Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan

Hendra Julianto, Noptri Jumario

Jurusan Teknik Sipil, Universitas Kaltara, Tanjung Selor
E-mail : *hendra.julianto@gmail.com, E-mail : noptri.jumario@gmail.com*

ABSTRAK

Begitu banyak persoalan di kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan, disisi lain, berbagai upaya telah dilakukan untuk melakukan penataan kawasan pesisir, akan tetapi belum berhasil. Penataan maksimal hanya bisa dilakukan setelah terjadinya kebakaran dengan konsep *land consolidation* (LC), Pemukiman disekitar lokasi kebakaranpun yang tadinya tampak kumuh ikut berbenah dengan melakukan penimbunan dan melakukan renovasi sendiri karena mudahnya akses jalan disekitar lokasi kebakaran tersebut. Berdasarkan hal tersebut, pembukaan akses dengan pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu solusi untuk melakukan pembenahan di kawasan kumuh pesisir.

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan. Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linear sederhana, koefisien korelasi, koefisien determinasi dan uji kelayakan model (uji F). Sementara variabel indikator pembangunan infrastruktur jalan terdiri dari: peningkatan kualitas jalan, pelebaran jalan, pembangunan jalan baru, pembangunan jembatan, terbukanya akses jalan sedangkan variabel indikator penataan kawasan kumuh terdiri dari: kondisi bangunan gedung, kondisi jalan lingkungan, kondisi penyediaan air minum, kondisi drainase lingkungan, kondisi pengelolaan air limbah, kondisi pengelolaan persampahan, kondisi proteksi kebakaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, terdapat pengaruh positif variabel pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir tetapi tidak signifikan; terdapat hubungan yang rendah antara variabel pembangunan infrastruktur jalan dengan variabel penataan kawasan kumuh yaitu sebesar 17,6%; Terdapat pengaruh sebesar 3% variabel pembangunan infrastruktur jalan terhadap variabel penataan kawasan kumuh, sedangkan sisanya yaitu sebesar 97% dipengaruhi oleh variabel-variabel lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Kata Kunci

Pengaruh, Infrastruktur Jalan, Penataan Kawasan Kumuh

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kawasan kumuh merupakan masalah yang dihadapi oleh hampir semua kota-kota besar di Indonesia bahkan kota-kota besar di negara berkembang lainnya. Menurut data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), jumlah kawasan kumuh pada seluruh kota di Indonesia mencapai 38.431 hektar, dimana 23.473 hektar berada di wilayah perkotaan dan 11.957 hektar berada di wilayah pedesaan. Sebagai kota pulau, kawasan kumuh juga terdapat di Kota Tarakan. Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Tarakan, kawasan kumuh di kota Tarakan seluas kurang lebih 33,4 hektar yang tersebar pada 4 Kelurahan,

Kelurahan Selumit, Kelurahan Selumit Pantai, Kelurahan Gunung Lingkas dan Kelurahan Sebangkok

Beberapa persoalan terjadi di kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan, yaitu mulai dari permukiman di sekitar pantai yang cenderung tidak teratur dan rawan kebakaran; tertutupnya akses publik ke arah laut/sungai, bahkan cenderung mengintervensi hutan mangrove; kurangnya prasarana permukiman seperti penerangan jalan (PJU), air bersih, pengolahan air limbah; sampah berserakan di bawah kolong rumah; hingga minimnya akses jalan lingkungan. Disisi lain, berbagai upaya telah dilakukan untuk melakukan penataan kawasan pesisir yaitu dengan berbagai program serta kebijakan termasuk adanya

rencana untuk melakukan relokasi, akan tetapi tidak dapat dilaksanakan karena persoalan sosial serta membutuhkan biaya yang sangat besar sekali.

Penataan maksimal hanya bisa dilakukan setelah terjadinya kebakaran dengan konsep *land consolidation* (LC), dimana penataannya terlebih dahulu mengurug seluruh lokasi *ex*-kebakaran untuk kemudian selanjutnya dilakukan penataan ulang agar menjadi sebuah kawasan permukiman yang layak. Pemukiman disekitar lokasi kebakaran pun yang tadinya tampak kumuh ikut berbenah dengan melakukan penimbunan dan melakukan renovasi sendiri karena mudahnya akses jalan disekitar lokasi kebakaran tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, pembukaan akses dengan pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu solusi untuk melakukan pembenahan di kawasan kumuh pesisir. Pembangunan infrastruktur jalan dapat dilakukan dengan mengganti seluruh jembatan kayu yang sudah di makan usia dengan konstruksi terbuat dari beton, menambah lebar minimal untuk mengantisipasi bila terjadi musibah kebakaran, menambah pembangunan jalan utama menuju laut berdasarkan kondisi existing serta menambah akses jalan disepanjang pesisir. Diharapkan dengan adanya pembangunan infrastruktur jalan akan memudahkan untuk melakukan penataan kawasan kumuh pesisir. Dalam penelitian ini akan dibahas mengenai pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir di Kota Tarakan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan?
2. Bagaimana hubungan pembangunan infrastruktur jalan dengan penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan?
3. Seberapa besar pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Adapun maksud dan tujuan penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan.

