

DAMPAK *PLATFORM* INFRASTRUKTUR DIGITAL TERHADAP MOBILITAS KOTA BANDAR LAMPUNG

Dwi Wulandari¹, Muhammad Zainal Ibad¹, Goldie Melinda Wijayanti¹

¹ Institut Teknologi Sumatera, Jl. Terusan Ryacudu, Way Huwi, Jati Agung, Lampung Selatan

¹ Email : dwi.wulandarii1999@gmail.com

DOI : 10.35472/jppk.v2i2.640

ABSTRACT

Lampung Province, especially in Bandar Lampung City, according to the spatial plan (RTRW), Lampung Province has been designated as one of the National Activity Centers (PKN) and as a strategic area for Sumatra Island in the transportation sector. This condition encourages Bandar Lampung City to apply the Smart City concept in developing its city, in realizing this concept Bandar Lampung City utilizes digital infrastructure platforms in its activities. The digital infrastructure platform is expected to be a solution to push Bandar Lampung City towards the realization of the Smart City concept and improve the public's mindset towards technological advances to facilitate and improve the quality of public services. In addition, according to Castells (2010) theory, the existence of this digital platform will reduce mobility in Bandar Lampung City because many public service activities are carried out from home without transportation. The digital infrastructure platform of Bandar Lampung City that include in this research is a platform for local transportation network infrastructure, government, education, health, trade and commerce, clean water and electricity networks and telephone network utilities. In this research, it was identified that there was a connection between changes in the frequency of use of digital infrastructure platforms which in fact affected the mobility of the citizens of Bandar Lampung City.

Keywords: Platform, Digital Infrastructure, Mobility

A. PENDAHULUAN

Fenomena urbanisasi menurut Yunus (2000) pada suatu kota menimbulkan kerap kali berdampak negatif karena adanya peningkatan pada kegiatan dan pertumbuhan suatu kota. Pertumbuhan suatu kota sering berjalannya waktu dan kemajuan zaman teknologi memunculkan konsep kota yang baru seperti salah satunya yaitu *Smart City*, konsep kota ini menggunakan kemajuan teknologi sebagai suatu pilihan bagi masyarakat di dalam kota untuk mendapatkan pelayanan yang maksimal untuk penduduknya.

Menurut Muliarto (2015) pada dasarnya *smart city* merupakan cara untuk menghubungkan infrastruktur fisik dan infrastruktur digital menggunakan kecanggihan teknologi yang akan terintegrasi dalam suatu kota. Provinsi Lampung terutama pada Kota Bandar Lampung menurut RTRW Provinsi Lampung telah ditetapkan salah satu Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan sebagai kawasan andalan Pulau Sumatera dalam bidang transportasi. Kondisi ini mendorong Kota Bandar Lampung untuk menerapkan konsep *Smart City* dalam pengembangan kotanya, dalam mewujudkan konsep ini Kota Bandar Lampung memanfaatkan *platform* infrastruktur digital dalam aktifitasnya. *Platform* infrastruktur digital diharapkan dapat menjadi solusi untuk mendorong Kota Bandar Lampung menuju perwujudan konsep *smart city* serta meningkatkan pola pikir masyarakat terhadap kemajuan teknologi guna mempermudah dan meningkatkan kualitas pelayanan umum. Selain itu, menurut teori Castells (2010) dengan adanya *platform* digital ini akan menurunkan mobilitas di Kota Bandar Lampung karena banyak aktifitas

pelayanan umum yang dilakukan dari rumah dengan tidak bertransportasi. Saat ini belum ada penelitian yang membuktikan pengaruh *platform* infrastruktur digital terhadap mobilitas Kota Bandar Lampung, hal inilah yang akan diteliti dalam penelitian ini yaitu pengaruh penggunaan *platform* infrastruktur digital terhadap mobilitas Kota Bandar Lampung.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kota Bandar Lampung yang merupakan salah satu kota yang terbesar dan terpadat yang ada di Sumatera setelah Kota Medan dan arah pengembangannya adalah menuju kota dengan konsep *Smart City*. Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode deduktif kuantitatif dimana menurut Ahyar et al., (2020), penelitian ini datanya berupa angka yang dianalisis dengan analisis yang sifatnya statistik dan sistematis dengan tujuan untuk menganalisis suatu fenomena serta keterhubungannya. Data pada penelitian ini didapatkan dari kuesioner yang ditujukan kepada masyarakat Kota Bandar Lampung sebagai populasi kemudian diambil 100 sampel berdasarkan Rumus Slovin dengan *margin error* 10%, kuisisioner digunakan untuk mengetahui frekuensi penggunaan *platform* infrastruktur digital dan mobilitas sampel masyarakat saat sebelum dan setelah menggunakan menggunakan *platform* infrastruktur digital. Adapun *platform* infrastruktur digital Kota Bandar Lampung yang diteliti dalam penelitian ini adalah *platform* untuk infrastruktur jaringan transportasi lokal, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, perdagangan dan niaga, jaringan air bersih dan listrik serta utilitas jaringan telepon. Kemudian dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang dapat diambil dari berbagai kajian literatur untuk memperkaya analisis dan interpretasi data.

