

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN
JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN, KEGIATAN SOSIAL
DAN EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO
KOTA KEDIRI**



Disusun Oleh :

**MARIE PRISSADARYANI
00.24.094**

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
2005**

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

**IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP
PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN, KEGIATAN SOSIAL DAN EKONOMI
MASYARAKAT DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO KOTA KEDIRI**

Disusun oleh :

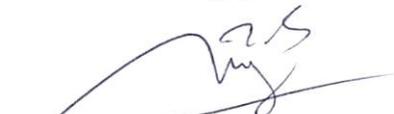
Nama : MARIE PRISSADARYANI
NIM : 00.24.094

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)
Di
Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus dan Diterima Untuk memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari : ~~20~~ 30 September 2005

Anggota Penguji :

Penguji I


(Arist. Setyawan, ST, MTP)

Penguji II


(Ir. Hutomo Mardasab..)

Penguji III

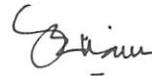

(Endang Budi S., ST..)

Menyetujui

Pembimbing I


(Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP)

Pembimbing II


(Mira Setiawati, ST)

Mengetahui

Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang


(Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP)

Ketua Jurusan
Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
FTSP – ITN Malang


(Agung Witjaksono, ST, MTP)

Judul : Identifikasi Pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan, Kegiatan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri

ABSTRAKSI

Transportasi merupakan salah satu upaya untuk mengentaskan daerah-daerah yang terbelakang. Hal tersebut didasarkan dengan adanya jaringan transportasi yang baik, maka aksesibilitas orang dan barang akan berjalan lancar, sehingga nantinya mencapai tingkat pemerataan yang seluas-luasnya dengan membuka kesempatan tumbuh bagi daerah-daerah yang terbelakang. Adapun upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut antara lain dengan pembangunan jalan baru dimana salah satunya adalah pembangunan jalan tembus.

Studi ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh keberadaan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri. Untuk menjelaskan pengaruh jalan tembus terhadap tiga aspek yaitu perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat digunakan 16 variabel yang selanjutnya akan dipakai dalam poses analisa. Berdasarkan hal tersebut maka alternatif pemilihan terhadap ke-16 variabel tersebut dianggap sesuai dengan wilayah studi dan menjadi variabel dalam persamaan jalan tembus. Dalam proses analisis metode yang digunakan adalah Regresi Linier Berganda dengan menggunakan program komputer SPSS 13.00. Adapun variabel-variabel yang digunakan adalah jenis penggunaan lahan sawah, jenis penggunaan lahan tegalan, jenis penggunaan lahan pemukiman, kepadatan bangunan, aksesibilitas masyarakat, kondisi lalu lintas, tempat bertemu di rumah warga, tempat bertemu di tempat umum, tempat bertemu di tempat kerja, frekwensi pertemuan antar warga, tingkat keakraban, jenis mata pencaharian petani, jenis mata pencaharian pedagang, jenis mata pencaharian wiraswasta, tingkat pendapatan masyarakat dan lingkup kerja.

Hasil akhir yang diperoleh dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jalan tembus terhadap ke-16 variabel yang ada dan variabel-variabel mana saja yang dianggap paling terpengaruh dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut. Hal ini bertujuan untuk menentukan atau memberikan arahan pengaruh pembangunan jalan tembus di masa yang akan datang.

Kata Kunci : Perubahan Penggunaan Lahan, Kegiatan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat.

Title : The Identification Of The Existance of Thoroughfare to The Alternation of Land Use, Social and Economic Activities Of Citizers In Desa Pojok Kevamtan Mojoroto Kota Kediri.

ABSTRACT

Transportation is one effort of raising out the remote areas. It is based on the well organized transportation network to accelerate the accesbility of people and good in order to attain a wide distribution level by giving oppurtunity for the grow up of the remote areas. The effort to overcome the trial is the development of thoroughfare.

The objective of study is to know the influence of the existance of thoroughfare to the alternation of land use, the economic and social activities of citizens in Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri. To describe the influence of thoroughfare to those three aspects, the writer applied sixteen variables and continously used in analysis process. The sixteen variables are considered to be the equality to the thoroughfare. Double Linier Regression with SPSS 13.00 computer program is used in the method analysis process. The variable applied are the kind of ricefield utilization, the kind of not irrigatedfield utilization, the kind of settlement land, the densities of buildings, the condition of trafficlne, citizens accesbility, gathering place in citizen, solidarity levels, occupation types of enterpreneur, citizens income levels and the work scope.

Final result of this research are to understand how influence enough the thoroughfare to the sixteen variables by the development of thoroughfare. It is important to determine or giving directions of the development of thoroughfare in the future.

Key word : The alteration of land use, social ad economic activities of citizens.

KATA PENGANTAR

Segala Puji Syukur keHadirat Allah SWT, bahwasannya pada saat ini telah terselesaikannya Laporan Tugas Akhir dengan Judul **“Identifikasi Pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan, Kegiatan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri”** yang merupakan salah satu program studi yang ada pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota untuk mendapatkan Gelar Sarjana Teknik (ST) Institut Teknologi Nasional Malang yang wajib ditempuh oleh seluruh Mahasiswa Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota yang merupakan aplikasi ilmu selama kuliah. Ilmu-ilmu tersebut diterapkan dalam pemecahan masalah-masalah yang terjadi dilapangan, dimana diharapkan Laporan Tugas Akhir ini dapat memberi masukan bagi pembaca.

Transportasi merupakan salah satu upaya untuk mengentaskan daerah-daerah yang terbelakang. Hal tersebut didasarkan dengan adanya jaringan transportasi yang baik, maka aksesibilitas orang dan barang akan berjalan lancar, sehingga nantinya mencapai tingkat pemerataan yang seluas-luasnya dengan membuka kesempatan tumbuh bagi daerah-daerah yang terbelakang. Adapun upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut antara lain dengan pembangunan jalan baru dimana salah satunya adalah pembangunan jalan tembus. Studi ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh keberadaan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri. Adapun pendekatan atau metode yang digunakan untuk menentukan variabel pengaruh jalan tembus yaitu melalui analisis Regresi Linier Berganda dan metode kualitatif yang diperoleh dari hasil penyebaran quisioner dan observasi di lapangan sebagai data penunjang. Hasil akhir analisa tersebut adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jalan tembus terhadap ke-16 variabel yang ada dan variabel-variabel mana saja yang dianggap paling terpengaruh dengan adanya

pembangunan jalan tembus tersebut. Hal ini bertujuan untuk menentukan atau memberikan arahan pengaruh pembangunan jalan tembus di masa yang akan datang.