2. Untuk mengetahui hubungan pembangunan infrastruktur jalan dengan penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan.
3. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir Kota Tarakan.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai masukan kepada Pemerintah dalam menyusun kebijakan perencanaan pembangunan terutama dalam bidang infrastruktur jalan guna meningkatkan kualitas lingkungan kawasan kumuh pesisir. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi salah satu studi empiris yang dapat memperkaya khasanah ilmu pengetahuan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Infrastruktur Jalan

Infrastruktur Jalan adalah suatu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air,serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Jalan juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota serta kaitan dengan daerah belakangnya (*hinterland*)[1].

Jalan memiliki tujuan dan fungsi bagi perekonomian suatu wilayah. Tujuan dan fungsi tersebut, antara lain :

1. Dapat membuka akses atau jalan masuk dari suatu wilayah ke wilayah lain, yang disebut sebagai fungsi *land acces*. Fungsi ini sangat penting untuk meningkatkan PDRB dan mengurangi daerah yang tertinggal.
2. Jalan berfungsi untuk pelayanan masyarakat setempat (*community service function*). Pada fungsi ini jalan dapat memberikan jasa-jasanya dalam proses pendistribusian produk, pemasaran ataupun kegiatan-kegiatan masyarakat dan ekonomi lainnya.
3. Jalan dapat memberikan pelayanan bagi angkutan masyarakat jarak jauh dan antar kota atau wilayah, yang berfungsi sebagai

interchange community and long distance transportation. Fungsi jalan ini penting bagi wilayah negara yang luas karena semakin berkembangnya teknologi kendaraan bermotor khususnya angkutan jalan jauh.

2.2 Kawasan Kumuh

Kawasan kumuh adalah kawasan dimana rumah dan kondisi hunian masyarakat di kawasan tersebut sangat buruk. Rumah maupun sarana dan prasarana yang ada tidak sesuai dengan standar yang berlaku, baik standar kebutuhan, kepadatan bangunan, persyaratan rumah sehat, kebutuhan sarana air bersih, sanitasi maupun persyaratan kelengkapan prasarana jalan, ruang terbuka, serta kelengkapan fasilitas sosial lainnya.

Ciri-ciri permukiman kumuh, seperti yang diungkapkan oleh Suparlan (1997)[2] adalah:

1. Fasilitas umum yang kondisinya kurang atau tidak memadai.
2. Kondisi hunian rumah dan permukiman serta penggunaan ruang-ruangnya mencerminkan penghuninya yang kurang mampu atau miskin.
3. Adanya tingkat frekuensi dan kepadatan volume yang tinggi dalam penggunaan ruang-ruang yang ada di permukiman kumuh sehingga mencerminkan adanya kesemrawutan tata ruang dan ketidakberdayaan ekonomi penghuninya.
4. Permukiman kumuh merupakan suatu satuan-satuan komunitas yang hidup secara tersendiri dengan batas-batas kebudayaan dan sosial yang jelas, yaitu terwujud sebagai:
 - a. Sebuah komunitas tunggal, berada di tanah milik negara, dan karena itu dapat digolongkan sebagai hunian liar.
 - b. Satuan komunitas tunggal yang merupakan bagian dari sebuah RT atau sebuah RW.
 - c. Sebuah satuan komunitas tunggal yang terwujud sebagai sebuah RT atau RW atau bahkan terwujud sebagai sebuah Kelurahan dan bukan hunian liar.
5. Penghuni permukiman kumuh secara sosial dan ekonomi tidak homogen, warganya mempunyai mata pencaharian dan tingkat kepadatan yang beranekaragam, begitu juga asal muasalnya. Dalam masyarakat permukiman kumuh juga dikenal adanya pelapisan sosial berdasarkan atas kemampuan ekonomi mereka yang berbeda-beda tersebut.
6. Sebagian besar penghuni permukiman kumuh adalah mereka yang bekerja di sektor informal atau mempunyai mata pencaharian tambahan di sektor informal.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Lingkup Kegiatan