Analisis pada penelitian ini dibagi menjadi 2 sasaran yaitu mengidentifikasi frekuensi penggunaan *platform* infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung dan sasaran selanjutnya adalah mengidentifikasi dampak penggunaan *platform* infrastruktur digital terhadap mobilitas Kota Bandar Lampung, yang akan dilakukan uji hipotesis untuk mengetahui penggunaan *platform* infrastruktur digital pada masyarakat Kota Bandar Lampung, apakah memberikan dampak pada mobilitas Kota Bandar Lampung. Hipotesis akan diuji dengan menggunakan *Uji Wilcoxon*. Statistik uji ini digunakan dalam penelitian ini untuk menguji hipotesis. Dimana H_0 : Penggunaan Platform Infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung tidak berdampak pada mobilitas Kota Bandar Lampung dan H_a : Penggunaan Platform Infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung berdampak pada mobilitas Kota Bandar Lampung dengan H_0 : $M_x = M_y$ (H_0 diterima) dan H_a : $M_x \neq M_y$ (H_a diterima). Analisis kedua sasaran ini akan dilakukan untuk masing – masing *platform* infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung yaitu infrastruktur jaringan transportasi lokal, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, perdagangan dan niaga, jaringan air bersih dan listrik serta utilitas jaringan telepon.

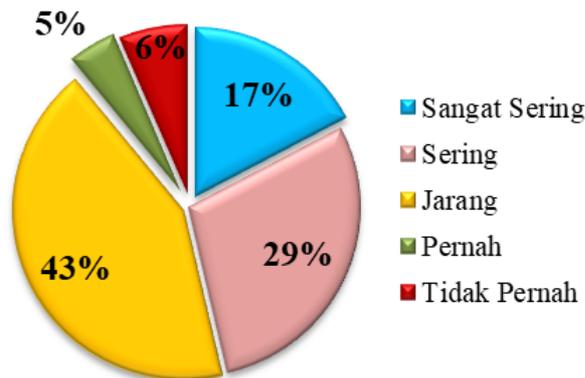
C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini akan dipaparkan analisis dan interpretasi untuk mengidentifikasi sasaran penelitian ini yaitu mengidentifikasi frekuensi penggunaan *platform* infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung dan mengidentifikasi dampak penggunaan *platform*

infrastruktur digital terhadap mobilitas Kota Bandarlampung untuk infrastruktur jaringan transportasi lokal, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, perdagangan dan niaga, jaringan air bersih dan listrik serta utilitas jaringan telepon.

1. Penggunaan Platform Jaringan Transportasi Lokal

Jaringan Transportasi



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 1. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Jaringan Transportasi Lokal

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Jaringan Transportasi di Kota Bandarlampung yang paling banyak adalah 47 responden menggunakan infrastruktur digital jaringan transportasi dengan persentase 43%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 32 responden menggunakan infrastruktur digital jaringan transportasi dengan persentase 29%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 19 responden menggunakan infrastruktur digital jaringan transportasi dengan persentase 17%.

Tabel 1. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Transportasi Lokal

Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Transportasi Lokal	8,45	5,61	1	26	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Transportasi Lokal	4,99	4,79	0	20		

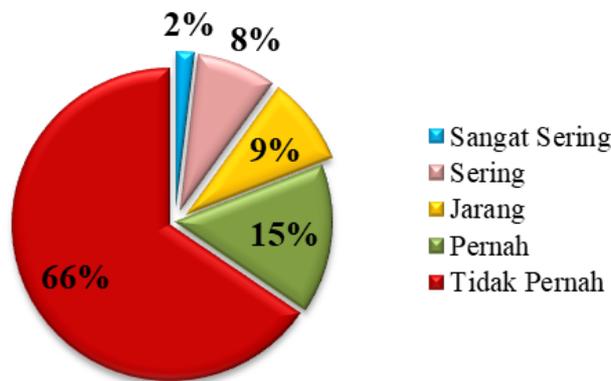
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Dari hasil tabel uji diatas didapatkan nilai P atau P Value pada tabel uji wilcoxon Signed Rank Test frekuensi penggunaan infrastruktur digital sebelum dan setelah penggunaan *platform* dibagi menjadi 7 (tujuh) yaitu jaringan transportasi lokal, sarana pemerintahan, sarana pendidikan, sarana kesehatan, perdagangan dan niaga, dan prasarana/utilitas PDAM, PLN, jaringan telepon. Dalam analisis ini sampel yang digunakan adalah masyarakat yang menggunakan *platform* infrastruktur digital di Kota

Bandarlampung. Dan didapatkan Standar Deviasi penggunaan *platform* transportasi lokal sebelum dan setelah menggunakan adalah 5,61 dan 4,79. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α), sehingga H_a diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* transportasi lokal. Hal ini berarti mobilitas Kota Bandarlampung juga berubah karena terpengaruh oleh perubahan frekuensi penggunaan *platform* transportasi lokal dimana jika semakin banyak pengguna *platform* transportasi lokal maka mobilitas kota akan berkurang begitu juga sebaliknya jika terjadi frekuensi penggunaan *platform* yang berkurang.