Terselesaikannya Laporan Tugas Akhir ini tentunya tidak lepas dengan bantuan dari semua pihak. Untuk itu dengan segenap kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada Ibu Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP dan Ibu Mira Setyawati,ST yang selalu memberikan semangat, dorongan, motifasi dan mencurahkan segenap kemampuan dan ilmunya dalam membimbing penulis. Tak lupa pula penulis juga mengucapkan banyak terima kasih kepada teman-teman Planologi angkatan 2000 serta semua pihak yang telah banyak membantu dan telah memberikan sumbangan pemikiran, data-data maupun informasi-informasi yang berkaitan dengan Tugas Akhir sehingga secara keseluruhan Laporan Tugas Akhir ini dapat diselesaikan.

Akhirnya semoga laporan ini bermanfaat bagi kita semua, minimal memberikan dasar pemahaman, tuntunan maupun sebagai pedoman untuk penulisan karya selanjutnya. Penulis juga mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kepentingan dan kesempurnaan laporan Tugas Akhir ini.

Malang, September 2005

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

ABSTRACT	i
ABSTRAKSI	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR PETA.....	xi
DAFTAR DIAGRAM	xii
DAFTAR GAMBAR/FOTO	xiii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Sasaran	4
1.3.1 Tujuan	5
1.3.2 Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup	5
1.4.1 Ruang Lingkup Materi Studi	6
1.4.2 Ruang Lingkup Lokasi.....	7
1.5 Tinjauan Pustaka	11
1.5.1 Karakteristik Tanah	11
1.5.1.1 Penggunaan Tanah	12
1.5.1.2 Pengertian Tata Guna Tanah	12
1.5.1.3 Jenis Penggunaan Tanah Perkotaan	13
1.5.2 Pengertian Perubahan Penggunaan Tanah	14
1.5.3 Klasifikasi Jalan Raya.....	15
1.5.3.1. Klasifikasi Jalan Menurut Undang-Undang No 14 Tahun 1992 ..	19
1.5.3.2. Bangkitan Lalu Lintas	21
1.5.3.3. Distribesi Perjalanan	22
1.5.4 Definisi Masyarakat	22
1.5.5 Definisi Pendapatan Masyarakat	23
1.5.6 Fungsi Transportasi dilihat dari Segi Ekonomi	23
1.5.7 Aspek Kependudukan	24
1.5.8 Definisi Transportasi	25
1.5.8.1. Aspek Transportasi	25
1.5.8.2. Manfaat Transportasi Dalam Masyarakat	26
1.5.8.3. Hubungan Aksesibilitas Dengan Transportasi	26
1.5.8.4. Teori Hubungan Transportasi Dengan Penggunaan Tanah	27
1.5.9 Pengertian Jalan Tembus	27
1.5.10 Pengertian Aksesibilitas	27
1.6 Landasan Penelitian	27
1.6.1 Konsepsi Pengertian yang Dipakai	28
1.6.2 Penentuan Tata Guna Tanah	29

1.6.3	Teori Penataan Ruang Dan Lahan	31
1.6.4	Hubungan Aksesibilitas Dengan Transportasi.....	32
1.6.5	Teori Hubungan Antara Transportasi Dengan penggunaan Tanah.....	32
1.6.5.1.	Hubungan Transportasi Dengan Tata Guna Lahan.....	33
1.6.5.2.	Peran sistem Transportasi Dalam pembangunan Ekonomi	35
1.6.6	Definisi Sosial.....	35
1.6.7	Definisi Pekerjaan baru dengan Adanya Jalan	35
1.6.8	Interaksi Sosial	36
1.6.9	Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Tanah	37
1.6.10	Perumusan Definisi Dan Variabel Penelitian	37
1.6.10.1.	Identifikasi kondisi penggunaan tanah sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok ..	37
1.6.10.2.	Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek sosial dengan pengaruh adanya jalan tembus	38
1.6.10.3.	Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek ekonomi dengan adanya pembangunan jalan tembus	40
1.7	Parameter Dan Hipotesa Penelitian	41
1.8	Metodelogi Penelitian	47
1.8.1	Metode Survei.....	47
1.8.2	Metode Analisa	49
1.9	Sistematika Pembahasan.....	55
1.10	Kerangka Pemikiran	57
1.11	Kerangka Kerja	58

BAB II GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

2.1	Kebijakan Pengembangan Kawasan Studi Berdasarkan RTRW Kota Kediri Tahun 2002	59
2.2	Kebijakan Pemanfaatan Ruang Desa Pojok Dilihat Dari RTRW Kota Kediri Tahun 2002.....	60
2.3	Gambaran Umum Jalan Tembus	62
2.4	Fisik dasar Desa Pojok	64
2.5	Karakteristik Kependudukan Di sekitar Jalan Tembus	67
2.5.1	Kependudukan Di Desa Pojok.....	67
2.5.1.1.	Jumlah Dan Pertumbuhan Penduduk	67
2.5.1.2.	Kepadatan Penduduk	68
2.5.1.3.	Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencapaian	68
2.5.1.3.1.	Sebelum Adanya Jalan Tembus	69
2.5.1.3.2.	Sesudah Adanya Jalan Tembus	70
2.5.1.4.	Jumlah penduduk Menurut Umur	71
2.5.1.5.	Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan	72
2.5.2	Keadaan Sosial Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus.....	73
2.6	Keadaan Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus.....	75
2.7	Penggunaan Lahan Di Desa Pojok	79
2.7.1.	Penggunaan Lahan Di Sekitar Koridor Jalan Tembus	81
2.7.1.1	Penggunaan Lahan Sebelum Adanya Jalan Tembus	81
2.7.1.2.	Penggunaan Lahan Setelah Adanya Jalan Tembus	82
2.7.2.	Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Desa	84

