

**PERUBAHAN POLA MOBILITAS PENDUDUK KABUPATEN BANGKALAN
KE KOTA SURABAYA
(Kasus Kecamatan Labang, Kabupaten Bangkalan)**

Fiqih Nuruddin Al Walii
fiqhna@gmail.com

Sukamdi
kamdi_cppps@yahoo.com

Abstract

The existence of the bridge of Suramadu connecting Surabaya and Madura Island has a positive impact in increasing accessibility which in turn allows the changing pattern of mobility from Bangkalan to Surabaya. This study aims to identify if there is change of population mobility patterns before and after the Suramadu development. In addition, it is to examine if the pattern can be explained using individual characteristics. The last one is to find out if the pattern might explain socioeconomic conditions of the people. The analysis is based on descriptive analysis using cross tabulation as well as inferential using Chi-square test and independent sample T-test. The findings show that the existence of Suramadu Bridge has changed the population mobility pattern from permanent to non permanent ones. In terms of individual characteristics, there are significant differences in terms of employment and education levels between the mobility subjects who changed and did not change their mobility patterns. This research also reveals that there are significant differences in the perception of socio-economic conditions, the mobility subjects who changed mobility patterns have a better perception than those who did not change mobility pattern.

Keywords: mobility pattern, individual characteristic, socioeconomic

Abstrak

Keberadaan Jembatan Suramadu sebagai peningkatan aksesibilitas memungkinkan terjadinya perubahan pola mobilitas dari Kabupaten Bangkalan ke Kota Surabaya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perubahan pola mobilitas antara sebelum dan sesudah ada Suramadu. Selain itu, penelitian ini menguji apakah pola dapat dijelaskan dengan menggunakan karakteristik individu. Yang terakhir adalah untuk mengetahui apakah pola dapat menjelaskan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Analisis ini didasarkan pada analisis deskriptif dengan tabulasi silang serta inferensial dengan menggunakan Chi-square test dan independent sample T-test. Temuan ini menunjukkan bahwa adanya Jembatan Suramadu telah mengubah pola mobilitas penduduk dari yang permanen menjadi non permanen. Dalam hal karakteristik individu, terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pekerjaan dan tingkat pendidikan antara pelaku mobilitas yang mengubah dan tidak mengubah pola mobilitas. Dalam penelitian ini juga terbukti bahwa terdapat perbedaan signifikan dalam hal persepsi terhadap kondisi sosial ekonomi, yakni pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas memiliki persepsi sosial ekonomi lebih baik dibandingkan dengan yang tidak mengubah pola mobilitas.

Kata kunci : pola mobilitas, karakteristik individu, sosial ekonomi

PENDAHULUAN

Kabupaten Bangkalan sebagai bagian dari kawasan Gerbangkertasusila (kawasan pembangunan di sektor pertanian, industri, pertambangan, perhubungan dan pariwisata di Jawa Timur) masih mengalami ketertinggalan dibandingkan dengan kawasan Gerbangkertasusila lainnya. Oleh karena itu pemerintah daerah Provinsi Jawa Timur meningkatkan pembangunan infrastruktur berupa pembangunan Jembatan Suramadu.

Sejak pengoperasian Jembatan Suramadu pada bulan Juni 2009, hasil penelitian Arianto (2009) menunjukkan bahwa sebanyak 57,50% penduduk Madura memilih untuk beralih menggunakan Jembatan Suramadu karena alasan waktu tempuh yang lebih singkat, kemudian disusul berturut-turut dengan biaya yang lebih murah, tidak perlu berganti moda (kendaraan) dan kenyamanan. Peranan Jembatan Suramadu sebagai peningkatan aksesibilitas bagi penduduk Madura ke Surabaya ataupun sebaliknya menyebabkan semakin tingginya laju pergerakan penduduk dari Kabupaten Bangkalan ke Kota Surabaya ataupun sebaliknya.

Tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengkaji perubahan pola mobilitas penduduk Kabupaten Bangkalan ke Kota Surabaya setelah pembangunan Jembatan Suramadu.
2. Mengetahui perbedaan karakteristik individu antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas.
3. Mengetahui perbedaan kondisi sosial ekonomi rumahtangga pelaku mobilitas antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Mantra (2003) mobilitas penduduk adalah gerak penduduk dari satu wilayah menuju ke wilayah yang lain dalam jangka waktu tertentu yang terdiri dari mobilitas permanen dan non permanen.

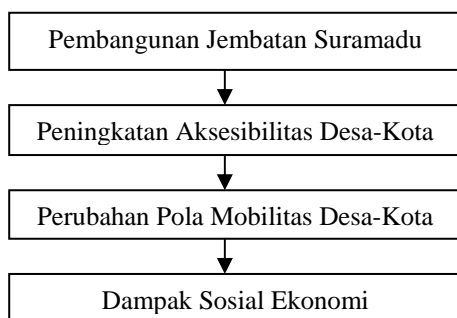
Mantra (1981) mengemukakan bahwa "Perbedaan antara mobilitas penduduk permanen atau non permanen terletak pada ada atau tidaknya niatan untuk menetap tempat tinggal di daerah tujuan".

Teori migrasi Todaro (1998) memiliki asumsi bahwa faktor ekonomi merupakan faktor yang dominan sebagai pendorong keputusan untuk bermigrasi. Menurut Lee (1976) terdapat 4 faktor yang mempengaruhi proses migrasi, yaitu faktor individu, faktor daerah asal, faktor daerah tujuan, dan faktor rintangan antara daerah asal dengan daerah tujuan. Titus Milan J. (1982) memberi kesimpulan bahwa migrasi desa-kota tidak hanya disebabkan oleh faktor dorongan di desa tetapi juga oleh faktor daya tarik di kota. Berdasarkan teori ini maka jika hambatan antara, salah satunya adalah transportasi, dapat diatasi, maka hal tersebut akan memiliki pengaruh terhadap intensitas mobilitas penduduk atau mengubah pola mobilitas penduduk.

Lebih lanjut Mabogunje (1970) menjelaskan bahwa, migrasi desa-kota merupakan proses yang kompleks dan membentuk suatu sistem yang berubah-ubah di mana efek dari perubahan satu bagian dapat ditelusuri melalui keseluruhan sistem. Sementara itu model Transisi Mobilitas Zelinsky (1971) menunjukkan bahwa semakin meningkatnya teknologi mempengaruhi peningkatan laju mobilitas penduduk suatu wilayah terutama untuk jenis migrasi non-permanen baik mobilitas sirkuler maupun ulang-alik. Salah satu unsur teknologi adalah terkait dengan transportasi.

Diskusi mengenai mobilitas penduduk selalu terkait dengan pembicaraan mengenai remitan. Remitan, menurut Curson (dalam Connell 2005) merupakan pengiriman uang, barang, ide-ide pembangunan dari perkotaan ke pedesaan dan merupakan instrumen penting dalam kehidupan sosial ekonomi suatu masyarakat. Berkaitan dengan sifat mobilitas dari pekerja, terdapat kecenderungan pada mobilitas pekerja yang bersifat permanen, remitan lebih kecil dibandingkan dengan yang bersifat sementara (Connell, 2005).

Berdasarkan beberapa teori tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa intensitas dan pola mobilitas penduduk sangat terkait dengan perkembangan transportasi yang menghubungkan daerah asal dan tujuan, terutama dari sisi infrastruktur. Dengan tersedianya atau perbaikan sarana dan prasarana transportasi maka pola mobilitas penduduk akan berubah, perubahan pola mobilitas akan mempengaruhi remitan dan akhirnya akan berpengaruh terhadap kondisi social ekonomi pelaku mobilitas. Secara sederhana kerangka pemikiran tersebut dapat disajikan sebagai berikut.



