

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Tinjauan pustaka adalah studi tentang ide-ide penelitian dan metodologi yang membantu dalam perumusan pertanyaan dan produksi hasil penelitian. Tinjauan pustaka ini terdiri dari teori-teori yang berasal dari literatur pendukung untuk digunakan sebagai landasan untuk penelitian masa depan tentang subjek ini.

#### **2.1 Mobilitas Kota**

Menurut Deliani Siregar dan Fani Rachmita (2019) saat sebelum memahami sebutan apa itu mobilitas, pemakaian kata transportasi lebih sering di dengar untuk mayoritas orang. Dan juga sebutan mobilitas ini lebih dulu akrab dikenal masyarakat saat sebelum ditemui sebutan transportasi berkepanjangan. Transportasi merupakan perpindahan ataupun pergerakan yang memindahkan seorang ataupun benda dari sesuatu titik ke titik yang lain. Mobilitas lebih mirip dengan pergerakan manusia dan tidak terbatas pada jenis atau moda kendaraan yang digunakan, dan juga tidak terbatas pada pergerakan dari satu titik ke titik lainnya, Mobilitas Kota dapat dijelaskan sebagai kemampuan gerak manusia untuk mengakses ke berbagai layanan publik dengan beragam pilihan moda transportasi yang aman dan nyaman, harganya terjangkau dan ramah lingkungan.

Mobilitas Kota dibagi menjadi tiga kategori yaitu transportasi kolektif, pribadi, dan transportasi kargo. Mobilitas penumpang merupakan hasil keputusan individu berdasarkan alasan yang berbeda, sedangkan mobilitas kargo diputuskan bersama oleh pemilik kargo dan penyedia layanan transportasi. Maka menurut Deliani Siregar dan Fani Rachmita (2019) dalam buku Friedrich Naumann Foundation For Freedom menjelaskan maka pengertian mobilitas yang seharusnya adalah bagaimana suatu kota memiliki sistem transportasi kota yang dapat mempermudah atau memperlancar suatu pergerakan penduduk kota untuk mengakses berbagai fasilitas umum, seperti layanan kesehatan, pendidikan, dan lainnya sehingga harus melibatkan masyarakat dan komunitas perumusan perkembangannya yang nantinya akan memberikan pilihan transportasi yang aman, nyaman, terjangkau dan ramah lingkungan. Penggunaan istilah Mobilitas Kota itu sendiri mengacu pada

penggunaan transportasi umum, angkutan umum masal, kendaraan tidak bermotor dan dalam penggunaan istilah Mobilitas Kota itu juga dapat mengubah posisi pusat suatu kota untuk meningkatkan fungsi jaringan layanan sistem angkutan umum masal dan angkutan tidak bermotor tanpa adanya mengorbankan kenyamanan, kemudahan dan efisiensi aksesibilitas penduduk perkotaan itu sendiri.

Karena masalah perjalanan yang semakin meningkat dan minim, transportasi perkotaan telah menjadi prioritas utama instansi pemerintah, yang disebabkan oleh peningkatan pertumbuhan penduduk dan tingkat motorisasi, dan Perubahan pola pikir masyarakat terhadap. Mobilitas masih tetap menjadi sebuah tantangan tersendiri bagi pemangku kepentingan kota. Meskipun begitu, hal itu harus tetap dicapai dan bisa dikejar bersama-sama. Kemudian visi, misi, dan peran pemimpin dan pemangku kepentingan sangat penting dalam pembangunan kota yang berorientasi pada masyarakat di perkotaan. Saat ini diketahui bahwa fokus yang harus dilakukan yaitu meningkatkan mobilitas, mengubah kebiasaan mengemudi masyarakat, serta menyediakan pilihan transportasi umum yang menarik.