2. Penggunaan Platform Sarana Pemerintahan

Sarana Pemerintahan



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 2. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Sarana Pemerintahan

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Sarana Pemerintahan di Kota Bandarlampung yang paling banyak adalah 72 responden tidak pernah menggunakan infrastruktur digital sarana pemerintahan dengan persentase 66%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 17 responden pernah menggunakan infrastruktur digital sarana pemerintahan dengan persentase 15%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 10 responden jarang menggunakan infrastruktur digital sarana pemerintahan dengan persentase 9%.

Tabel 2. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Sarana Pemerintahan

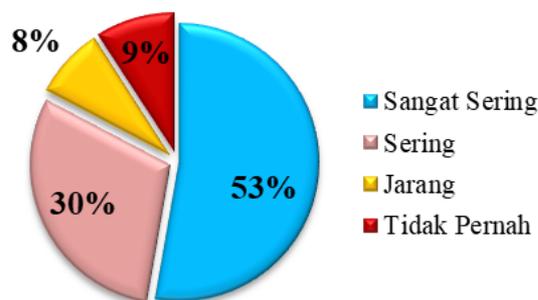
Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Sarana Pemerintahan	2,14	1,80	1	11	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Sarana Pemerintahan	1,61	1,4	0	10		

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Didapatkan Standar Deviasi penggunaan *platform* Sarana Pemerintahan sebelum dan setelah menggunakan adalah 1,80 dan 1,40. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai

signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α), sehingga H_0 diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* Sarana Pemerintahan. Hal ini berarti mobilitas Kota Bandar Lampung juga berubah karena terpengaruh oleh perubahan frekuensi penggunaan *platform* sarana pemerintahan dimana jika semakin banyak pengguna *platform* sarana pemerintahan maka mobilitas kota akan berkurang begitu juga sebaliknya jika terjadi frekuensi penggunaan *platform* yang berkurang.

3. Penggunaan Platform Sarana Pendidikan Sarana Pendidikan



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 3. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Sarana Pendidikan

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Sarana Pendidikan di Kota Bandar Lampung yang paling banyak adalah 58 responden sangat sering menggunakan infrastruktur digital sarana pendidikan dengan persentase 53%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 33 responden sering menggunakan infrastruktur digital sarana pendidikan dengan persentase 30%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 9 responden tidak pernah menggunakan infrastruktur digital sarana pendidikan dengan persentase 9%.

Tabel 3. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Sarana Pendidikan

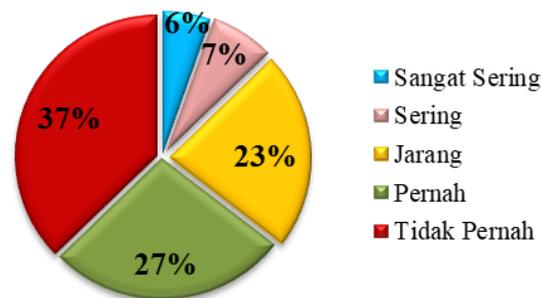
Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Sarana Pendidikan	6,86	1,98	2	15	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Sarana Pendidikan	2,20	1,87	0	7		

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

. Didapatkan Standar Deviasi pada penggunaan *platform* Sarana Pendidikan sebelum dan setelah menggunakan adalah 1,98 dan 1,87. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α), sehingga H_0 diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* Sarana Pendidikan.

Hal ini berarti mobilitas Kota Bandar Lampung juga berubah karena terpengaruh oleh perubahan frekuensi penggunaan *platform* sarana pendidikan dimana jika semakin banyak pengguna *platform* sarana pendidikan maka mobilitas kota akan berkurang begitu juga sebaliknya jika terjadi frekuensi penggunaan *platform* yang berkurang.

4. Penggunaan Platform Sarana Kesehatan Sarana Kesehatan



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 4. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Sarana Kesehatan

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Sarana Kesehatan di Kota Bandar Lampung yang paling banyak adalah 41 responden tidak pernah menggunakan infrastruktur digital sarana kesehatan dengan persentase 37%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 30 responden pernah menggunakan infrastruktur digital sarana kesehatan dengan persentase 27%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 25 responden jarang menggunakan infrastruktur digital sarana kesehatan dengan persentase 23%.