Hipotesis dari penelitian ini yaitu :

1. Pola mobilitas penduduk antara sebelum ada Jembatan Suramadu dan sesudah ada Jembatan Suramadu, berubah dari permanen menjadi non permanen.
2. Terdapat perbedaan antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas menurut karakteristik individu, antara lain pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas berumur lebih tua, cenderung bekerja di sektor ekonomi tersier, memiliki tingkat pendidikan lebih tinggi, dan jumlah anggota rumahtangganya lebih banyak, jika dibandingkan dengan penduduk yang tidak mengubah pola mobilitasnya.
3. Terdapat perbedaan kondisi sosial ekonomi antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas, yaitu pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas cenderung memiliki rata-rata pendapatan yang lebih tinggi, jumlah bantuan kepada daerah asal lebih banyak, dan persepsi yang lebih baik terhadap kondisi sosial ekonomi rumahtangga, jika

dibandingkan dengan yang tidak mengubah pola mobilitasnya.

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dipilih dengan menggunakan teknik tidak acak (*purposive sampling*), yaitu memilih dua desa penelitian dari Kecamatan Labang, Kabupaten Bangkalan. Dua desa penelitian tersebut yaitu Desa Sukolilo Barat yang mewakili desa terdekat dengan jembatan Suramadu dan Desa Sendang Dajjah yang mewakili desa terjauh dari jembatan Suramadu. Hal ini bertujuan agar dapat memberikan gambaran perubahan pola mobilitas untuk daerah yang paling jauh maupun daerah yang paling dekat dengan jembatan Suramadu.

B. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah semua rumahtangga yang secara resmi tercatat sebagai penduduk di dua desa penelitian, yang kepala rumahtangganya adalah pelaku mobilitas dengan tujuan bekerja ke Kota Surabaya, baik yang menetap (migrasi) maupun non-permanen (sirkuler dan ulang-alik).

Dengan adanya jumlah populasi yang tidak diketahui secara pasti maka penentuan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan *quota sampling*, yakni menetapkan jumlah sampel yang harus terpenuhi sebanyak 90 rumahtangga dengan jumlah sampel masing-masing dari dua desa penelitian sebanyak 45 rumahtangga. Pengambilan sampel sebanyak 90 rumahtangga tersebut dilakukan dengan teknik *snowball sampling*.

C. Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan dua macam data, yaitu data primer yang diperoleh secara langsung melalui wawancara terstruktur menggunakan kuesioner dan data sekunder yang diperoleh secara tidak langsung melalui studi kepustakaan.

D. Analisis Data

Analisis data yang digunakan adalah tabel silang, *Chi-Square* (X^2) dan *Independent Sample T-test*. Tabel silang digunakan untuk mengkaji perubahan pola mobilitas yang

terjadi antara sebelum ada jembatan Suramadu dan sesudah ada jembatan Suramadu.

Chi-Square (X^2) dig

Kelompok Umur	Perubahan pola mobilitas		Total
	Berubah	Tidak berubah	
Muda (34 Tahun ke bawah)	25 (56,80%)	19 (43,20%)	44 (100%)
Tua (35 Tahun ke atas)	32 (69,60%)	14 (30,40%)	46 (100%)
Total	57 (63,30%)	33 (36,70%)	90 (100%)

gunakan untuk melihat perbedaan karakteristik individu antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas meliputi umur, pendidikan, pekerjaan dan jumlah anggota rumahtangga dan perbedaan kondisi sosial ekonomi rumahtangga yang meliputi jenis bantuan ke desa asal dan persepsi. *Independent Sample T-test* digunakan untuk melihat perbedaan dalam hal pendapatan.

