangat berpengaruh terhadap pola aktivitas pada kawasan pinggiran di lokasi penelitian sebab secara pengaruh, faktor sistem pergerakan ini dapat berpengaruh secara langsung maupun secara tidak langsung terhadap pola aktivitas pada kawasan pinggiran Kota Baubau dengan hasil pengaruh yang signifikan untuk kedua model pengaruh tersebut. Berbeda halnya dengan variabel moda transportasi yang hanya dapat berpengaruh signifikan secara tidak langsung saja terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran di lokasi penelitian, dan untuk variabel lainnya yang digunakan dalam penelitian ini yaitu variabel atribut sosial ekonomi dan waktu terjadinya pergerakan bukanlah merupakan variabel dari pola mobilitas penduduk yang memiliki pengaruh secara tidak langsung yang signifikan terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran yang menjadi lokasi penelitian. Hal tersebut juga tidak memiliki perbedaan yang signifikan dari hasil model pengaruh langsung yang telah dilakukan sebelumnya dimana variabel atribut sosial ekonomi pelaku pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan merupakan variabel yang secara keterkaitan sistem memiliki pengaruh terhadap sistem pergerakan yang dilakukan oleh penduduk pada lokasi penelitian, dan sistem pergerakan tersebutlah yang secara khusus dapat memberi pengaruh signifikan baik secara langsung maupun secara tidak langsung terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran di lokasi penelitian.

Selanjutnya, dalam model pengaruh langsung sebelumnya variabel moda transportasi tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pola aktivitas kawasan pinggiran yang menjadi lokasi penelitian. Namun dalam model kedua ini yaitu model pengaruh tidak langsung, variabel moda transportasi mampu mempengaruhi pola aktivitas di lokasi penelitian secara signifikan dan hal ini tiada lain karena disebabkan oleh indikator yang digunakan dalam variabel moda transportasi ini adalah jarak tempuh terhadap pusat kota dan faktor biaya transportasi yang dikeluarkan pada saat melakukan pergerakan ke pusat kota. Faktor jarak tempuh yang dekat terhadap pusat kota serta biaya transportasi yang murah pada saat melakukan pergerakan membuat mobilitas penduduk di lokasi penelitian menjadi semakin besar pula, dan hal ini akan berdampak terhadap meningkatnya aktivitas sosial ekonomi di lokasi penelitian yang secara tidak langsung akan memberi pengaruh terhadap pola aktivitas di lokasi penelitian. Hal inilah yang menyebabkan variabel moda transportasi dapat berpengaruh signifikan secara tidak langsung terhadap pola aktivitas di lokasi penelitian.

Dari keseluruhan proses dan hasil analisis jalur yang telah dilakukan diatas, maka akan tergambar sebuah model diagram jalur yang menerangkan mengenai hubungan pengaruh sesuai dengan hipotesis yang di uji dalam penelitian ini, dan untuk lebih jelasnya mengenai gambaran hasil uji keseluruhan hipotesis pada analisis jalur dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 8. Model Diagram Akhir Hasil Analisis Jalur/Path Analysis

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diketahui bahwa pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau tidak memiliki perbedaan yang begitu signifikan sebab rata-rata penduduk pada lokasi penelitian melakukan pergerakan pada pagi hari untuk tujuan bekerja dimana rata-rata moda transportasi yang digunakan adalah kendaraan pribadi roda dua/motor dan faktor jarak serta biaya transportasi merupakan alasan utama untuk memilih moda transportasi yang digunakan. Selain untuk tujuan bekerja, penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau yang menjadi lokasi penelitian melakukan pergerakan ke pusat kota adalah untuk tujuan berbelanja dan bersekolah dan ada pula yang hanya sebatas mengantar dan menjemput anak disekolah setiap hari. Selanjutnya, hasil analisis gravitasi menunjukkan bahwa Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) memiliki nilai interaksi keruangan dan ketergantungan yang besar untuk setiap zona yang menjadi tujuan pergerakan di pusat kota dibandingkan dengan Kel. Sulaa (Kec. Betoambari). Hal ini menunjukkan bahwa penduduk di Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio) memiliki ketergantungan ruang yang besar terhadap daerah pusat kota dan hal ini disebabkan oleh faktor jarak yang lebih dekat dengan pusat kota serta kurangnya ketersediaan fasilitas umum dan sosial di Kel. Kadolo Katapi (Kec. Wolio). Selanjutnya, hasil analisis jalur menunjukkan bahwa sistem pergerakan dan moda transportasi memiliki pengaruh langsung yang signifikan terhadap pola aktivitas pada kawasan pinggiran Kota Baubau, sedangkan atribut sosial ekonomi, waktu terjadinya pergerakan dan aktivitas sosial ekonomi tidak memiliki pengaruh langsung yang signifikan. Untuk pengaruh tidak langsung yang signifikan dipengaruhi oleh sistem pergerakan dan moda transportasi dan pengaruh tidak langsung tidak signifikan dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi dan waktu terjadinya pergerakan.