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Tarakan tepatnya di kelurahan Selumit Pantai. Secara geografis wilayah Kota Tarakan berada antara 117°34'-117°38' Bujur Timur dan 3°19'-3°20' Lintang Utara. Luas Wilayah Kota Tarakan menurut kecamatan dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 3.1 Luas Wilayah Kota Tarakan menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Luas Wilayah (m ²)		Total
		Daratan	Lautan	
1	Tarakan Timur	58,01	299,69	357,70
2	Tarakan Tengah	55,54	28,46	84,00
3	Tarakan Barat	27,89	18,46	46,35
4	Tarakan Utara	109,36	59,92	169,28
Jumlah		250,80	406,53	657,33

Sumber: Kantor Pertanahan Kota Tarakan

Gambar 3.1 Peta Administrasi Kota Tarakan (Bappeda Kota Tarakan)

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Tarakan nomor 650 /HK-II/69 /2015, menetapkan bahwa lokasi perumahan kumuh dan permukiman kumuh di Kota Tarakan ditetapkan sebagai berikut:

Tabel 3.2 Lokasi Perumahan Kumuh dan Pemukiman Kumuh Kota Tarakan

No	Lokasi		Luas Kawasan (m ²)
	Kecamatan	Kelurahan	
1	Tarakan Tengah	Selumit Pantai	250.340
		Sebengkok	23.400
		Selumit	12.100
2	Tarakan Timur	Lingkas Ujung	46.700
Total			329.540

Sumber: SK Walikota 650/HK-II/69/2015

Profil Kawasan Kumuh Selumit Pantai

Kawasan kumuh Selumit Pantai termasuk kategori kumuh berat dengan luasan mencapai 25,04 ha dari luas kawasan sebesar 35,05 ha. Permasalahan utama kawasan kumuh Selumit Pantai menurut laporan RP2KPKP [3], sebagai berikut:

- Rendahnya Kesadaran Masyarakat Mengenai Perilaku Hidup Bersih & Sehat (PHBS)
- Ketidakberdayaan MBR didalam pemenuhan rumah sehat & layak huni (Kemiskinan Perkotaan)
- Kawasan Rawan Banjir & Rawan Rob
- Sanitasi Beresiko Tinggi
- Ketidakteraturan bangunan & Kepadatan bangunan tinggi
- Tingginya RTLH
- Banyaknya masyarakat menempati bangunan milik orang lain

Gambar 3.2 Peta Kawasan Kumuh Selumit Pantai Kota Tarakan (RP2KP Kota Tarakan)

3.2 Desain Penelitian

Dalam penelitian ini akan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif guna mendapatkan jawaban hipotesis yang telah diajukan

serta dapat mewujudkan tujuan penelitian sesuai dengan yang telah ditetapkan. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisa non statistik untuk menganalisis data kualitatif, yaitu dengan membaca table-tabel, grafik/angka-angka yang tersedia kemudian dilakukan uraian dan penafsiran.

Desain penelitian ini mengambil suatu pendekatan dalam bentuk pengujian pengaruh antara variabel. Penelitian dan penggunaan desain ini dengan tujuan untuk mempermudah pengukuran hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Dalam hal ini pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan.

3.3 Variabel Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian ini menggunakan variabel pembangunan infrastruktur jalan sebagai variabel bebas. Sedangkan yang menjadi variabel terikat adalah penataan kawasan kumuh.

Dengan demikian, maka penelitian ini dapat diilustrasikan sebagai berikut:

Keterangan:

X = Pembangunan Infrastruktur Jalan

Y = Penataan kawasan kumuh Pesisir

Pxy = Menunjukkan seberapa besar pengaruh (X) terhadap (Y)

Deskripsi Instrumen Penelitian

1. Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan

a) Definisi Konseptual Pembangunan Infrastruktur Jalan

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu program utama pemerintah sebagai struktur dasar dalam penataan elemen lingkungan. Dengan adanya sarana transportasi darat, maka pertumbuhan ekonomi meningkat, serta peningkatan akses terhadap pelayanan masyarakat apat berjalan dengan lancar dan cepat.

b) Definisi Operasional Pembangunan Infrastruktur Jalan

Skor pembangunan infrastruktur jalan yang diperoleh dari 30 responden yang diukur dengan menggunakan instrumen berbentuk skala likert (*likert scale*) terdiri dari 5 butir pertanyaan yang ditandai dengan beberapa indikator yaitu: peningkatan kualitas jalan, pelebaran jalan, pembangunan jalan baru, pembangunan jembatan, terbukanya akses jalan.

c) Kisi-Kisi Instrumen Pembangunan Infrastruktur Jalan

Data penelitian tentang pembangunan infrastruktur jalan yang disusun dengan skala likert (*likert scale*) dimaksud adalah skor 1 sebagai pembangunan infrastruktur jalan yang terendah dan skor 5 adalah pembangunan infrastruktur jalan yang tertinggi. Kisi-kisi ditampilkan merupakan matriks dari variabel dan indikator serta sebaran butir instrumen.