Tabel 4. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Sarana Kesehatan

Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Sarana Kesehatan	2,24	1,21	1	6	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Sarana Kesehatan	1,43	1,06	0	6		

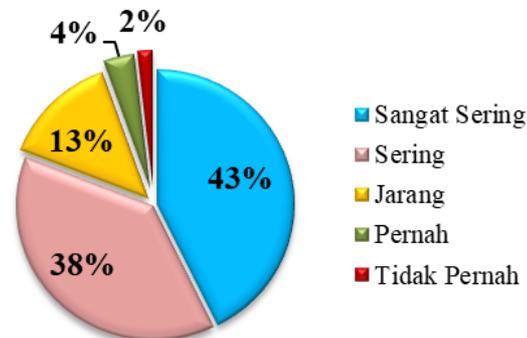
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Didapatkan Standar Deviasi penggunaan *platform* Sarana Kesehatan sebelum dan setelah menggunakan adalah 1,21 dan 1,06. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α), sehingga Ha diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* Sarana Kesehatan. Hal ini berarti mobilitas Kota Bandar Lampung juga berubah karena terpengaruh oleh perubahan frekuensi penggunaan *platform* sarana kesehatan dimana jika semakin banyak

pengguna *platform* sarana kesehatan maka mobilitas kota akan berkurang begitu juga sebaliknya jika terjadi frekuensi penggunaan *platform* yang berkurang.

5. Penggunaan Platform Sarana Perdagangan dan Niaga

Sarana Perdagangan dan Niaga



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 5. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Sarana Perdagangan Dan Niaga

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Sarana Perdagangan dan Niaga di Kota Bandarlampung yang paling banyak adalah 47 responden sangat sering menggunakan infrastruktur digital sarana perdagangan dan niaga dengan persentase 43%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 42 responden sering menggunakan infrastruktur digital sarana perdagangan dan niaga dengan persentase 38%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 15 responden jarang menggunakan infrastruktur digital sarana perdagangan dan niaga dengan persentase 13%.

Tabel 5. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Sarana Perdagangan dan Niaga

Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Sarana Perdagangan dan Niaga	6,20	3,43	1	18	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Sarana Perdagangan dan Niaga	1,96	1,66	0	9		

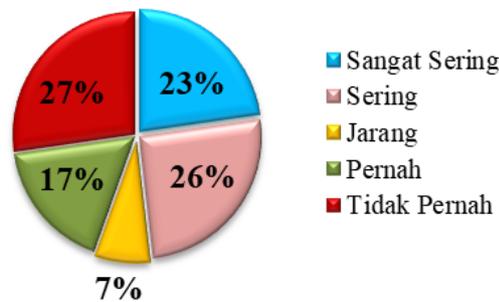
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Didapatkan Standar Deviasi pada penggunaan *platform* Sarana Perdagangan dan Niaga sebelum dan setelah menggunakan adalah 3,43 dan 1,66. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α), sehingga H_a diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* sarana perdagangan dan niaga. Hal ini berarti mobilitas Kota Bandarlampung juga berubah karena terpengaruh oleh perubahan frekuensi penggunaan *platform* sarana perdagangan dan niaga dimana jika semakin banyak pengguna *platform* sarana perdagangan dan niaga

maka mobilitas kota akan berkurang begitu juga sebaliknya jika terjadi frekuensi penggunaan *platform* yang berkurang.

6. Penggunaan Platform Jaringan Air Bersih dan Listrik

Jaringan Air Bersih dan Listrik



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 6. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Jaringan Air Bersih Dan Listrik

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Jaringan Air Bersih dan Listrik di Kota Bandar Lampung yang paling banyak adalah 30 responden tidak pernah menggunakan infrastruktur digital jaringan air bersih dan listrik dengan persentase 27%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 28 responden sering menggunakan infrastruktur digital jaringan air bersih dan listrik dengan persentase 26%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 25 responden sangat sering menggunakan infrastruktur digital jaringan air bersih dan listrik dengan persentase 23%.

Tabel 6. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Jaringan Air Bersih dan Jaringan Listrik

Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Prasarana/Utilitas PDAM/PLN	1,69	0,86	1	5	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Prasarana/Utilitas PDAM/PLN	0,64	0,77	0	5		