2.7.3. Kepadatan Bangunan Di Desa Pojok	86
2.8 Tanggapan Masyarakat Akan Perubahan Jenis Penggunaan Lahan Dengan Adanya Jalan Tembus Di Desa Pojok	88
2.9 Perubahan Yang Terjadi Pada aktivitas masyarakat Dengan adanya Jalan Tembus	90
2.10 Aktifitas Masyarakat Dengan adanya Jalan tembus Menuju Ke Tempat Kegiatan	92
2.11 Prosentase Perubahan Penggunaan Lahan Di Desa Pojok	94
2.12 Prosentase Tanggapan Masyarakat Terhadap perubahan Penggunaan Lahan	95
2.13 Presentase aktifitas Masyarakat Dengan Adanya Akses Jalan tembus Menuju Ke Tempat-Tempat Kegiatan	96
2.14 Prosentase Kegiatan Sosial Penduduk Sekitar Jalan Tembus	99
2.15 Prosentase Kondisi Ekonomi Penduduk Sekitar Jalan Tembus	103
2.16 Variabel Yang Digunakan dalam Uji Statistik	107

BAB III ANALISA PENGARUH JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN, KEGIATAN SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITAR JALAN TEMBUS DESA POJOK

3.1 Analisa Pengaruh Jalan tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan ..	121
3.2 Analisa Perubahan Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Tembus Berdasarkan Tanggapan Masyarakat Sekitar	140
3.3 Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap perubahan penggunaan Lahan Dan Tanggapan Masyarakat	144
3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Kawasan jalan Tembus	146
3.5 Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	156
3.6 Analisa Perubahan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus.....	168
3.7 Analisa Pengaruh Jalan Tembus Berdasarkan Regresi Linier Berganda.....	185

BAB IV KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

4.1 Kesimpulan	201
4.2 Rekomendasi	203

DAFTAR PUSTAKA	207
-----------------------------	------------

LAMPIRAN

Lampiran (A) Design Penelitian	
Lampiran (B) Daftar Quisioner	
Lampiran (C) Daftar Wawancara & Hasil Wawancara	
Lampiran (D) Pengujian Variabel, Persamaan Regresi Linier Berganda dan Perhitungannya	
Lampiran (E) Tanda Tangan Pernah Mengikuti Kegiatan seminar T.A	
Lampiran (F) Lembar Acc. Dari Pembimbing I dan II	

DAFTAR TABEL

Halaman

1.1 Ruang Lingkup Materi.....	7
1.2 Ketersediaan Jalan Arteri dalam Lokasi	22
1.3 Hipotesa Penelitian	43
1.4 Variabel Dependent Dan Independent	52
2.1 Tata Guna Lahan Di Wilayah Studi	62
2.2 Jumlah Dan Pertumbuhan penduduk Desa Pojok	63
2.3 Kepadatan Penduduk Desa Pojok	64
2.4 Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian (2002)	65
2.5 Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian (2004)	66
2.6 Jumlah Penduduk Menurut Umur	67
2.7 Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan	68
2.8 Tempat Bertemu/Interaksi Masyarakat	70
2.9 frekwensi Pertemuan Masyarakat	71
2.10 Tingkat Keakraban Antar Warga	71
2.11 Perubahan Mata Pencaharian Penduduk.....	72
2.12 Tingkat Pendapatan Penduduk Sebelum Adanya Jalan Tembus	72
2.13 Tingkat Pendapatan Penduduk Setelah Adanya Jalan Tembus	73
2.14 Lingkup Kerja Masyarakat Desa Pojok	74
2.15 Jenis Pekerjaan Sampingan Penduduk	75
2.16 Pola Penggunaan Lahan Sebelum Adanya Jalan Tembus	79
2.17 Pola Penggunaan Lahan Setelah Adanya Jalan Tembus	81
2.18 Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Desa	83
2.19 Kepadatan Bangunan	84
2.20 Tanggapan Masyarakat Dengan Adanya Perubahan Penggunaan Lahan	85
2.21 Tanggapan Masyarakat Adanya Akses Jalan Menuju Tempat Kerja	89
2.22 Tanggapan Masyarakat Adanya Akses Ke Pusat Perdagangan	89
2.23 Tanggapan Masyarakat Adanya Akses Ke Tempat Pendidikan	90
2.24 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi Lalu Lintas.....	91
2.25 Prosentase Perubahan Penggunaan Lahan	92
2.26 Tanggapan Masyarakat Terhadap Jalan Tembus	93
2.27 Prosentase Tanggapan Masyarakat Menuju Ke Tempat Kerja.....	94
2.28 Prosentase Tanggapan Masyarakat Menuju Ke Tempat Pendidikan	94
2.29 Prosentase Tanggapan Masyarakat Menuju Ke Pusat Perdagangan	95
2.30 Perkembangan Jumlah&Prosentase Pertumbuhan Penduduk Desa Pojok	96
2.31 Prosentase Kepadatan Penduduk Desa Pojok.....	97
2.32 Prosentase Tempat Bertemu/Interaksi Masyarakat Di Sekitar Jalan tembus	98
2.33 Prosentase Frekwensi Pertemuan Masyarakat	99
2.34 Prosentase tingkat keakraban Masyarakat	100
2.35 Prosentase Jenis Pekerjaan Penduduk Sebelum Jalan Tembus.....	101
2.36 Prosentase Jenis Pekerjaan Penduduk Sesudah Jalan Tembus	101
2.37 Prosentase Tingkat Pendapatan Masyarakat Sebelum Jalan tembus.....	102