Semakin jelas bahwa peningkatan mobilitas tidak ada hubungannya dengan masalah teknis, melainkan dengan perubahan perilaku. Oleh sebab itu, meningkatkan likuiditas memiliki signifikansi sosial yang signifikan serta melibatkan sejumlah besar pemangku kepentingan yang biasanya tidak berkolaborasi satu sama lain. Tujuan dasarnya adalah untuk membangun sistem transportasi perkotaan berkelanjutan yang efisien, fleksibel, menarik, aman, dan murah, dengan sedikit lalu lintas, perjalanan, dan pekerjaan. Artinya, peningkatan mobilitas ini menekankan pada transportasi umum, pejalan kaki, kendaraan tidak bermotor, dan transportasi kargo, serta menawarkan transportasi umum yang menarik dan efisien serta menghilangkan kebutuhan untuk mengemudi dan mengendarai sepeda motor.

Faktor penting dalam perencanaan mobilitas kota yang berkelanjutan adalah dari bagaimana kemauan suatu kota untuk mencoba ide-ide baru untuk belajar atau mempelajari rencana mobilitas dari satu sama lain. Dari contoh kota yang sudah menerapkan rencana dan tindakan mobilitas kota, diperoleh hasil sebagai berikut:

- 1) Mengurangi jumlah kemacetan lalu lintas yang bersifat sementara dan sangat parah.
- 2) Pengurangan kebisingan, pengurangan polusi udara, dan pengurangan kecelakaan.
- 3) Secara signifikan mengurangi konsumsi energi.
- 4) Berkurangnya waktu perjalanan rata-rata
- 5) Lebih banyak tersedia ruang publik
- 6) Biaya eksternal berkurang
- 7) Meningkatnya angka kesehatan pada penduduk yang disebabkan sudah berkurangnya polusi udara
- 8) Peningkatan jumlah sepeda dan pejalan kaki.
- 9) Serta bertambahnya kualitas lingkungan hidup di suatu kota.

#### **2.1.1 Tantangan Kemacetan**

Menurut (Schränk et al., 2015) dalam Juan de Dios Ortúzar, dalam 20 tahun, populasi kota akan meningkat sebesar 10%, jarak tempuh jalan perkotaan akan meningkat sebesar 15%, dan waktu yang hilang akibat kemacetan lalu lintas akan meningkat sebesar tiga kali lipat. Pendapat ini berkaitan dengan investasi jalan raya perkotaan terbesar di dunia, dan kesimpulannya adalah bahwa investasi dalam peningkatan kapasitas bukanlah solusi untuk pandemi kemacetan lalu lintas yang melanda sebagian besar wilayah metropolitan saat ini. Meningkatnya angka kemacetan di suatu kota yang diakibatkannya oleh semakin banyaknya penggunaan mobil sangatlah berdampak negatif terhadap moda transportasi yang kemudian terganggu pada peningkatan populasinya di pinggiran kota yang mana terpisah secara spasial, oleh karena itu proses tersebut akan digabungkan untuk menghasilkan suatu penurunan besar pada efisiensi layanan angkutan umum, dimana hal ini membuat suatu kepemilikan kendaraan pribadi akan jauh lebih menarik dimana untuk membantu mengurangi jumlah pengguna bus dan dengan demikian akan mendorong operator bus untuk menuju defisit. Selama jam sibuk biaya eksternal yang dikeluarkan untuk kendaraan pribadi (mobil) akan jauh lebih tinggi 10 kali/penumpang (km), daripada biaya perjalanan bus.

Para ahli mencapai konsensus yang adil tentang tantangan yang dihadapi oleh pembangunan kota berkelanjutan dalam hal mobilitas. Tantangan keberlanjutan suatu kota mempunyai tiga komponen utama yaitu:

- 1) Ketergantungan berlebihan pada mobil pribadi;
- 2) Konsumsi lahan yang berlebihan (biasanya lahan pertanian berkualitas tinggi);
- 3) Jejak ekologis yang sangat besar.