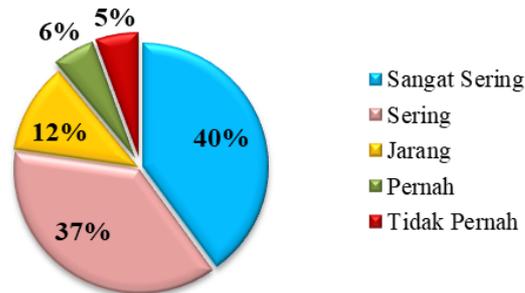
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Didapatkan Standar Deviasi penggunaan *platform* Jaringan Air Bersih dan Jaringan Listrik sebelum dan setelah menggunakan adalah 0,86 dan 0,77. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α), sehingga Ha diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* jaringan air bersih dan jaringan listrik. Hal ini berarti mobilitas Kota Bandar Lampung juga berubah karena terpengaruh oleh perubahan frekuensi penggunaan *platform* jaringan air

bersih dan jaringan listrik dimana jika semakin banyak pengguna *platform* jaringan air bersih dan jaringan listrik maka mobilitas kota akan berkurang begitu juga sebaliknya jika terjadi frekuensi penggunaan *platform* yang berkurang.

7. Penggunaan Platform Jaringan Telepon

Jaringan Telepon



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 7. Diagram Frekuensi Penggunaan Infrastruktur digital Pada Platform Jaringan Telepon

Dari *pie chart* diatas menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan Infrastruktur digital pada Jaringan Telepon di Kota Bandarlampung yang paling banyak adalah 44 responden sangat sering menggunakan infrastruktur digital jaringan telepon dengan persentase 40%. Frekuensi tertinggi kedua adalah 41 responden sering menggunakan infrastruktur digital jaringan telepon dengan persentase 37%. Kemudian frekuensi tertinggi ketiga terbesar yaitu sebanyak 13 responden jarang menggunakan infrastruktur digital jaringan telepon dengan persentase 12%.

Tabel 7. Uji Wilcoxon Frekuensi Penggunaan Platform Jaringan Telepon

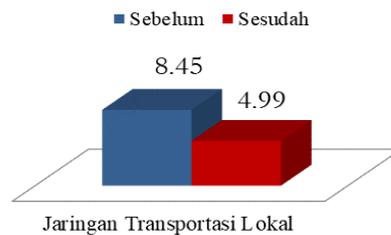
Frekuensi	Mean	Std. Deviation	Min	Maks	Asymp. Sig. (2-tailed)	Keterangan
Sebelum menggunakan Platform Prasarana/Utilitas Jaringan Telepon	4,59	3,06	1	15	0,000	Ha diterima
Setelah menggunakan Platform Prasarana/Utilitas Jaringan Telepon	0,8	0,93	0	4		

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Didapatkan Standar Deviasi penggunaan *platform* Jaringan Telepon sebelum dan setelah menggunakan adalah 3,06 dan 0,93. Kemudian berdasarkan tabel diatas nilai signifikansi menunjukkan $0,000 < 0,05$ (α) sehingga H_a diterima yang artinya terdapat perubahan frekuensi penggunaan infrastruktur digital pada *platform* Jaringan Telepon. Dari analisis yang telah dilakukan pada tabel-tabel diatas dapat dikatakan bahwa masyarakat Kota Bandarlampung tetap melakukan perjalanan atau bermobilitas saat

setelah menggunakan berbagai *platform*, hal tersebut dikarenakan adanya beberapa kegiatan atau aktifitas masyarakat Kota Bandarlampung yang tidak dapat dilakukan secara digital melainkan harus bergerak keluar rumah atau bermobilitas untuk menyelesaikan aktifitas tertentu. Hal tersebut didukung oleh Teori Susantono (2014) yang menyebutkan bahwa mobilitas lebih mirip dengan pergerakan manusia yang tidak terbatas pada jenis atau moda kendaraan yang digunakan, dan juga tidak terbatas pada pergerakan dari satu titik ke titik lainnya.

8. Dampak Penggunaan Infrastruktur digital Transportasi Lokal Terhadap Mobilitas Kota Bandarlampung



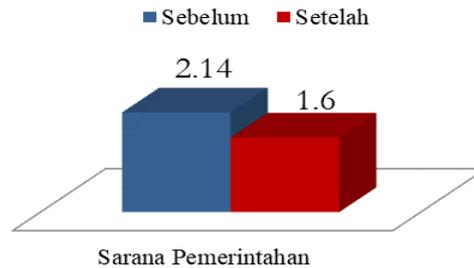
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 8. Grafik Frekuensi Pergerakan Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Jaringan Transportasi Lokal

Dari hasil analisis grafik diatas bahwa frekuensi pergerakan transportasi sebelum dan setelah menggunakan *platform* jaringan transportasi lokal seperti Go-Jek, Grabike, dan Maxim mempengaruhi pergerakan atau mobilitas masyarakat di Kota Bandarlampung. Ketika masyarakat menggunakan *platform* transportasi lokal pergerakan atau mobilitas yang ditimbulkan lebih sedikit dibandingkan sebelum menggunakan *platform*, hal tersebut didukung dengan hasil analisis yang didapatkan dari pengujian SPSS bahwa nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan saat masyarakat belum menggunakan *platform* nilai rata-rata nya sebesar 8,45 kemudian pada nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan setelah menggunakan *platform* sebesar 4,99.