2.38	Prosentase Tingkat Pendapatan Masyarakat Sesudah Pembangunan Jalan Tembus	103
2.39	Prosentase Lingkup Kerja Penduduk Di Kawasan Jalan Tembus	104
2.40	Prosentase Jenis Pekerjaan Sampingan Masyarakat	104
2.41	Perubahan Variabel Yang Ditimbulkan Pembangunan Jalan Tembus.....	107
3.1	Hipotesa Yang Dipakai Dalam Studi	114
3.2	Kerangka Analisa	119
3.3	Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum&Sesudah Pembangunan Jalan Tembus Berdasarkan Variabel Penggunaan Lahan RTH	121
3.4	Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum&Sesudah Pembangunan Jalan Tembus Berdasarkan Variabel Penggunaan Lahan Untuk Pemukiman	127
3.5	Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum&Sesudah Pembangunan Jalan Tembus Berdasarkan Variabel Kepadatan Bangunan	134
3.6	Variabel Penentuan Jalan Tembus Di Desa Pojok.....	173
3.7	Perubahan Tempat Bertemu/Interaksi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	179
3.8	Perubahan Frekwensi Pertemuan Antar Warga Di Sekitar Jalan Tembus	181
3.9	Perubahan Tingkat Keakraban Masyarakat Sekitar Jalan Tembus	182
3.10	Perubahan Jenis Mata Pencaharian Penduduk Di Sekitar Jalan Tembus	183
3.11	Perubahan Tingkat Pendapatan Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	184
4.1	Kesimpulan	193

DAFTAR PETA

	Halaman
1.1 Kecamatan Mojoroto	8
1.2 Batas Administrasi	9
2.1 Rencana Struktur Kota Kediri tahun 2002-2004.....	61
2.2 Penggunaan Lahan Desa Pojok Tahun 2002	83
2.3 Penggunaan Lahan Desa Pojok Tahun 2004	85
3.1 Analisa Perubahan Penggunaan Lahan Sawah Dan Tegalan	120
3.2 Analisa Perubahan penggunaan Lahan Pemukiman	130
3.3 Analisa Tingkat Kepadatan Bangunan	135
3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	139
3.5 Analisa Kondisi Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	157
3.6 Analisa Penambahan Fasilitas Berdagang	187
3.6 Analisa Penambahan Lampu Penerangan Jalan Untuk Masa Yang Akan Datang ..	189
3.7 Analisa Penambahan Balok Pembatas Jalan.....	192
4.1 Rekomendasi	206

DAFTAR DIAGRAM

Halaman

1.1	Kerangka Pemikiran Studi	57
1.2	Kerangka Kerja	58
2.1	Jumlah Penduduk Desa Pojok.....	63
2.2	Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian Tahun 2000-2002	65
2.3	Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian Tahun 2003-2004	66
2.4	Jumlah Penduduk Menurut Umur Tahun 2000-2004.....	67
2.5	Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan	68
2.6	Tingkat Pendapatan Sebelum Pembangunan Jalan Tembus.....	73
2.7	Tingkat Pendapatan Sesudah Pembangunan Jalan Tembus	74
2.8	Lingkup Kerja Penduduk Desa Pojok	75
2.9	Penggunaan Lahan Sebelum Adanya Jalan Tembus (Tahun 2002).....	79
2.10	Penggunaan Lahan Setelah Adanya Jalan Tembus (Tahun 2004).....	81
2.11	Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Tembus Tahun 2002-2004	83
2.12	Kepadatan Bangunan Di Sekitar Jalan Tembus	84
2.13	Tanggapan Masyarakat Dengan Adanya Perubahan Penggunaan Lahan	86
2.14	Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi lalu Lintas Di Jalan Tembus.....	91
3.1	Kerangka Analisa	120

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pesatnya pertumbuhan dan perkembangan kota seiring dan sejalan dengan perkembangan penduduknya. Kota diharapkan dapat berperan dalam mendukung proses pembangunan nasional dan daerah. Peranan kota akan semakin berat karena tidak saja merupakan konsentrasi pemukiman penduduk yang makin lama makin meluas, tetapi merupakan konsentrasi berbagai kegiatan ekonomi, sosial, politik, kebudayaan dan administrasi yang kesemuanya menuntut pemenuhan pelayanan akan fasilitas dan prasarana yang memadai.

Pertumbuhan dan perkembangan daerah perkotaan pada dasarnya dituntut oleh tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor aktifitas manusia dan faktor pergerakan penduduk. Ketiga faktor tersebut akan mendorong terjadinya perkembangan kebutuhan ruang yang ditunjukkan dengan adanya perubahan penggunaan lahan. Selanjutnya perkembangan kebutuhan ruang tersebut juga akan disertai dengan semakin meningkatnya interaksi atau hubungan fungsional antar ruang kegiatan yang dicerminkan oleh peningkatan intensitas pergerakan penduduk. Kegiatan pergerakan inilah yang disebut kegiatan perangkutan yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Bentuk perpindahan manusia atau barang tersebut secara fisik dapat dilihat dari besarnya hubungan lalu lintas yang terjadi antar jenis penggunaan lahan pada suatu daerah melalui suatu sarana dan prasarana perangkutan, berupa moda angkutan dan jalan raya.

Disisi lain peningkatan pergerakan orang dan barang mengakibatkan pula peningkatan transportasi antara lain peningkatan jalan raya, peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan lain sebagainya. Bila peningkatan jumlah kendaraan

bermotor tidak diimbangi dengan peningkatan jaringan jalan maka akan menimbulkan masalah-masalah lalu lintas seperti menurunnya tingkat pelayanan jalan.

Menurut DR Suyono Dikun bahwa sangat erat hubungan timbal balik antara tata guna lahan, transportasi, interaksi dan interpedensi.¹ Dari penggunaan tata guna lahan akibat pembangunan pusat kegiatan sosial ekonomi akan menyebabkan bertambahnya jumlah lalu lintas. Kejadian ini pada akhirnya akan menurunkan tingkat pelayanan dan sarana jalan (Level Of Service), dan disini Stover & Koepke (1988) menganjurkan untuk melebarkan jalan ataupun membangun jalan baru agar dapat mempertinggi aksesibilitas. Dengan aksesibilitas yang tinggi nilai lahan akan terus meningkat dan menjadi pemacu dengan dibangunnya fasilitas baru, dari hal tersebut mengakibatkan kondisi lahan yang akan semakin langka dan mahal sementara itu proses pembangunan akan terus berlangsung dan akan terus menuntut untuk segera dilakukannya proses pembangunan tersebut. Oleh karena itu menurut DR Suyono Dikun dalam siklus Stover&Koepke tersebut perlu ditambahkan proses manajemen transportasi maupun manajemen lahan sehingga dapat terjadi efisiensi dan optimalisasi terhadap kondisi yang ada.