Tetapi tetap harus diakui bahwa suatu kemacetan lalu lintas tidak bisa sepenuhnya dihilangkan dengan mudah (terutama diakibatkan oleh penggunaan mobil pribadi), yang dapat dilakukan adalah dengan mengelola sedemikian rupa sehingga nantinya akan tetap dalam tingkatan pada batas wajar, salah satu solusi yang cukup efisien untuk permasalahan kemacetan suatu kota adalah dengan mengelola permintaan atau mengurangi arus kendaraan di jalan kota, peningkatan kapasitas jalan merupakan bukan solusi untuk jangka panjang. Berbagai langkah sudah diusulkan untuk mengurangi dan mengatasi kemacetan yang terjadi. Berikut adalah dua cara langsung untuk mengatasi kemacetan perkotaan:

- 1) Pembatasan Kendaraan

Menurut (Cantilo & Ortuzar., 2014) menjelaskan bahwa sistem pembatasan kendaraan seperti *Kolombia Pico y Placa* sudah diterapkan berdasarkan nomor plat kota-kota yang ada di Amerika Latin dan wilayah lainnya, namun masih seringkali hanya berfungsi dalam jangka waktu yang singkat. Untuk mengatasi keterbatasan permasalahan ini, banyak sekali pengemudi yang pada akhirnya memutuskan untuk membeli mobil kedua, biasanya produk-produk yang lebih tua dan lebih murah, produk tersebut cenderung akan lebih banyak mencemari lingkungan hidup, kemudian lebih parah lagi, kendaraan tua tersebut akan digunakan oleh para anggota keluarga lainnya dihari biasa yang pada akhirnya mobil tidak dibatasi sehingga akan memperparah kemacetan lalu lintas.

- 2) Penetapan Harga Jalan Raya

Pada teori ini penggunaan secara optimal menjadi macet barang publik dapat dicapai dengan menetapkan harga pada biaya marjinal,

dan prinsip ini merupakan salah satu norma peraturan yang diterapkan untuk sebagian kepentingannya utilitas seperti layanan transportasi (contoh seperti tarif penerbangan), listrik, telpon rumah, dan air minum, untuk tarif akan dikenakan lebih tinggi jika konsumsi juga besar.

## **2.2 Smart Digital Infrastruktur**

Digitalisasi merupakan sebuah proses konversi dari segala bentuk fisik atau analog ke dalam bentuk digital (Deegan,2002;38). Digitalisasi, dalam arti luas, adalah proses mengubah bentuk cetak menjadi bentuk elektronik dengan proses pemindaian yang menghasilkan halaman elektronik yang sesuai untuk penyimpanan, pengambilan, dan transfer komputer. Dalam sistem informasi, digitalisasi umumnya mengacu pada konversi teks tercetak ataupun gambar (foto, ilustrasi, peta, dsb). Sedangkan digitalisasi, menurut Terry Kuny, adalah tindakan mengubah suatu informasi menjadi bit, seperti buku, rekaman suara, gambar, atau video. Dalam sistem komputer, bit adalah unit dasar data. Semenatawa itu, menurut Marilyn Deegan (2002) “digitalisasi merupakan proses mengubah semua jenis dokumen tercetak atau lainnya menjadi tampilan digital.”

Era digital biasanya dielu-elukan sebagai revolusi industri keempat kecuali revolusi ini berpotensi mengubah setiap aspek kehidupan sehari-hari, mulai dari membentuk kembali cara orang membuat keputusan, menambah pengalaman pelanggan, serta menciptakan model bisnis baru hingga memaksimalkan rantai nilai untuk tingkat yang belum pernah terjadi sebelumnya. efisiensi. Revolusi digital didorong oleh 4 macam teknologi, meski bukan hal baru, telah maju dalam beberapa tahun terakhir untuk meningkatkan dampaknya secara signifikan terhadap ekonomi global:

- **Internet Seluler**

Gerbang utama orang ke Internet sekarang adalah perangkat seluler, yang telah melampaui peralatan saluran tetap. Perangkat seluler saat ini menyumbang 60% dari semua lalu lintas online di seluruh dunia.

- **Teknologi Cloud**

Lebih banyak kekuatan pemrosesan sekarang dapat diakses dari jarak jauh berkat koneksi Internet yang lebih murah dan lebih cepat. Untuk

pertama kalinya pada tahun 2014, lebih banyak beban kerja informasi yang diproses di cloud daripada di lingkungan TI tradisional.