Dampak dari penggunaan infrastruktur digital pada transportasi online dalam mobilitas Kota Bandarlampung yaitu masyarakat merasa sangat terbantu dengan adanya *platform* tersebut, karena dinilai lebih praktis dan mudah untuk digunakan cukup memesan layanan jasa ojek atau makanan melalui *handphone* tanpa harus menggunakan kendaraan pribadi yang akan berdampak menimbulkan kemacetan di kota, kemudian *fee* masyarakat dapat mengetahui informasi terkait driver, nomor plat kendaraan yang dipesan, posisi kendaraannya, serta data diri driver tercatat dalam perusahaan sehingga meminimalisir risiko terjadinya kriminalitas ataupun kerugian terhadap pengguna jasa transportasi tersebut. Dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi yang akan menambah angka kemacetan di jalan.

9. Dampak Penggunaan Infrastruktur digital Sarana Pemerintahan di Kota Bandarlampung



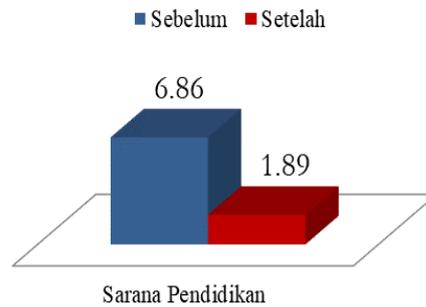
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 9. Grafik Frekuensi Pergerakan Transportasi Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Sarana Pemerintahan

Dari hasil analisis grafik diatas bahwa frekuensi pergerakan transportasi sebelum dan setelah menggunakan *platform* sarana pemerintahan seperti ABANGPOL, E-Lapor, KLA, Portal Data, Sai Betik, Sai Pepadun, Website mempengaruhi pergerakan atau mobilitas masyarakat di Kota Bandarlampung. Ketika masyarakat menggunakan *platform* Sarana pemerintahan pergerakan atau mobilitas yang ditimbulkan lebih sedikit dibandingkan sebelum menggunakan *platform*, hal tersebut didukung dengan hasil analisis yang didapatkan dari pengujian SPSS bahwa nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan saat masyarakat belum menggunakan *platform* nilai rata-rata nya sebesar 2,14 kemudian pada nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan setelah menggunakan *platform* sebesar 1,60.

Sebelum adanya *platform* kebanyakan dari masyarakat Kota Bandarlampung lebih sering melakukan pergerakan transportasi secara langsung ke kantor pemerintahan, kemudian setelah menggunakan *platform* pergerakan transportasi masyarakat Kota Bandarlampung menjadi lebih kecil dari sebelum menggunakan yang berarti masyarakat menjadi lebih sering menggunakan *platform* untuk mengurus keperluan pemerintahan seperti perizinan pembangunan, sistem pajak, pelayanan kependudukan dan catatan sipil, laporan aduan publik, kemudian aplikasi badan kesbangpol, dan sistem data pemerintah. Kemudian dengan kehadiran *platform* sarana pemerintahan tersebut memberikan dampak yang sangat membantu masyarakat untuk mengurus keperluan yaitu masyarakat tanpa harus mengantre lama di kantor, pelayanan pemerintahan menjadi lebih baik dari sebelumnya, terjadinya peningkatan hubungan antara pemerintah dengan masyarakat umum dan pelaku bisnis, dipermudah dalam memperoleh informasi pemberdayaan masyarakat, hilangnya birokrasi, dan mengurangi proses pemerintahan secara manual.

10. Dampak Penggunaan Infrastruktur digital Sarana Pendidikan di Kota Bandarlampung



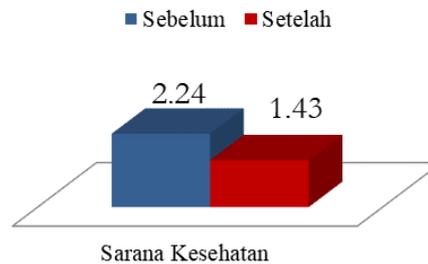
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 10. Grafik Frekuensi Pergerakan Transportasi Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Sarana Pendidikan

Dari hasil analisis grafik diatas bahwa frekuensi pergerakan transportasi sebelum dan setelah menggunakan *platform* Sarana Pendidikan seperti Zoom Meeting, Google Meet, Classroom, Ruang Guru, Rumah Belajar, Edmodo Aplikasi, Quipper, Zenius, Kelas Kita, Bimbel Smart mempengaruhi pergerakan atau mobilitas masyarakat di Kota Bandarlampung. Ketika masyarakat menggunakan *platform* sarana pendidikan pergerakan atau mobilitas yang ditimbulkan lebih sedikit dibandingkan sebelum menggunakan *platform*, hal tersebut didukung dengan hasil analisis yang didapatkan dari pengujian SPSS bahwa nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan saat masyarakat belum menggunakan *platform* nilai rata-rata nya sebesar 6,86 kemudian nilai maksimum pergerakan transportasi yang ditimbulkan setelah menggunakan *platform* sebesar 1,89.