Dari matriks ini tercatat 5 butir yang digunakan dalam penelitian untuk mendapatkan sejumlah informasi atau data dari responden. Berikut dapat dilihat kisi-kisi variabel pembangunan infrastruktur jalan yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 3.3 Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

Variabel	Indikator	Keterangan
Pembangunan infrastruktur jalan	Peningkatan kualitas jalan	Peningkatan kualitas jalan L1,2m=2028,33m, L1,5m=2918,72m, L1,8m=269,96m, L2m=878,36m, L3m=489,36m, L4m=2923,04m, L5m=55,34m
	Pelebaran Jalan	Pelebaran jalan dari 1m menjadi L=3m (664,73m), L=4m(2004,04m)
	Pembangunan jalan baru	Pembangunan baru jalan lingkungan L=3m(664,73m), L=4m(2004,04m)
	Pembangunan Jembatan	Pembangunan Jembatan Tipe I(L=5m)=2 unit, Tipe II(L=5m)=1 unit, Tipe III(L=2m)=5 unit
	Terbukanya akses jalan	Terbukanya akses jalan 664,73m dan 2004,04m

Sumber: hasil analisis dan data sekunder

2. Variabel Penataan Kawasan Kumuh

a) Definisi Penataan Kawasan Kumuh

Penataan kawasan kumuh adalah berbagai jenis kegiatan, baik yang mencakup sektor pemerintah maupun masyarakat dan dilaksanakan dalam rangka memperbaiki tingkat kesejahteraan masyarakat.

b) Definisi Operasional Penataan Kawasan Kumuh

Skor penataan kawasan kumuh pesisir yang diperoleh dari 30 responden yang diukur dengan instrumen berbentuk skala likert (*likert scale*) yang terdiri dari 7 butir pernyataan yang ditandai oleh beberapa indikator yaitu: kondisi bangunan gedung, kondisi jalan lingkungan, kondisi penyediaan air minum, kondisi drainase lingkungan, kondisi

pengelolaan air limbah, kondisi pengelolaan persampahan, kondisi proteksi kebakaran.

c) Kisi-Kisi Instrumen Penataan Kawasan Kumuh Pesisir

Data penelitian tentang penataan kawasan kumuh disusun dengan menggunakan skala 1 sampai skala likert (*likert scale*) dimaksud adalah skor 1 adalah penataan kawasan kumuh yang terendah dan skor 5 adalah penataan kawasan kumuh yang tertinggi. Kisi-Kisi yang ditampilkan merupakan matriks dari variabel dan indikator serta sebaran butir instrumen.

Dari matriks ini tercatat 7 butir yang digunakan dalam penelitian untuk mendapatkan sejumlah data dan informasi dari responden. Berikut dapat dilihat kisi-kisi instrumen variabel penataan kawasan kumuh yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 3.4. Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan

Variabel	Indikator	Keterangan
Penataan Kawasan Kumuh Pesisir	Kondisi bangunan gedung	Jumlah Bangunan = 2.774 Unit • Jumlah RTLH = 268 Unit • 1.712 Unit Bangunan tdk teratur • 111 Unit/Ha tingkat kepadatan • 1.194 Unit Bangunan tdk sesuai
	Kondisi jalan lingkungan	Panjang Jalan = 24.320 m • 17.270 m tidak sesuai dengan PT • 6.298 meter mengalami kerusakan
	Kondisi penyediaan air minum	Cakupan pelayanan air = 33 Unit RT • 2.741 Unit RT tidak dapat akses • 2.518 Unit RT tidak terpenuhi kebutuhan air (60 l/org/hari)
	Kondisi drainase lingkungan	Panjang Drainase = 17.270 M • 12,90 Ha banjir • 7,06 Ha tidak tersedia drainase • 621,13m drainase tidak terhubung • 649,92m drainase tidak terpelihara • 5,925 m konstruksi tidak memadai
	Kondisi pengolahan air limbah	• 51%-75% Sistem pengelolaan air limbah sesuai standar teknis • 51%-75% Prasarana dan sarana sesuai dengan persyaratan teknis
	Kondisi pengelolaan sampah	Cakupan Sampah terangkut ke TPS/TPA = 957 Unit rumah tangga • 16,55 Ha Kws tidak dilengkapi sarana sesuai prasyarat teknis • 1.817 Unit RT tidak terlayani pengangkutan ke TPS/TPA • 15,30 Ha Kws tidak terpelihara
	Kondisi proteksi kebakaran	Jumlah Bangunan = 3051 Unit • 8,14 Ha tidak memiliki proteksi • 11,79 Ha tdk memiliki pasokan air • 4.667,04 meter jalan tidak dapat dilalui mobil pemadam kebakaran