- Internet of Things (IoT)

Ada 18,2 miliar perangkat yang terhubung ke Internet pada tahun 2015. Angka ini diprediksi akan meningkat menjadi 50 miliar pada tahun 2020.<sup>2</sup> Lebih banyak perangkat yang terhubung dan dikendalikan dari jarak jauh, serta model bisnis dan operasional baru, didorong oleh sensor dan aktuator yang lebih murah dan lebih cepat dan koneksi Internet yang lebih andal, termasuk barang-barang terobosan seperti mobil otonom dan rumah pintar.

- Data besar dan analitik canggih

Pada tahun 2016, lalu lintas Internet mencapai 1 zetabyte — setara dengan 1 triliun gigabyte.<sup>3</sup> Objek sehari-hari mengirimkan informasi setiap detik dari operasi mereka, dan komputer dengan tenaga kuda analitis canggih meningkatkan pengambilan keputusan manusia dan melepaskan kekuatan big data untuk mengoptimalkan rantai pasokan dan proses bisnis di berbagai sektor mulai dari perawatan kesehatan dan ritel hingga energi dan pertambangan.

## **2.3 Platform Infrastruktur Digital**

Saat ini dengan berkembangnya globalisasi maka berkembang juga dengan konsep smart city yang meliputi salah satu komponen yaitu smart infrastruktur. Dengan adanya smart infrastruktur kini mampu bertransformasi menjadi kedalam bentuk digital, secara etimologi digital berasal dari bahasa Yunani, dengan kehadiran platform-platform infrastruktur digital merupakan awal dari era informasi digital atau perkembangan teknologi yang modern. Teknologi digital ini adalah salah satu bentuk dari penggunaan teknologi modern atau terkini, biasanya berkaitan dengan munculnya internet dan komputer. Dalam penelitian ini yang menjadi batasan adalah smart infrastruktur digital (mobilitas) pergerakan orang sebelum dan setelah menggunakan platform infrastruktur digital yang tersedia di Kota Bandar Lampung. Mengiringi revolusi digital saat ini, justru inilah yang sangat menginspirasi wawasan masyarakat dalam kehidupan yang semakin kompleks, dengan kemajuan

dan perkembangan bidang teknis (teknologi), itu pasti akan sangat membuat perubahan besar di dunia. Secara umum transformasi infrastruktur fisik telah bertransformasi menjadi infrastruktur digital dalam bentuk platform digital yang fungsinya untuk menunjang kegiatan aktivitas masyarakat, dan saat ini sudah banyak platform-platform digital baik lokal maupun biasa, berikut merupakan jenis infrastruktur yang dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jaringan transportasi lokal
  - a) Go-Jek
  - b) Grabike
  - c) Maxim
2. Sarana pemerintahan dan pelayanan umum
  - a) ABANG-POL
  - b) E-LAPOR
  - c) KLA
  - d) PORTAL DATA
  - e) SAI BETIK
  - f) SAI PEPADUN
  - g) WEBSITE
3. Sarana pendidikan dan pembelajaran
  - a) Zoom Meeting
  - b) Google Meet
  - c) Classroom
  - d) Ruang Guru
  - e) Rumah Belajar
  - f) Edmodo Aplikasi
  - g) Quipper
  - h) Zenius
  - i) KelasKita
  - j) BimbelSMART
4. Sarana kesehatan
  - a) Alodokter: Chat Bersama Dokter
  - b) Halodoc

- c) KlikDokter.com
  - d) Practo
  - e) Dokter Diabetes
  - f) ApaSakitKu (ASK)
  - g) Doctor Gratis
  - h) HiDok
  - i) Yes Dok
  - j) ProSehat
  - k) PakDok
5. Sarana perdagangan dan jasa
- a) Bukalapak
  - b) Lazada Indonesia
  - c) Tokopedia
  - d) OLX Indonesia
  - e) Shopee
  - f) Zalora
  - g) E-Banking
  - h) Dana
  - i) LinkAja
  - j) OVO
  - k) Traveloka
  - l) Tiket.com
6. Jaringan air bersih
- a) PDAM Info
7. Jaringan listrik
- a) PLN Mobile
8. Jaringan telepon
- a) MyTelkomsel
  - b) Aplikasi MyIM3
  - c) My Smartfren
  - d) MyXL