Hal tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan munculnya wabah virus covid-19 membuat seluruh kegiatan yang berkaitan dengan pendidikan saat ini dilakukan secara online atau biasa disebut dengan jarak jauh, proses belajar mengajar tidak dilakukan secara tatap muka (offline) hal tersebut membuat mobilitas di Kota Bandarlampung secara langsung berkurang, karena maupun siswa, mahasiswa, guru, ataupun dosen melakukan kegiatan pendidikan dirumah masing-masing. Dari menurun nya angka mobilitas masyarakat Kota Bandarlampung memberikan dampak positif, seperti membaiknya kualitas udara di Kota Bandarlampung dan juga berkurangnya kemacetan di beberapa titik pusat kota, yang juga mengurangi penambahan kasus covid-19 di Kota Bandarlampung.

11. Dampak Penggunaan Infrastruktur digital Sarana Kesehatan di Kota Bandarlampung

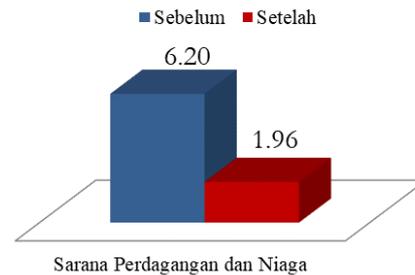


Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 11. Grafik Frekuensi Pergerakan Transportasi Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Sarana Kesehatan

Ketika masyarakat menggunakan *platform* sarana kesehatan pergerakan atau mobilitas yang ditimbulkan lebih sedikit dibandingkan sebelum menggunakan *platform*, hal tersebut didukung dengan hasil analisis yang didapatkan dari pengujian SPSS bahwa nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan saat masyarakat belum menggunakan *platform* nilai rata-rata nya sebesar 2,24 kemudian nilai maksimum pergerakan transportasi yang ditimbulkan setelah menggunakan *platform* sebesar 1,43.

12. Dampak Penggunaan Infrastruktur digital Sarana Perdagangan dan Niaga di Kota Bandarlampung



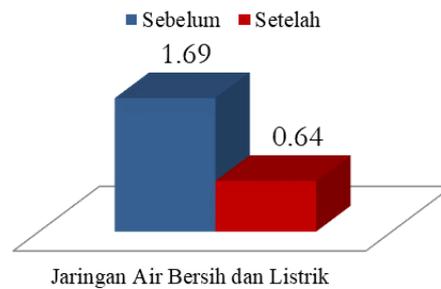
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 12. Grafik Frekuensi Pergerakan Transportasi Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Sarana Perdagangan Dan Niaga

Dari hasil analisis grafik diatas bahwa frekuensi pergerakan transportasi sebelum dan setelah menggunakan *platform* Sarana Perdagangan dan Niaga dapat dikatakan mempengaruhi pergerakan atau mobilitas masyarakat di Kota Bandarlampung. Menurut *platform* sarana perdagangan dan niaga dinilai berkembang dengan pesat dan baik dilihat dari segi efektifitas, pelayanan, serta keamanannya dan juga dari segi popularitasnya. Dapat disimpulkan bahwa masyarakat saat ini lebih cenderung melakukan kegiatan belanja online baik barang atau jasa melalui internet karena masyarakat Kota Bandarlampung tidak perlu mengeluarkan banyak tenaga keluar rumah untuk membeli barang, cukup dengan membuka *platform* atau website dan langsung bisa melakukan transaksi pembelian, pada akhirnya *platform* sarana perdagangan dan niaga dijadikan suatu pilihan untuk orang-orang yang sibuk bekerja dan masyarakat memiliki lebih

sedikit waktu untuk berbelanja sehingga *platform* menjadi pilihan dan peluang yang bagus untuk berbelanja barang dan jasa kapan saja dan dimana saja .

13. Dampak Penggunaan Infrastruktur digital Jaringan Air Bersih di Kota Bandarlampung



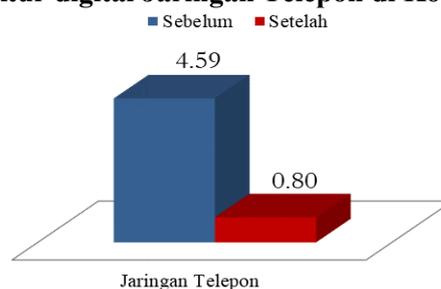
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 13. Grafik Frekuensi Pergerakan Transportasi Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Jaringan Air Bersih Dan Listrik

Dari hasil analisis grafik diatas bahwa frekuensi pergerakan transportasi sebelum dan setelah menggunakan *platform* Jaringan Air Bersih dan Listrik seperti PDAM Info dan PLN Mobile dapat dikatakan mempengaruhi pergerakan atau mobilitas masyarakat di Kota Bandarlampung. PLN No. 010.E/012/DIR/2002 tanggal 29 Juni 1984 menyebutkan bahwa Indonesia diberikan kewenangan untuk memberlakukan jasa dalam pembayaran Payment Point Online Bank atau disingkat PPOB, yang berarti semua sistem layanan pembayaran listrik maupun air secara online.