HASIL PENELITIAN

A. Perubahan Pola Mobilitas

Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa seluruh responden telah melakukan mobilitas ke Surabaya sebelum ada Suramadu dan sesudah ada Suramadu. Gambaran selengkapnya mengenai bentuk perubahan pola mobilitas yang terjadi dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Perubahan Pola Mobilitas

Sumber : Survey lapangan 2012

Tabel 1 menunjukkan bahwa bentuk perubahan pola mobilitas yang paling banyak terjadi adalah dari perubahan pola mobilitas sirkuler menjadi pola mobilitas ulang-alik yaitu sebanyak 58,88 persen. Selain itu juga terjadi perubahan pola mobilitas dari migrasi menjadi sirkuler dan migrasi menjadi ulang-alik 4,44 persen. Ini berarti bahwa terjadi perubahan pola mobilitas antara sebelum dan sesudah ada Suramadu, yakni dari pola mobilitas permanen menjadi non permanen.

B. Karakteristik Individu Dengan Perubahan Pola Mobilitas

1. Umur dan Perubahan Pola Mobilitas

Dalam penelitian ini diasumsikan bahwa ada perbedaan umur antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan pelaku mobilitas yang tidak mengubah pola mobilitas. Gambaran selengkapnya mengenai hubungan antara umur dengan perubahan pola mobilitas dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Umur dan Perubahan Pola Mobilitas

Sumber : Survey lapangan 2012

Hasil uji Chi-Square menunjukkan

Sektor Ekonomi	Perubahan pola mobilitas		Total
	Berubah	Tidak berubah	
Primer	0 (0%)	0 (0%)	0
Sekunder	9 (42,90%)	12 (57,10%)	21 (100%)
Tersier	48 (69,60%)	21 (30,40%)	69 (100%)
Total	57 (63,30%)	33 (36,70%)	90 (100%)

memiliki nilai hitung 1,574 dengan $df=1$ dan nilai

Pola Mobilitas	Setelah Suramadu			Total
	Ulang-Alik	Sirkuler	Migrasi	
Sebelum Suramadu	19	0	0	19
Ulang-Alik	19	0	0	19
Sirkuler	53	14	0	67
Migrasi	3	1	0	4
Total	75	15	0	90

sebesar 0,364. Karena nilai Chi-square tabel untuk $df=1$ dan probabilitas 5% adalah 3,84, maka dapat dikatakan bahwa nilai Chi-square hitung lebih kecil daripada Chi-Square tabel dan nilai probabilitas lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tidak terdapat perbedaan yang nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas menurut umur.

2. Pekerjaan dan Perubahan Pola Mobilitas

Dalam penelitian ini diasumsikan bahwa terdapat perbedaan pekerjaan antara pelaku mobilitas yang mengubah pola

mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas. Gambaran selengkapnya mengenai bagaimana hubungan antara pekerjaan dengan perubahan pola mobilitas dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Pekerja di Kota dan Perubahan Pola Mobilitas

Sumber : Survey lapangan 2012

Hasil uji Chi-Square pada menunjukkan bahwa Pearson Chi-Square memiliki nilai hitung 4,945 dengan $df=1$ dan nilai Asymp Sig (2-sided) sebesar 0,026. Karena nilai Chi-square tabel untuk $df=1$ dan probabilitas 5% adalah 3,84, maka dapat dikatakan bahwa nilai Chi-square hitung lebih besar daripada Chi-Square tabel dan nilai probabilitas lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian terbukti secara statistik bahwa terdapat perbedaan yang nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas menurut pekerjaan, yakni pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas cenderung bekerja di sektor tersier.