Sumber: hasil analisis dan data sekunder

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Sugiyono (2011:141) menyatakan bahwa “Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari: Subjek/objek yang mempunyai kualitas dan

karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan”. Dalam penelitian ini populasi target adalah jumlah penduduk di kawasan kumuh Selumit pantai yang berjumlah 7.631 orang.

2. Sampel

Untuk menentukan sampel dari populasi digunakan perhitungan atau acuan tabel yang dikembangkan oleh ahli. Secara umum, untuk penelitian korelasional jumlah sampel minimal untuk memperoleh hasil yang baik adalah 30. Roscoe dalam Sugiyono (2011:90), memberikan acuan umum untuk menentukan sampel yaitu bahwa “Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500”. Dalam penelitian ini, peneliti tidak menggunakan perhitungan statistic untuk menentukan sampel, akan tetapi menggunakan sampel minimal untuk memperoleh hasil yang baik yaitu 30 sampel.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Dalam hal ini, data yang dikumpulkan ada dua yaitu data primer berupa kuisisioner dan data sekunder yang diperoleh melalui buku, literature dan sumber lainnya. Untuk kuesioner, pengumpulan data dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan untuk dijawabnya. Kuisisioner tersebut bersifat kualitatif yang kemudian dikuantitatifkan dengan cara memberi skor (nilai) dengan menggunakan skala likert yaitu sebagai berikut : Sangat setuju diberi nilai 5), Setuju diberi nilai 4, Cukup setuju diberi nilai 3, Tidak setuju diberi nilai 2 dan Sangat tidak setuju diberi nilai 1.

3.6 Metode Analisis

Dalam penelitian ini pengujian data dilakukan dengan cara:

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau tidaknya suatu kuesioner dalam mengukur. Uji validitas dalam penelitian ini menggunakan rumus korelasi *Pearson's Product Moment*.

Adapun langkah-langkahnya sebagai berikut:

- Menghitung harga korelasi setiap butir dengan rumus *Pearson Product Moment*, sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n \sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{\{n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2\} \{n \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2\}}}$$

(1)

Keterangan :

- r_{xy} = koefisien korelasi
- n = jumlah responden uji coba
- X = skor tiap item
- Y = skor seluruh item responden uji coba

- Menghitung harga t hitung dengan rumus sebagai berikut:

$$t_{hitung} = \frac{r_{xy} \sqrt{(n-2)}}{\sqrt{(1-r_{xy}^2)}}$$

(2)

Keterangan :

- t = Nilai t hitung
- n = jumlah responden uji coba
- r = koefisien korelasi hasil r hitung

- Mencari t tabel apabila diketahui signifikansi untuk $\alpha = 0.05$ dan $dk = 30 - 2 = 28$, dengan uji dua pihak
- Membandingkan t hitung dengan t tabel. Apabila t hitung lebih besar dari t tabel ($t_h > t_t$) maka butir instrumen tersebut valid, tetapi sebaliknya bila t hitung lebih kecil dari t tabel ($t_h < t_t$) maka instrumen tersebut tidak valid dan tidak dipergunakan dalam penelitian (Nidjo Sandjojo, 2011:130-131)

2. Uji Reabilitas

Analisis reliabilitas artinya adalah tingkat kepercayaan hasil suatu pengukuran. Adapun langkah-langkahnya adalah sebagai berikut :

- Menghitung varians skor tiap-tiap item dengan rumus :

$$S_i = \frac{\sum X_i^2 - \frac{(\sum X_i)^2}{N}}{N}$$

(3)

Dimana :

- S_i = Varians skor tiap-tiap item
- $\sum X_i^2$ = Jumlah kuadrat item X_i
- $(\sum X_i)^2$ = Jumlah item X_i dikuadratkan
- N = Jumlah responden