## 2.4 Dampak Infrastruktur Digital

Dampak teknologi informasi ini telah banyak dilakukan dalam beberapa penelitian untuk mengetahui dampak yang terjadi dalam kehidupan keseharian yang ikut serta mempengaruhi generasi perubahan pada suatu kota, dimana diklaim bahwa dampak dari penggunaan teknologi informasi digital dapat mengubah struktur kota. Namun, bukti empiris bahwa suatu struktur kota berkembang dan berkembang sebagai akibat dari kemajuan teknologi tidak dapat ditemukan karena perubahan kota membutuhkan waktu yang lama dan tidak dipengaruhi oleh faktor lain.

Menurut (Castells, 1996) dalam (Nandi, 2010) menyebutkan bahwa dampak yang timbul dapat mempengaruhi struktur kota dan bergantung pada aplikasi tersebut, seperti internet hendak memajukan peran suatu kota besar sebagai letak industri maupun jasa, kemudian menurut (Kumar, 1989) terjadinya penurunan intensitas hubungan antara kekuatan tenaga kerja serta kegiatan ekonomi yang terajadi yang dapat dinilai melalui suatu perubahan frekuensi perjalanan masyarakat. Kebiasaan perjalanan masyarakat akan berubah serta jumlah perjalanan yang diharapkan akan berkurang setelah menggunakan teknologi informasi dan akan mempengaruhi tataguna lahan di perkotaan (Hjorthol, 2002) dalam Nandi (2010). Meningkatnya jumlah perusahaan multinasional yang mampu meningkatkan konsentrasi operasi kantor pusat di beberapa kota besar menunjukkan dampak perkembangan teknis terhadap konsentrasi global industri dan jasa.

Dampak terhadap sistem transportasi perkotaan dinyatakan memiliki dampak yang tidak langsung pada kebutuhan transportasi dikarenakan adanya perubahan pada guna lahan serta suatu jenis aktivitas masyarakatnya. Penggunaan teknologi informasi digital disebut dapat mempengaruhi perilaku perjalanan masyarakat itu sendiri, oleh karena itu masyarakat harus mempelajari manfaat serta kekurangan dari teknologi informasi digital. Menurut (Talvetie, 2003) menjelaskan bahwa pengaruh penggunaan teknologi informasi digital yaitu mampu mengurangi total jam perjalanan masyarakat (*Vehicle Miles Travelled*, serta dapat mengurangi biaya pada

pemeliharaan infrastruktur lokal, serta mengurangi pencemaran udara yang terjadi, dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Menurut (Pendyala, 1991) dalam (Nandi,2010) kegiatan yang dilakukan secara digital seperti teleworking, teleshopping, dan telesocializing adalah suatu opsi yang terbilang baru, masyarakat tidak memilih guna melakukan suatu perjalanan dalam jarak jauh. Castells berpendapat bahwa kemunculan teknologi informasi (*virtual*) sebagai petunjuk perkembangan suatu teknologi informasi memberikan pengaruh terhadap bentuk perkotaan serta sosial-spasial seperti terjadi nya peningkatan jumlah pekerja *fleksibel*-waktu, *mobile offices*; *teleshopping* atau penambahan layanan antar *telecommuting*; *intelligent routing*, *dispatching*, dan *order tracking*; *telemedicine*; belajar jarak jauh. Dampak tersebut akan menaikkan nilai travel demand, mobilitas serta terjadinya potensi kemacetan lalu lintas. Dengan pergeseran persepsi tentang situs yang paling penting untuk dikunjungi, lebih banyak individu akan berhenti di berbagai lokasi, meningkatkan mobilitas kota, terutama mengingat jam kerja, jadwal, dan jejaring sosial yang sepi. Seiring waktu menjadi lebih fleksibel, tempat kegiatan menjadi lebih spesifik (tunggal). Sedangkan menurut (Moktharian, dkk.,1995) dalam Nandi (2010) dampak teknologi informasi harus dinilai berdasarkan dengan jumlah keseluruhan perjalanan harian masyarakat, tidak hanya pada perjalanan masyarakat ke tempat kerja.