Hubungan antara tata guna lahan dapat digambarkan sebagai berikut :²

1. Pembangunan akan memperlancar hubungan antara beberapa daerah atau kawasan, karena pergerakannya diharapkan akan mencapai tingkat efisien yang sebaik-baiknya.
2. Perbaikan hubungan tersebut menyebabkan meningkatkannya pada suatu kawasan. Peningkatan ini tanpa adanya kontrol yang baik akan menyebabkan peningkatan nilai lahan di kawasan yang terkena langsung atau tidak langsung dari adanya jalan tersebut.
3. Peningkatan nilai lahan selanjutnya akan menarik beberapa kegiatan manusia untuk membangun di kawasan tersebut. Pembangunan ini akan meningkatkan kepadatan, tanpa kontrol yang baik hal ini akan menyebabkan perubahan tata guna lahan.
4. Perubahan guna lahan dan kepadatan ini membangkitkan pola pergerakan lalu lintas baru (tarikan dan bangkitan)

¹ Suwarjoko P. Warpani, *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, ITB, hal 13

² Prof T.G. Mc Gee, *British Columbia University, Vancouver, Kanda; Kompas*, Desember 1992: Tugas Akhir, Aris Yuwono, ITN Malang, Juli 1996

Transportasi merupakan salah satu upaya untuk mengentaskan daerah-daerah yang terbelakang. Hal tersebut didasarkan dengan adanya jaringan transportasi yang baik, maka aksesibilitas orang dan barang akan berjalan lancar. Kesemuanya itu dimaksudkan untuk mencapai tingkat pemerataan yang seluas-luasnya dengan membuka kesempatan tumbuh bagi daerah-daerah yang terbelakang. Adapun upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut antara lain dengan pembangunan jalan baru dimana salah satunya adalah pembangunan jalan tembus dan perbaikan jalan.

Jalan tembus juga merupakan alternatif usaha untuk mengentaskan daerah yang terbelakang. Selain itu jalan tembus merupakan salah satu cara dalam rangka penyebaran dan pemerataan pembangunan yang ada di Kota Kediri khususnya di Desa Pojok. Hal itu dikarenakan dengan adanya jalan tembus ini maka diharapkan akan mempersingkat waktu pencapaian serta kemudahan dalam akses.

Jalan tembus ini mulai dirintis pada tahun 1996 yaitu dengan adanya ABRI masuk desa. Hal itu disebabkan karena untuk mencapai Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang diperlukan waktu yang lama serta harus melewati jalan yang memutar terlebih dahulu. Pada tahun 2001 pemerintah mengadakan suatu program pembangunan jalan tembus untuk mendekatkan akses antara kedua dusun tersebut, dimana keduanya berada dalam satu wilayah desa. Jalan tembus ini mulai dapat digunakan oleh masyarakat pada tahun 2003 dimana pemanfaatannya untuk menghubungkan antara kawasan pemukiman dengan kawasan pariwisata, pendidikan, perkantoran serta perdagangan dan jasa yang ada di Desa Pojok.

Pembangunan jalan tembus ini membawa pengaruh terhadap kegiatan ekonomi masyarakat sekitar, dimana setelah adanya pembangunan jalan tembus ini maka kegiatan ekonomi masyarakat berubah yaitu dari pertanian ke non pertanian. Perlu diketahui bahwa jalan ini mendekatkan akses dari tempat permukiman penduduk dengan fasilitas pendidikan yaitu berupa perguruan tinggi dan daerah pariwisata. Pengaruh perubahan kegiatan ekonomi ini dapat dilihat dengan adanya pedagang-pedagang makanan yang ada di sekitar jalan tembus tersebut.

Selain hal tersebut di atas, pembangunan jalan tembus juga mengakibatkan adanya perubahan penggunaan tanah yang ada di kawasan sekitarnya. Perubahan tersebut ditandai dengan adanya pembangunan warung-warung yang ada di sepanjang jalan yang perkembangannya dirasa cukup pesat dari tahun ke tahun. Oleh sebab itu diperlukan adanya gambaran mengenai pengaruh jalan tembus untuk masa yang akan datang sehingga nantinya diperoleh langkah-langkah selanjutnya yang perlu segera dilakukan atau diaplikasikan dalam rekomendasi.

1.2. Rumusan Masalah

Pesatnya perubahan kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang terjadi di daerah sekitar jalan tembus yang ada di Desa Pojok ini, tidak semata-mata diakibatkan oleh perkembangan fisik dari Kota Kediri, tetapi juga akibat dari pengaruh jalan kolektor primer yang dijadikan sebagai jalan alternatif tersebut. Hal ini mengakibatkan adanya kemudahan akses dan daerah sepanjang jalan ini paling strategis untuk berbagai jenis kegiatan seperti kawasan perumahan, pendidikan dan perdagangan.

Dari permasalahan-permasalahan di atas dapat dirumuskan beberapa permasalahan secara umum yaitu :

- 1) Bagaimana kondisi penggunaan lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus tersebut?
- 2) Bagaimana aktifitas masyarakat terhadap aspek sosial dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok?
- 3) Bagaimana aktifitas masyarakat terhadap aspek ekonomi dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok?

Berdasarkan tinjauan di atas, perlu dilakukan tindakan untuk menyelesaikan dan sekaligus mengantisipasi masalah-masalah yang akan terjadi di wilayah studi.

1.3. Tujuan Dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui pengaruh keberadaan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan , kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojojoto Kota Kediri.

Jalan tembus yang menjadi studi kali ini berada di pinggiran kota dan merupakan jalan kolektor primer yang menghubungkan antara satu kedukuhan dengan kedukuhan lainnya yang berada di Desa Pojok. Adapun panjang jalan tembus adalah 3 km dengan lebar jalan 14 m. Jalan ini nantinya akan digunakan sebagai jalan alternatif untuk menuju ke tempat wisata Goa Selomangleng. Untuk menuju ke tempat wisata Goa Selomangleng jalan yang selanjutnya akan dilalui oleh pemakai jalan adalah jalan Kabupaten. Selain itu jalan tembus ini digunakan sebagai jalur alternatif dan kelancaran akses di kawasan permukiman yang ada di sekitarnya.