3. Tingkat Pendidikan dan Perubahan Pola Mobilitas

Diasumsikan bahwa terdapat perbedaan tahun sukses antara pelaku mobilitas yang mengubah mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas. Gambaran selengkapnya mengenai hubungan antara pendidikan dan perubahan pola mobilitas dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Pendidikan Pelaku Mobilitas dan Perubahan Pola Mobilitas

Sumber : Survey lapangan 2012

Tahun sukses	Perubahan pola mobilitas		Total
	Berubah	Tidak berubah	
6 Tahun ke bawah	24 (53,30%)	21 (46,70%)	45 (100%)
7 Tahun ke atas	33 (73,30%)	12 (26,70%)	45 (100%)
Total	57 (63,30%)	33 (36,70%)	90 (100%)

Hasil uji Chi-Square menunjukkan Pearson Chi-Square sebesar 3,876 dengan $df=1$ dan nilai Asymp Sig (2-sided) sebesar 0,049. Karena nilai Chi-square tabel untuk $df=1$ dan probabilitas 5% adalah 3,84, maka dapat

dikatakan bahwa nilai Chi-square hitung lebih besar daripada Chi-Square tabel dan nilai probabilitas lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian, maka dapat dikatakan bahwa telah terbukti secara statistik terdapat perbedaan yang nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas jika dianalisis menurut tingkat pendidikan, yakni pelaku

Jumlah ART	Perubahan pola mobilitas		Total
	Berubah	Tidak berubah	
ART kurang dari 4	34 (65,40%)	18 (34,60%)	52 (100%)
ART 4 atau lebih	23 (60,50%)	15 (39,50%)	38 (100%)
Total	57 (63,30%)	33 (36,70%)	90 (100%)

mobilitas yang mengubah pola mobilitas cenderung memiliki pendidikan yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang tidak mengubah pola mobilitas.

4. Jumlah Anggota Rumahtangga dan Perubahan Pola Mobilitas

Dalam penelitian ini diasumsikan bahwa terdapat perbedaan antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dan yang tidak mengubah pola mobilitas dalam hal jumlah anggota rumahtangga. Gambaran selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Jumlah Anggota Rumahtangga dan Perubahan Pola Mobilitas

Sumber : Survey lapangan 2012

Hasil uji Chi-Square menunjukkan Pearson Chi-Square sebesar 0,223 dengan $df=1$ dan nilai Asymp Sig (2-sided) sebesar 0,637. Karena nilai Chi-square tabel untuk $df=1$ dan probabilitas 5% adalah 3,84, maka dapat dikatakan bahwa nilai Chi-square hitung lebih kecil daripada Chi-Square tabel dan nilai probabilitas lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, maka dapat dikatakan bahwa tidak ada perbedaan yang nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas jika dianalisis menurut banyaknya anggota rumahtangga.

C. Dampak Perubahan Pola Mobilitas Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Rumah tangga

1. Perubahan Pola Mobilitas dan Rata-rata Pendapatan Rumah tangga

Diasumsikan bahwa terdapat perbedaan dalam hal rata-rata pendapatan rumah tangga antara pelaku mobilitas yang mengubah perubahan pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas, yakni pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas cenderung memiliki rata-rata pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan yang tidak mengubah pola mobilitasnya. Gambaran selengkapnya mengenai bagaimana hubungan antara perubahan pola mobilitas dengan pendapatan rumah tangga dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Perubahan Pola Mobilitas Dan Rata-rata Pendapatan

Sumber : Survey lapangan 2012

Perubahan bentuk Mobilitas	Jumlah	Rata-rata pendapatan	Standar Deviasi
Berubah	55	Rp 1.131.818,18	242.310,185
Tidak berubah	32	Rp 1.036.875,00	256.520,608

Hasil uji *Independent Sampel t test* menunjukkan nilai *t* hitung sebesar 1,725 dengan *df*=85 dan nilai *Asymp Sig (2-sided)* sebesar 0,088. Karena nilai *t* tabel untuk *df*=85 dan probabilitas 5% adalah 1,99, maka dapat dikatakan bahwa nilai *t* hitung lebih kecil daripada *t* tabel dan nilai probabilitas lebih besar dari 0,05. Oleh sebab itu, dapat dikatakan bahwa tidak ada perbedaan yang nyata dalam hal rata-rata pendapatan antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas. Atau dengan kata lain rata-rata pendapatan tidak berkaitan dengan perubahan pola mobilitas.