## 2.5 Persepsi Masyarakat

Persepsi adalah salah satu karakteristik psikologis yang sangat penting bagi seseorang dalam merespon kehadiran berbagai ciri dan gejala di sekitarnya. Persepsi biasanya mencakup berbagai pemahaman internal dan eksternal. Menurut (Kartono & Gulo, 1987) menyebutkan bahwa persepsi ialah seseorang menjadi sadar akan segala sesuatu yang terkait dengan lingkungannya melalui inderanya sebagai respons langsung terhadap sesuatu atau proses. Sedangkan menurut (Waidi, 2006) menjelaskan bahwa persepsi adalah sesuatu hasil dari otak untuk memahami atau menilai sesuatu hal yang terjadi di sekitarnya. Segala sesuatu yang terdapat pada diri pribadi,

contohnya sentimen, pengalaman, keahlian penalaran, kerangka acuan, serta lain-lain, akan berperan pada persepsinya (Walgito, 2000).

(Mertes & Hall, 1995) mengatakan bahwa persepsi datang dari stakeholder yang dimana termasuk masyarakat, persepsi itu sendiri bervariasi mulai dari penemuan masalah, hingga visi sistem ideal yang dibutuhkan masyarakat, setelah itu, data ini dapat diperiksa dan dibandingkan dengan kenyataan yang dapat diukur, yaitu data yang sebenarnya. Panca indera, pengenalan pola, dan perhatian merupakan tiga komponen persepsi yang dianggap relevan dengan kognisi manusia (Suharman, 2005). Oleh karena itu, pemahaman persepsi dapat dikaitkan dengan reaksi seseorang atau pengetahuan lingkungan, yang terkait dengan pandangan orang tersebut atas perspektif baru tentang suatu hal berdasarkan indera, pengalaman, keahlian juga orang lain, dan Persepsi adalah suatu proses yang dimulai dengan penglihatan dan berpuncak pada respon internal yang memungkinkan individu untuk menyadari segala sesuatu di lingkungannya melalui inderanya.

#### **2.5.1 Syarat Adanya Persepsi Masyarakat**

Menurut (Sunaryo, 2004), berikut ialah prasyarat terjadinya persepsi:

- a) Terdapatnya objek yang dipersepsi
- b) Adanya perhatian yang merupakan tahap awal dalam proses mempertahankan persepsi.
- c) Adanya organ sensorik/reseptor yang merupakan alat untuk menerima masukan.
- d) Saraf sensorik menyediakan sarana untuk mentransmisikan rangsangan ke otak, yang kemudian berfungsi sebagai sarana untuk memunculkan respons.

#### **2.5.2 Faktor Yang Mempengaruhi Terjadinya Persepsi**

Menurut (Walgito, 2004), ada banyak faktor yang mempunyai peran pada persepsi, diantaranya:

- a) Benda yang dilihat akan memberikan rangsangan yang mempengaruhi indera ataupun reseptor. Rangsangan bisa timbul dari luar atau dari dalam manusia yang mempersepsikan, dan dapat langsung menghubungi saraf penerima yang berfungsi sebagai reseptor.

- b) Alat indera, saraf, serta sistem saraf ialah alat untuk menerima masukan; Saraf sensorik juga harus hadir untuk menyampaikan rangsangan yang diterima reseptor ke susunan saraf pusat yakni otak yang berfungsi sebagai pusat kesadaran. Sebuah motor yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang diperlukan sebagai alat untuk membuat reaksi.
- c) Perhatian diperlukan untuk menyadari atau mempersepsikan, dan ini merupakan fase terpenting dalam persiapan persepsi. Konsentrasi atau pemusatan semua aktivitas individu yang terfokus pada sekelompok objek disebut sebagai perhatian.