Adapun sasaran dari penelitian di kawasan sepanjang jalan tembus ini adalah :

- 1) Identifikasi kondisi penggunaan lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok.
- 2) Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek sosial dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada Di Desa Pojok.
- 3) Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek ekonomi dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok.

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup studi yang dilakukan merupakan dasar pemikiran bagi pengarahannya perkembangan suatu wilayah studi. Ruang lingkup studi akan mencakup lingkup wilayah studi yang akan diteliti yang meliputi ruas jalan tembus yang ada di Desa Pojok serta pengaruh jalan tersebut dilihat dari aspek sosial dan ekonomi masyarakatnya.

Pengambilan wilayah studi sebagai objek untuk penelitian didasarkan pada wilayah studi merupakan wilayah yang baru dibangun atau dibuka dan merupakan wilayah yang terbebas dari keterbelakangan dan keterisoliran. Hal ini disebabkan karena adanya pencapaian akses yang mudah dicapai sehingga adanya alternatif pergerakan penduduk.

Adapun ruang lingkup studi ini terdiri dari dua bagian yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup lokasi.

1.4.1. Ruang Lingkup Materi Studi

Lingkup materi dalam studi ini dimaksudkan untuk memberikan batasan yang jelas mengenai permasalahan yang akan di bahas sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai. Berdasarkan uraian diatas, maka ruang lingkup materi yang akan dibahas pada studi ini adalah:

1. Jalan tembus yang ada di Desa Pojok mulai berfungsi pada tahun 2003, sehingga tahun yang dibandingkan adalah sebelum tahun 2003, ditetapkan tahun 2002 dan tahun sesudah adanya jalan tembus ditetapkan tahun 2004. Hal ini dilakukan karena pada tahun-tahun sebelumnya perubahan penggunaan lahan yang terjadi di lokasi studi tidak terlalu terlihat, akan tetapi mendekati tahun 2003 mulai berfungsi jalan tembus tersebut hingga sekarang ini yaitu pada tahun 2005. Dari keadaan yang ada di lokasi studi tersebut jelas adanya perubahan penggunaan lahan. Dengan mengidentifikasi kondisi penggunaan lahan tahun 2002 sampai tahun 2004, maka dapat diketahui perubahan penggunaan lahan yang terjadi pada kawasan studi penelitian.
2. Mengidentifikasi pengaruh aktifitas sosial dengan adanya pembangunan jalan tembus, perubahan yang terjadi dalam sosial masyarakat yang meliputi jumlah dan kepadatan penduduk, jumlah penduduk menurut umur, jumlah penduduk menurut mata pencaharian, jumlah penduduk menurut tingkat pendidikan serta kegiatan interaksi penduduk. Adapun tahun yang digunakan untuk menguji laju pertumbuhan penduduk adalah dari tahun 2000 – 2004.
3. Mengidentifikasi pengaruh yang terjadi pada masyarakat dilihat dari aktifitas ekonomi dengan adanya pembangunan jalan tembus, dilihat dari mata pencaharian, tingkat pendapatan, lingkup kerja dan pekerjaan sampingan pada masyarakat yang dengan perubahan lahan yang terjadi akan meningkatkan masyarakat atau malah sebaliknya.

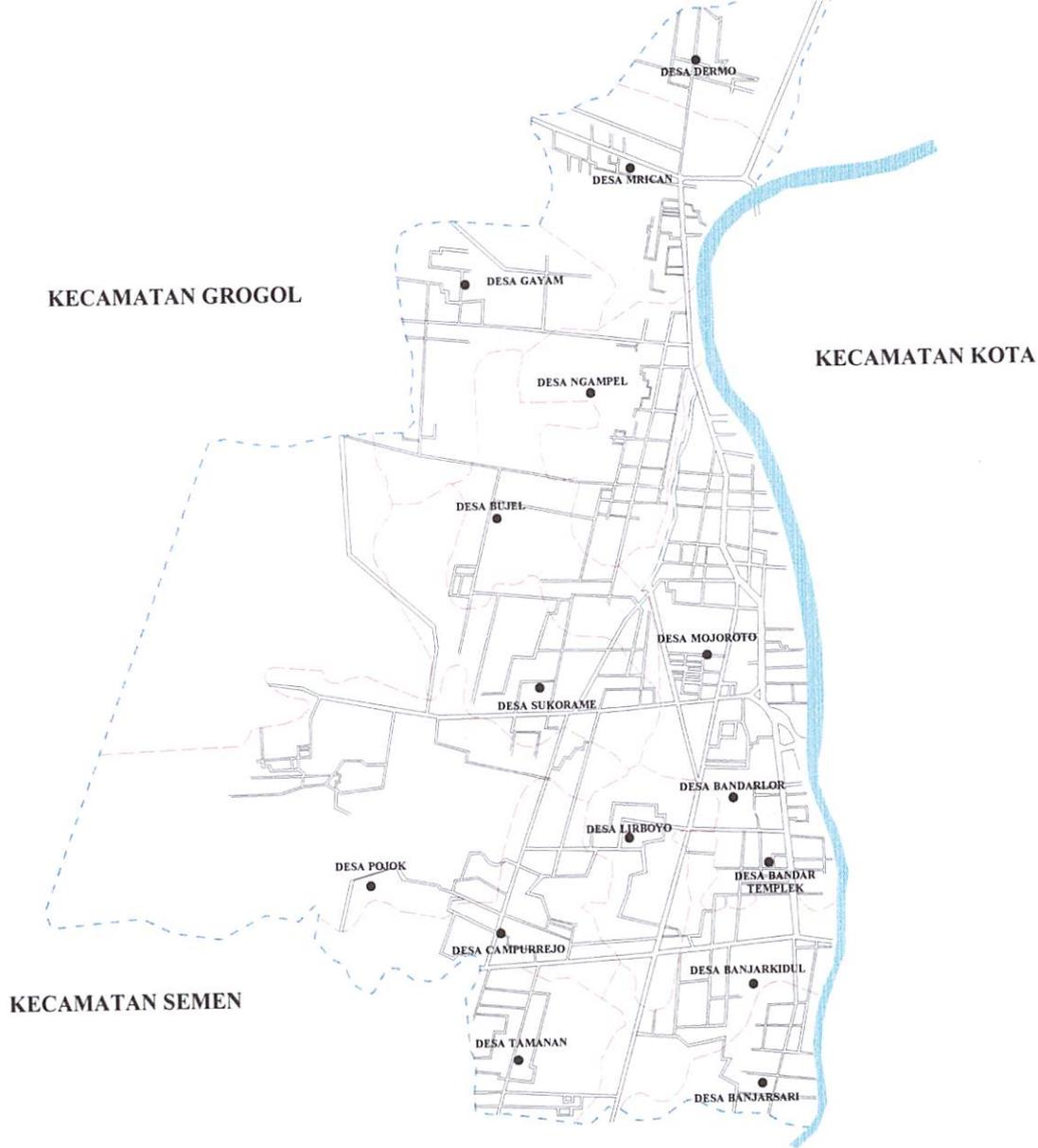
Tabel 1.1
Ruang Lingkup Materi
Identifikasi Pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Terhadap Penggunaan Lahan,
Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Desa Pojok Kec. Mojojoto Kota Kediri