Dengan melihat berbagai orientasi pergerakan penduduk ke pusat kota karena faktor kurangnya ketersediaan fasilitas umum dan sosial maka sangat diharapkan bagi pemerintah Kota Baubau untuk berupaya meningkatkan kualitas pelayanan terhadap penduduk yang berada di kawasan pinggiran kota melalui upaya penyediaan fasilitas umum dan sosial seperti sarana pendidikan, perdagangan dan lainnya sebagainya yang menjadi kebutuhan utama penduduk pada kawasan pinggiran. Selanjutnya, kepada peneliti selanjutnya yang akan meneliti mengenai perbandingan pola mobilitas penduduk pada kawasan pinggiran Kota Baubau sebaiknya meneliti secara lingkup keseluruhan kecamatan yang berada di daerah hinterland sebelah utara dan timur Kota Baubau yang terdiri atas Kec. Lae-Lae, Kec. Bungi dan Kec. Sorawolio sebab ketiga kecamatan ini merupakan sentra perkebunan, pertanian dan perikanan yang berfungsi untuk menyangga Kawasan Pusat Kota Baubau. Dengan demikian maka akan dihasilkan sebuah penelitian yang komplit mengenai pola interaksi keruangan antar kawasan pinggiran dan kawasan pusat Kota Baubau.

5. DAFTAR PUSTAKA

Fithra, H. (2017). *Konektivitas Jaringan Jalan Dalam Pengembangan Wilayah Di Zona Utara Aceh*. : Indonesia. 490.

Alamin, R., Adyatma, S., & Arisanty, D. (2016). *Faktor yang Mempengaruhi Mobilitas Ulang Alik Penduduk Kecamatan Tamban Menuju Kota Banjarmasin*. *JPG. Jurnal Pendidikan Geografi*, 2(1), Article 1. <https://doi.org/10.20527/jpg.v2i1.1463>

Setyohadi, I. (2016). *Karakteristik dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam dan Hubungannya Dengan Perkembangan Wilayah Hinterland*. *JURNAL DIMENSI*, 4(1). <https://doi.org/10.33373/dms.v4i1.33>

- Ariyadi, B. (2014). *Analisis Pola Morfologi Dan Interaksi Spasial Perkotaan Di Kota Yogyakarta Dengan Wahana Citra Landsat*. 7; Indonesia
- Fithra, H. (2017). *Konektivitas Jaringan Jalan Dalam Pengembangan Wilayah Di Zona Utara Aceh*. 490; Indonesia
- Lindawati, S., & Hendri, M. (2016). *Penggunaan Metode Deskriptif Kualitatif Untuk Analisis Strategi Pengembangan Kepariwisata Kota Sibolga Provinsi Sumatera Utara*. 5.; Indonesia
- Musianto, L. S. (2002). *Perbedaan Pendekatan Kuantitatif dengan Pendekatan Kualitatif dalam Metode Penelitian*. *Jurnal Manajemen*, 4(2), 123–136.
- Raharjo, S. (2017). Cara Uji Analisis Jalur [Path Analysis] dengan SPSS Lengkap. *SPSS Indonesia*. <https://www.spssindonesia.com/2017/03/cara-uji-analisis-jalur-path-analysis.html>
- Sarwono, J. (2011). Mengenal Path Analysis: Sejarah, Pengertian Dan Aplikasi. *Indonesia* 11(2), 285–296.
- Azis, M. (2013). *Analisis Jalur*. *Economy & Finance*. <https://www.slideshare.net/musdalifah/analisis-jalur-path-analysis-28722277>
- Bramasto, A. (2011). *Analisis Perputaran Aktiva Tetap dan Perputaran Piutang Kaitannya Terhadap Return on Assets Pada Pt. Pos Indonesia (Persero) Bandung*. *Majalah Ilmiah UNIKOM*, 9, 215–230.
- Sudiyanto, T. (2019). *Analisis Pemeriksaan Pajak Terhadap Surat Pemberitahuan (Spt) Tahunan Wajib Pajak Badan Pada Kpp Pratama Palembang Seberang Ulu*. *Jurnal Media Wahana Ekonomika*, 11(4), 37–46. <https://doi.org/10.31851/jmwe.v11i4.3311>