- Menjumlahkan varians semua item dengan rumus :

$$\sum S_i = S_1 + S_2 + S_3 + \dots + S_n$$

- Menghitung Varians total dengan rumus :

$$S_t = \frac{\sum X_t^2 - \frac{(\sum X_t)^2}{N}}{N}$$

(4)

- Menghitung nilai Alpha dengan rumus:

$$r_{11} = \frac{k}{k-1} \times \left\{ 1 - \frac{\sum S_i}{S_t} \right\}$$

(5)

Bila koefisien reliabilitas telah dihitung, nilai tingkat keandalan Cronbach's Alpha dapat ditunjukkan pada tabel berikut ini.

Tabel 3.4. Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

Nilai Alpha	Tingkat Keandalan
0.0 - 0.20	Kurang Andal
>0.20 – 0.40	Agak Andal
>0.40 – 0.60	Cukup Andal
>0.60 – 0.80	Andal
>0.80 – 1.00	Sangat Andal

3. Uji Normalitas

Uji normalitas liliefors digunakan bila ukuran sampel (n) lebih kecil dari 30. Jika nilai signifikan lebih dari 0,05 maka data tersebut terdistribusi normal begitu juga sebaliknya. Langkah-langkah uji normalitas data dengan rumus *Lilliefors*, yaitu:

- Mengurutkan data dari terkecil ke terbesar
- Mencari rata-rata, simpangan baku sampel (SD)
- Mencari nilai Z score, dengan rumus : $Z = (X_i - \text{Mean})/SD$
- Menentukan Nilai Z tabel $\{F(z)\}$ dengan menggunakan tabel *Normal Baku* dari 0 ke Z berdasarkan nilai Z score.
- Menentukan S(z) dengan rumus $S(z) = f \text{ kum} : N$
- Menghitung harga Lilliefors hitung dengan rumus : $L_h = |F(z) - S(z)|$
- Mencari nilai Lilliefors terbesar sebagai L_{hitung}
- Menentukan harga Lillefors tabel (L_t) dengan rumus : (a, n)
- Membuat kesimpulan :
 - Jika harga $L_h < \text{harga } L_t$, maka data berdistribusi normal
 - Jika harga $L_h > \text{harga } L_t$, maka data tidak berdistribusi normal

4. Analisis

Hasil penyebaran angka masing-masing data diberi skor untuk dihitung dan dianalisa. Teknik untuk menganalisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik dan regresi, yaitu dengan :

- Regresi linier sederhana untuk melihat linearitas hubungan antara variabel (X) dan variabel (Y) dan untuk menentukan kecenderungan kontribusi variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan (X) terhadap Penataan Kawasan Kumuh (Y).
- Korelasi sederhana untuk menentukan ada tidaknya hubungan variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan (X) terhadap Penataan Kawasan Kumuh (Y).

Adapun langkah-langkah yang harus ditempuh dalam penelitian ini adalah:

- Untuk mengetahui adanya pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y), maka digunakan regresi linear sederhana, dengan rumus:

Persamaan regresi dirumuskan : $Y = a + bX$

Dimana :

Y = Variabel terikat yang diproyeksikan

X = Variabel bebas mempunyai nilai tertentu untuk diprediksikan

a = Nilai konstanta harga Y jika X = 0

b = Nilai arah sebagai penentu ramalan

(prediksi) yang menunjukkan nilai peningkatan

(+) atau nilai penurunan (-) variabel Y

$$b = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \quad a = \frac{\sum Y - b \sum X}{n} \quad (6)$$

- Untuk melihat kekuatan hubungan dengan kolerasi sederhana dengan menggunakan rumus:

$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n \sum x^2 - (\sum x)^2][n \sum y^2 - (\sum y)^2]}} \quad (7)$$

Dimana:

R_{xy} : Koefisien kolerasi y dan x

$\sum x^2$: Jumlah kuadrat dari skor x

$\sum x$: Jumlah skor x

$n \sum y^2$: Jumlah kuadrat dari skor y

$\sum y$: Jumlah skor y

- Untuk melihat besarnya pengaruh variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan (X) terhadap variabel Penataan kawasan kumuh pesisir (Y) dengan angka R square atau koefisien determinasi, dengan menggunakan rumus:
 $KD = (r^2)$
- Dilanjutkan dengan uji signifikan korelasi produk momen dengan Uji (F) dengan menggunakan rumus:

Dimana:

jika $F_{hitung} < F_{tabel}$, maka H_0 diterima

jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Uji Validitas

Berdasarkan hasil uji validitas pada instrument variabel pembangunan infrastruktur jalan diperoleh hasil sebagai pada table berikut:

Tabel 4.1. Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

Item	rx _y	Thitung	ttabel (5%,28)	Validitas
X1	0.454	2.697	1.701	Valid
X2	0.549	3.474	1.701	valid
X3	0.455	2.707	1.701	Valid
X4	0.775	6.492	1.701	Valid

Sumber: hasil perhitungan

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka butir instrumen tersebut valid. Item tertinggi dengan nilai korelasi sebesar 0,775 adalah item 4. Untuk item terendah dengan nilai sebesar 0.454 adalah item 1. Sedangkan hasil uji validitas instrumen variabel penataan kawasan kumuh dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

Item	rx _y	t _{hitung}	t _{tabel} (5%,28)	validitas
Y1	0.445	2.630	1.701	valid
Y2	0.620	4.181	1.701	valid
Y3	0.340	1.913	1.701	valid
Y4	0.723	5.531	1.701	valid
Y5	0.539	3.387	1.701	valid
Y6	0.608	4.051	1.701	valid
Y7	0.552	3.507	1.701	valid

Sumber: hasil perhitungan

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka butir instrumen tersebut valid. Item tertinggi dengan nilai sebesar 0,723 adalah item 4. Sedangkan item yang terendah dengan nilai sebesar 0.340 adalah item 3.

4.2 Hasil Uji Reliabilitas

Hasil uji reliabilitas pada Tabel 4.3 di atas menunjukkan bahwa *cronbach's alpha* yang cukup besar yaitu 0.661, artinya nilai tersebut di atas 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa semua item-item pengukur variabel X dari kuesioner adalah reliable dengan tingkat andal

Tabel 4.3 Uji Reliabilitas Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan

$\sum$ Var	Var total	Alpha
2.201	4.368	0.661

Sumber: hasil perhitungan

Hasil uji reliabilitas pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai *cronbach's alpha* yang cukup besar yaitu 0.621, artinya nilai tersebut berada di atas 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa semua item-item pengukur variabel Y dari kuesioner adalah reliable dengan tingkat andal.

Tabel 4.4 Uji Reliabilitas Variabel Penataan Kawasan Kumuh.

$\sum$ Var	Var total	Alpha
5.078	10.868	0.621

Sumber: hasil perhitungan

4.3 Hasil Uji Normalitas

Berdasarkan tabel hasil perhitungan diperoleh harga L_h untuk variabel pembangunan infrastruktur sebesar = 0,010 dan untuk variabel penataan kawasan kumuh sebesar = 0.0818. Kemudian diperoleh bahwa harga L_{tabel} (L_t) dengan $\alpha = 95\%$ dan $n = 30$ adalah $L_t(0,05; 30) = 0,161$. Dengan demikian, karena $L_h = 0,010$ dan 0.0818 kurang dari $L_t(0,05; 30) = 0,137$, maka dapat disimpulkan bahwa data yang di uji berdistribusi normal.

4.4 Hasil Analisis Regresi Sederhana

Berdasarkan tabel 4.5 diperoleh persamaan regresi sederhana yaitu $Y = 19.016 + 0,278X$, maka diketahui bahwa:

1. Pembangunan infrastruktur jalan mempunyai pengaruh positif (koefisien regresi (b) = 0,278) terhadap penataan kawasan kumuh, artinya jika pembangunan infrastruktur jalan meningkat, maka penataan kawasan juga akan semakin meningkat;
2. Nilai konstanta adalah sebesar 19,016, artinya jika pembangunan infrastruktur jalan tidak berjalan atau sama dengan nol, maka penataan kawasan kumuh adalah sebesar 19,016 dengan asumsi variabel-variabel lain yang dapat mempengaruhi dianggap tetap.

Tabel 4.5 Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

	Intercept	X Variabel 1
Coefficients	19.01579	0.277822
Standard Error	5.928381	0.293415
t Stat	3.207585	0.946856
P-value	0.00334	0.351812

Sumber: hasil analisis

4.4 Hasil Uji Koefisien korelasi (r)

Dari hasil analisis korelasi @ didapat korelasi antara pembangunan infrastruktur dengan penataan kawasan kumuh adalah 0,176. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang rendah antara keduanya. Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin meningkat pembangunan jalan maka akan semakin meningkat penataan kawasan kumuh.