NO	SASARAN	MATERI PENELITIAN
1	Mengidentifikasi kondisi penggunaan lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok.	a. Identifikasi penggunaan lahan pada tahun 2002, meliputi: <ul style="list-style-type: none"> - hutan - pemukiman - perkantoran - pendidikan - kesehatan - peribadatan - perdagangan dan jasa - olahraga dan rekreasi b. Identifikasi penggunaan lahan pada tahun 2004, meliputi : <ul style="list-style-type: none"> - hutan - pemukiman - perkantoran - pendidikan - kesehatan - peribadatan - perdagangan dan jasa - olahraga dan rekreasi c. Identifikasi perubahan penggunaan lahan yang terjadi yaitu dimulai tahun 2002 sampai dengan tahun 2004
2	Mengidentifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek sosial dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada Di Desa Pojok.	a. Identifikasi jumlah dan pertumbuhan penduduk b. Identifikasi kepadatan penduduk c. Identifikasi jumlah penduduk menurut umur d. Identifikasi jumlah penduduk menurut tingkat pendidikan e. Identifikasi penduduk menurut mata pencaharian f. Identifikasi kegiatan interaksi penduduk
3	Mengidentifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek ekonomi dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok	a. Identifikasi jenis mata pencaharian penduduk b. Identifikasi tingkat pendapatan penduduk c. Identifikasi lingkup kerja penduduk

1.4.2. Lingkup Lokasi Studi

Lokasi yang diambil dalam studi ini adalah Desa Pojok Kecamatan Mojojoto Kota Kediri. Adapun batas-batas administrasi Desa Pojok adalah sebagai berikut, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta no I-1 dan peta no I-2.

- Batas sebelah Utara : Desa Sukorame
- Batas sebelah Selatan : Kecamatan Semen



No. PETA :1-1

LEGENDA :

-  : Batas Kecamatan
-  : Batas Desa
-  : Sungai
-  : Jalan
-  : Kantor Kelurahan/ Desa

SUMBER PETA :

BAPPEDA

SKALA :

1 : 35.000



IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

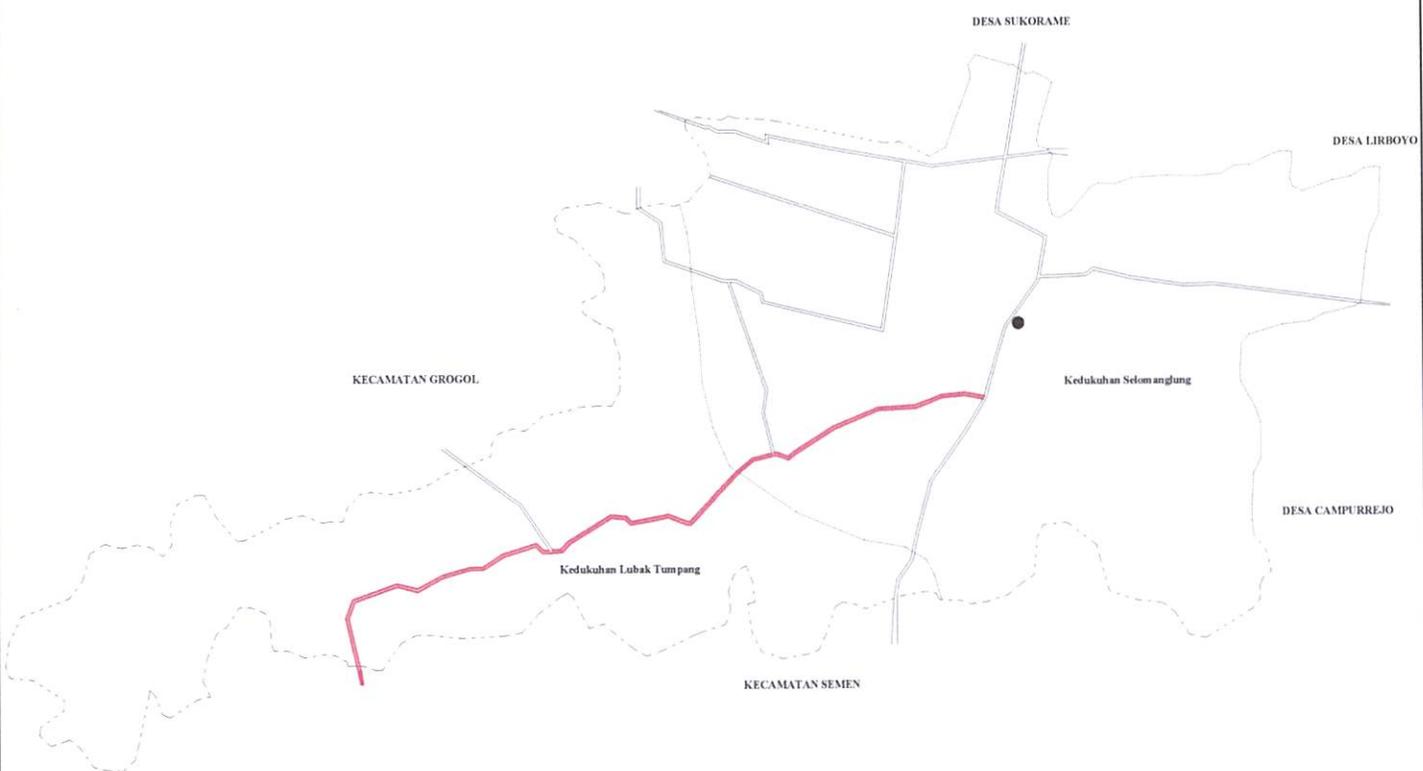
KECAMATAN MOJOROTO

No. PETA : 1-2

LEGENDA :