2. Perubahan Pola Mobilitas dan Bantuan Kepada Daerah Asal

Dalam penelitian ini diasumsikan bahwa terdapat perbedaan dalam hal banyaknya macam bantuan kepada daerah asal antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah

pola mobilitas. Untuk mengetahui gambaran mengenai bagaimana hubungan antara perubahan pola mobilitas dengan bantuan kepada desa asal, dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. Perubahan Pola Mobilitas dan Jumlah Macam Bantuan ke Desa Asal

Perubahan Pola Mobilitas	Banyak Bantuan		Total
	1 Macam	Lebih dari 1 Macam	
Berubah	17 (31,50%)	37 (68,50%)	54 (100%)
Tidak berubah	11 (33,30%)	22 (66,70%)	33 (100%)
Total	28 (32,20%)	59 (67,80%)	87 (100%)

Sumber : Survey lapangan 2012

Hasil *Chi-Square* menunjukkan *Pearson Chi-Square* sebesar 0,032 dengan *df*=1 dan nilai *Asymp Sig (2-sided)* sebesar 0,858. Karena nilai *Chi-square* tabel untuk *df*=1 dan probabilitas 5% adalah 3,84, maka dapat dikatakan bahwa nilai *Chi-square* hitung lebih kecil daripada *Chi-Square* tabel dan nilai probabilitas lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, maka dapat dikatakan bahwa tidak ada perbedaan yang nyata dalam hal banyaknya pemberian bantuan ke desa asal antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas.

3. Perubahan Pola Mobilitas dan Persepsi Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi

Diasumsikan bahwa terdapat perbedaan persepsi terhadap kondisi sosial ekonomi rumah tangga antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dan yang tidak mengubah pola mobilitas. Untuk mengetahui gambaran mengenai hubungan antara perubahan pola mobilitas dengan persepsi terhadap kondisi sosial ekonomi rumah tangga dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8. Perubahan Pola Mobilitas dan Persepsi terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Rumah tangga

Perubahan Pola Mobilitas	Persepsi terhadap kondisi sosial ekonomi		Total
	Lebih baik	Sama saja/Lebih buruk	
Berubah	49	8	57

	(86,00%)	(14,00%)	(100%)
Tidak Berubah	21 (63,60%)	12 (36,40%)	33 (100%)
Total	70 (77,80%)	20 (22,20%)	90 (100%)

Sumber : Survey lapangan 2012

Hasil uji Chi-Square menunjukkan Pearson Chi-Square sebesar 6,029 dengan $df=1$ dan nilai Asymp Sig (2-sided) sebesar 0,014. Karena nilai Chi-square tabel untuk $df=1$ dan probabilitas 5% adalah 3,84, maka dapat dikatakan bahwa nilai Chi-square hitung lebih besar daripada Chi-Square tabel dan nilai probabilitas lebih kecil dari 0,05. Hasil uji tersebut membuktikan bahwa ada perbedaan yang nyata dalam hal persepsi terhadap kondisi sosial ekonomiantara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas, yakni pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas memiliki persepsi yang lebih baik dibandingkan dengan yang tidak mengubah pola mobilitas.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa di desa Sukolilo Barat dan desa Sendang Dajjah telah terjadi perubahan pola mobilitas antara sebelum ada Jembatan Suramadu dan sesudah ada Jembatan Suramadu, yakni dari pola mobilitas permanen menjadi pola mobilitas non permanen, terutama dari pola mobilitas sirkuler menjadi pola mobilitas ulang-alik.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dan yang tidak mengubah pola mobilitas jika dianalisis menurut pekerjaan di kota dan pendidikan. Sedangkan jika dianalisis menurut umur dan jumlah anggota rumahtangga tidak ada perbedaan nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas dalam hal umur dan jumlah anggota rumahtangga.

Hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang nyata dalam hal persepsi terhadap kondisi sosial ekonomi antara pelaku mobilitas yang mengubah pola

mobilitas dengan yang tidak mengubah pola mobilitas, yaitu pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitas memiliki persepsi yang lebih baik terhadap kondisi sosial ekonomi rumahtangganya daripada pelaku mobilitas yang tidak mengubah pola mobilitas. Sementara itu, tidak terdapat perbedaan yang nyata antara pelaku mobilitas yang mengubah pola mobilitasnya dan yang tidak mengubah pola mobilitasnya dalam hal rata-rata pendapatan dan banyaknya jenis bantuan kepada daerah asal.

B. Saran

Saran-saran yang diperoleh dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Perubahan pola mobilitas setelah ada jembatan Suramadu khususnya dari sirkuler ke ulang-alik memberikan konsekuensi kepada pemerintah daerah Kabupaten Bangkalan maupun Kota Surabaya supaya dapat meningkatkan pelayanan sarana prasarana transportasi darat yang melalui jembatan Suramadu, khususnya alat transportasi umum. Sehingga, kegiatan mobilitas khususnya ulang-alik yang melalui jembatan Suramadu tidak berdampak negatif bagi kelancaran transportasi darat yang dapat diakibatkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan pribadi yang digunakan oleh pelaku mobilitas ulang-alik.
2. Ada hubungan antara perubahan pola mobilitas dengan lapangan pekerjaan di kota menunjukkan bahwa faktor ekonomi khususnya upah merupakan alasan mengapa pelaku mobilitas mengubah pola mobilitasnya. Oleh sebab itu, seharusnya terdapat *Multiplayer effect* dari pemanfaatan upah yang didapatkan oleh pelaku mobilitas, yakni untuk lebih memanfaatkan upahnya untuk daerah asal, sehingga diharapkan akan dapat mempercepat pertumbuhan perekonomian di daerah asal.
3. Hasil penelitian ini masih memiliki banyak keterbatasan, terutama dalam mengkaji dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan dari adanya perubahan pola mobilitas dimana analisis dampak sosial ekonomi hanya dikaji secara subyektif.

Oleh karena itu, perlu adanya penelitian lebih lanjut terkait dampak sosial ekonomi dari perubahan pola mobilitas tersebut.

Zelinsky, Wilbur. 1971." The Hypothesis of the Mobility Transition", dalam *Geographical Review* 61, Halaman 219-249.

DAFTAR PUSTAKA

- Arianto, S.B. 2009. *Jurnal Transportasi Darat Volume 11 nomor 3: Dampak pengoperasian Jembatan Suramadu terhadap Angkutan penyeberangan Ujung-Kamal*. Diunduh tanggal 20 Juli 2011, dari <http://jurnal.pdii.lipi.go.id/admin/jurnal/11309158178.pdf>.
- Connell, J., & Richard P.C. Brown. 2005. *Remittances in the Pacific An Overview*. Philippines : Asian Development Bank.
- Lee, Everett. S. 1976. *Teori Migrasi*. Yogyakarta : Pusat Penelitian Kependudukan UGM.
- Mabogunje, A.L. 1970. "System approach to a theory of rural-urban migration", dalam *Geographical Analysis* 2, Halaman 1-8.
- Mantra, Ida Bagus. 1981. *Population Movemant in West Rice Communities; A Case Study of two Dukuh in Yogyakarta Special Region*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Mantra, Ida Bagus. 2003. *Demografi Umum*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Titus, Milan J. 1982. *Interregionale Migratie in Indonesia als Reflektie van regionale en Sociale Ongelijkheid* (Seri Terjemahan No. 12). Yogyakarta : Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM.
- Todaro, Michael P. 1998. *Pembangunan Ekonomi Di Dunia Ketiga*. Jakarta : Erlangga.