Tabel 4.6 Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

Regression Statistics	
Multiple R	0.176141
R Square	0.031026
Regression Statistics	
Adjusted R Square	-0.00358
Standard Error	3.302708
Observations	30

Sumber: hasil analisis

4.5 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Dari hasil uji koefisien determinasi (R^2) yang diperoleh sebesar 0,031. Hal ini berarti bahwa 3% penataan kawasan kumuh dipengaruhi oleh variabel pembangunan infrastruktur, sedangkan sisanya yaitu sebesar 97% dipengaruhi oleh variabel-variabel lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4.6 Hasil Uji Keayakan Uji F

Dari tabel 4.7 dapat dilihat nilai F hitung yaitu 0,896, sedangkan nilai F tabel dapat diperoleh dengan menggunakan tabel F dengan derajat bebas (df) yaitu 1 dan Residual (sis) yaitu 28 dengan tarap signifikan 0,05, sehingga diperoleh nilai F tabel yaitu 3,89. Karena F hitung ($0,401 < F$ tabel (3,89) maka H_0 diterima. Berdasarkan nilai signifikan diperoleh hasil 0.352, hal ini berarti probabilitas 0,352 lebih besar daripada 0,05 maka H_0 diterima. Artinya semua variabel pembangunan infrastruktur jalan secara bersama-sama merupakan penjelas yang signifikan terhadap variabel penataan kawasan kumuh, sehingga tidak ada pengaruh yang signifikan antara variabel pembangunan infrastruktur jalan dengan variabel penataan kawasan kumuh.

Tabel 4.7. Variabel Pembangunan Infrastruktur Jalan.

ANOVA	Regression	Residual
Df	1	28
SS	9.779321	305.4207
MS	9.779321	10.90788
F	0.896537	
Significance F	0.351812	

Sumber: hasil analisis

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari rumusan masalah yang diajukan dan analisis data yang telah dilakukan serta pembahasan yang

telah dikemukakan, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

terdapat pengaruh positif variabel pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir tetapi tidak signifikan

1. terdapat hubungan yang rendah antara variabel pembangunan infrastruktur jalan dengan variabel penataan kawasan kumuh yaitu sebesar 17,6%.
2. Terdapat pengaruh sebesar 3% variabel pembangunan infrastruktur jalan terhadap variabel penataan kawasan kumuh, sedangkan sisanya yaitu sebesar 97% dipengaruhi oleh variabel-variabel lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini, maka diajukan saran sebagai pelengkap terhadap hasil penelitian yang dapat diberikan sebagai berikut:

1. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti dengan variabel-variabel di luar variabel yang telah diteliti ini agar memperoleh hasil yang lebih bervariasi yang dapat berpengaruh terhadap keputusan pembelian.
2. Disarankan agar tetap meningkatkan pembangunan infrastruktur jalan karena akan meningkatkan penataan kawasan kumuh pesisir juga meskipun tidak signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Sjafrizal, 2012, Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Regional Wilayah Indonesia Bagian Barat, Jakarta, Jurnal Buletin Prisma Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- [2] Suparlan, Parsuadi, 1997, Masyarakat dan Kebudayaan Perkotaan. Perspektif Antropologi, UI
- [3] Satker Pengembangan Kawasan Permukiman Provinsi Kalimantan Utara, Dirjen CK PUPR, 2016, Pendampingan Penyusunan Rencana Pencegahan Dan Peningkatan Kualitas Permukiman Kumuh Perkotaan (RP2KPKP) Kota Tarakan
- [4] Adisasmita, Rahardjo. 2010. Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- [5] <http://odexyundo.blogspot.co.id/2009/08/permukiman-kumuh.html>
- [6] <http://pinterdw.blogspot.co.id/2012/03/permukiman-kumuh-pengertian-dan-ciri.html>
- [7] Kuswartojo, Tjuk,dkk. 1997, Perumahan dan Permukiman di Indonesia. Penerbit ITB, Bandung
- [8] Putro, J.D.2011. Penataan Kawasan Kumuh Pinggiran Sungai di Kecamatan Sungai Raya.Jurnal Teknik Sipil Untan. 11:19-34

- [9] Ruhaida.dan Sunarti.2012. Pemberdayaan Masyarakat Dalam Peningkatan Kualitas Permukiman Kumuh Pada Kegiatan PNPM di Kelurahan Muareja Kota Tegal. Jurnal Teknik PWK, 1: 46-65
- [10] Santosa, W & Van Roy, S, 2005, “Korelasi Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional”, Universitas Katolik Parahyangan.
- [11] Simposium XII FSTPT, 2009, “ Kajian Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah”, Universitas Kristen Petra Surabaya.