Mobilitas yang ditimbulkan lebih sedikit dibandingkan sebelum menggunakan *platform*, hal tersebut didukung dengan hasil analisis yang didapatkan dari pengujian SPSS bahwa nilai maksimum pergerakan yang ditimbulkan saat masyarakat belum menggunakan *platform* nilai rata-rata nya sebesar 1,69 kemudian nilai maksimum pergerakan transportasi yang ditimbulkan setelah menggunakan *platform* sebesar 0,64.

14. Dampak Infrastruktur digital Jaringan Telepon di Kota Bandarlampung



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2021

Gambar 14. Grafik Frekuensi Pergerakan Transportasi Sebelum Dan Setelah Menggunakan Platform Jaringan Telepon

Dari hasil analisis grafik diatas bahwa frekuensi pergerakan transportasi sebelum dan setelah menggunakan *platform* Jaringan Telepon seperti My Telkomsel, MyIM3, MySmartfren, MyXL, Tri dapat dikatakan mempengaruhi pergerakan atau mobilitas

masyarakat di Kota Bandar Lampung. *Platform-platform* tersebut dapat memberikan kemudahan kepada para pengguna yang menggunakannya dengan telah disediakan berbagai fitur-fitur menarik dalam pembelian pulsa prabayar atau pembelian kuota internet yang sebelumnya dapat masyarakat beli secara langsung dengan datang ke konter pulsa, minimarket dan lainnya saat ini dapat dilakukan hanya dengan mengunduh *platform* sesuai operator yang masyarakat gunakan. Hal ini dapat disimpulkan bahwa masyarakat Kota Bandar Lampung saat ini memilih untuk menggunakan *platform* jaringan telepon untuk membeli pulsa prabayar ataupun membeli kuota, karena selain dinilai efektif dan efisien jika mereka menggunakan *platform* tersebut mereka akan mendapatkan penawaran menarik yang ada dalam *platform* tersebut, seperti pemberian poin ketika pembelian pulsa ataupun kuota yang nantinya dapat ditukarkan dengan merchant tertentu dalam *platform* tersebut. Selanjutnya, terdapat korelasi dan pengaruh terkait masyarakat sering menggunakan infrastruktur digital, menurut menjelaskan bahwa di infrastruktur digital berkaitan dengan mobilitas yang terjadi, karena semakin sering masyarakat menggunakan infrastruktur digital maka pergerakan atau mobilitas yang terjadi di Kota Bandar Lampung juga mengalami penurunan.

D. KESIMPULAN

Penggunaan *platform* infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung diantaranya adalah pada infrastruktur jaringan transportasi lokal, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, perdagangan dan niaga, jaringan air bersih dan listrik serta utilitas jaringan telepon. Pada penelitian ini teridentifikasi bahwa dampak dari penggunaan *platform* infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung membawa efek pada total perjalanan yang berkaitan dengan mobilitas Kota Bandar Lampung, baik bekerja, sekolah, dan berbelanja dan lainnya akan menurun saat frekuensi penggunaan *platform* meningkat. Hal ini yang menunjukkan keterhubungan antara perubahan frekuensi penggunaan *platform* infrastruktur digital yang ternyata mempengaruhi mobilitas masyarakat Kota Bandar Lampung. Dimana dapat dilihat bahwa jika frekuensi penggunaan *platform* infrastruktur digital di Kota Bandar Lampung meningkat artinya masyarakat yang datang langsung ke kantor untuk mendapatkan pelayanan umum berkurang dengan artian mobilitasnya juga berkurang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ahyar, H., Maret, U. S., Andriani, H., Sukmana, D. J., & Mada, U. G. (2020). *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*.
- [2] Castells, M. (2010). Globalisation, networking, urbanisation: Reflections on the spatial dynamics of the information age. *Urban Studies*, 47(13), 2737-2745.
- [3] Muliarto, H. (2015). Konsep Smart City; Smart Mobility. *Bandung: School of Architecture Policy Planning and Development-Master of Urban and Regional Planning*.
- [4] Susantono, B. (2014). *Revolusi Transportasi*. Gramedia Pustaka Utama.
- [5] Yunus, H. S. (2000). Struktur tata ruang kota.