Unsur-unsur berikut menyebabkan satu dengan yang lain mempunyai perbedaan pandangan pribadi, mempengaruhi pengalaman pribadi terhadap suatu item, meskipun objeknya sama. Pada dasarnya, perspektif seseorang dihasilkan dalam dirinya, tetapi juga dipengaruhi oleh pengalaman, proses belajar, dan informasinya. Perbedaan pandangan dapat diketahui dengan adanya perbedaan-perbedaan dari individu seperti kepribadian, sikap, dan motivasi.

Sementara itu, (Toha, 2003) menyatakan bahwa unsur-unsur berikut mempengaruhi persepsi seseorang:

- a) Emosi, sikap, dan kepribadian individu, prasangka, keinginan, atau harapan, perhatian (fokus), proses belajar, kesulitan fisik, penyakit mental, nilai dan kebutuhan, serta minat dan alasan merupakan contoh variabel internal.
- b) Faktor eksternal seperti riwayat keluarga, informasi yang diperoleh, pengetahuan dan kebutuhan di lingkungan, intensitas, ukuran, lawan, pengulangan gerak, hal baru dan akrab atau benda asing, dan intensitas, ukuran, lawan, pengulangan gerak, baru dan benda asing atau benda asing, dan intensitas, ukuran, lawan, pengulangan gerak, benda baru dan akrab atau benda asing.

## 2.6 Sintesa Penelitian

Penentuan indikator yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada kajian teoritis tersebut di atas. Teori yang disebutkan di atas terdiri dari spesialis, dan menurut penelitian sebelumnya, setiap teori memiliki sudut pandang yang unik karena keadaan studi kasus. Meskipun ada beberapa

perbedaan antara banyak ide yang diberikan, semuanya memiliki tujuan yang sama dalam hal pengaruh infrastruktur digital terhadap mobilitas kota. Karena variabel-variabel tersebut dimodifikasi untuk wilayah penelitian pada penelitian ini, maka tidak keseluruhan variabel yang tercantum pada teori-teori yang beragam tersebut digunakan dalam penelitian ini. Hasil sintesis penelitian ini berupa variabel-variabel yang bisa diterapkan agar mengetahui pengaruh infrastruktur digital terhadap mobilitas Kota Bandar Lampung yang relevan dengan wilayah subjek penelitian.

### 2.6.1 Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari temuan evaluasi literatur tentang pentingnya penelitian. Variabel adalah turunan dari indikator yang diteliti. Elemen-elemen dalam penelitian ini dibahas berdasarkan tujuan penelitian, dan persepsi publik merupakan faktor penentu dalam mengevaluasi apa manfaat infrastruktur digital cerdas di Kota Bandarlampung. Variabel tersebut akan disesuaikan dengan Platform-Platform yang ada di Bandarlampung atau yang sudah sering digunakan oleh masyarakat Kota Bandarlampung.

**TABEL II. 1 VARIABEL PENELITIAN**

| No. | Sasaran                                                                                        | Variabel                     | Turunan (Sub-Variabel)                    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|
| 1   | Mengidentifikasi penggunaan infrastruktur digital di Kota Bandarlampung                        | Sarana Pemerintahan          | Aplikasi (Platform) Infrastruktur Digital |
| 2   | Mengidentifikasi dampak penggunaan infrastruktur digital terhadap Mobilitas Kota Bandarlampung | Sarana Pendidikan            |                                           |
|     |                                                                                                | Sarana Kesehatan             |                                           |
|     |                                                                                                | Sarana Perdagangan dan Niaga |                                           |
|     |                                                                                                | Jaringan Air Bersih          |                                           |
|     |                                                                                                | Jaringan Listrik             |                                           |
|     |                                                                                                | Jaringan Telepon             |                                           |
|     |                                                                                                | Jaringan Transportasi        |                                           |

*Sumber : Hasil Analisis Peneliti, 2020*