-  : Batas Kecamatan
-  : Batas Desa
-  : Batas Kedukuhan
-  : Sungai
-  : Jalan
-  : Jalan Tembus
-  : Kantor Kelurahan

INSERT



SUMBER PETA :

HASIL SURVEI

SKALA :

1 : 35.000



0 350 700 1400 M

IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

- Batas sebelah Timur : Desa Lirboyo dan Desa Campurejo
- Batas sebelah Barat : Kecamatan Grogol Kabupaten Kediri

Adapun pemilihan lokasi yang diutamakan adalah di sepanjang koridor jalan tembus. Pemilihan lokasi didasarkan atas beberapa aspek, yaitu :

1. Aspek Lokasi

Berdasarkan pertimbangan lokasi, disamping wilayah ini merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Grogol Kabupaten Kediri, lokasi ini juga menghubungkan antara satu kedukuhan dengan kedukuhan lainnya, dan lokasi ini merupakan upaya pendekatan yang digunakan untuk menuju kawasan wisata Selomangleng, sehingga dapat dijadikan sebagai alternatif penyebaran kegiatan desa lainnya yang nantinya akan terlihat pengaruh pembangunan terhadap aktivitas kehidupan masyarakat. Dan untuk mencapai Kawasan Wisata Goa Selomangleng sebelum pembangunan jalan tembus ini dibangun harus ditempuh dengan memutar terlebih dahulu dan memerlukan waktu \pm 1 jam 30 menit perjalanan dengan jarak tempuh 16 km dari Kota Kediri. Dan sesudah jalan tembus ini dibangun maka untuk menuju Kawasan Wisata Goa Selomangleng dapat dicapai dengan kendaraan bermotor \pm 30 menit perjalanan dengan jarak tempuh 8 km dari Kota Kediri.

2. Aspek Sosial Ekonomi Masyarakat

Menurut pertimbangan sosial - ekonomi, masyarakat yang tinggal di Desa Pojok ini laju pertumbuhan penduduknya dirasa cukup pesat dari tahun ke tahun dan pendapatan masyarakatnya pun tergolong meningkat.

3. Aspek Pola Tata Guna Lahan

Berdasarkan pertimbangan pola tata guna lahan maka dengan adanya jalan tembus ini mengubah sebagian lahan yang ada di sekitar jalan yang tadinya hanya merupakan lahan terbuka hijau (RTH) menjadi fasilitas perdagangan, peribadatan, olah raga dan rekreasi, perkantoran dan

permukiman. Akan tetapi fasilitas perdagangan ini tidak berbentuk toko atau ruko, hanya merupakan warung yang terbuat dari bambu saja. Selain itu daerah sekitar jalan tembus ini pada pagi dan sore hari banyak digunakan sebagai tempat olah raga dan wisata keluarga.

1.5. Tinjauan Pustaka

Untuk mendukung dari pembahasan materi yang telah disebutkan pada lingkup materi di atas dibutuhkan beberapa teori penunjang yang dapat memudahkan untuk dimengerti yang nantinya dapat digunakan dalam proses analisa dan untuk mengkaji permasalahan yang ada. Berikut dijelaskan tentang hal-hal yang mempengaruhi perubahan-perubahan baik penggunaan lahan, kegiatan sosial maupun ekonomi masyarakat.

1.5.1. Karakteristik Tanah

Tanah memberikan informasi mengenai persil-persil tanah, tiga jenis karakteristik tanah yaitu :³

1. Karakteristik fisik, misalnya topografi
2. Karakteristik lokasi, seperti aksesibilitas kepekerjaan, sekolah atau tempat perbelanjaan.
3. Karakteristik lokasi yang berkaitan dengan kelembagaan seperti yang diterapkan oleh badan pemerintahan atas lokasi itu, termasuk zoning.

1.5.1.1. Penggunaan Tanah

Land use lebih dikenal dengan pola penggunaan tanah yang merupakan penggambaran dari pemanfaatan tanah yang ada pada suatu daerah. Penggunaan tanah dibagi atas 5 (lima) variabel yang sebagai dasar penggambaran pola penggunaan tanah pada daerah perkotaan. Adapun variabel tersebut adalah :⁴

- a. Letak/posisi
Penggambaran pola penggunaan tanah biasanya diuraikan letak tanah. Letak tanah ini secara umum digambarkan sebagai posisi atau kedudukan tanah yang dimaksud secara administratif, astronomi dan geografi.
- b. Fisik tanah
Penggambaran variabel fisik tanah diuraikan berdasarkan kondisi tanah yang ada. Umumnya variabel kondisi fisik tanah dapat dilihat dari kondisi geologi, kondisi tanah, kondisi topografi, kondisi hidrologi.

³ Anthony J. Catatenese, James C.S dan Susangko, Pengantar perencanaan Kota (1996), hal 353

⁴ Ir. Mulyono Sadyohutomo, MCRP, Diktat Kuliah Tata Guna Lahan (2001), hal 44

- c. Jumlah Prasarana
Prasarana tanah yang ada pada umumnya merupakan penggambaran kondisi kelengkapan tanah yang ada penggambaran akan fasilitas yang ada di tanah bersangkutan. Kondisi tanah ini dapat berupa ketersediaan jalan, kondisi drainase dan keberadaan fasilitas.
- d. Status Tanah
Status tanah berdasarkan Undang – Undang Pokok Agraria tahun 1960 adalah status hak milik, hak guna bangun, hak guna sewa dan hak pakai. Berbagai macam hak ini diatur UUPA dan berada dalam lindungan perundang – undangan pertanahan di Indonesia.
- e. Iklim
Penggambaran iklim biasanya menggambarkan mengenai kondisi curah hujan, suhu tertinggi dan terendah serta pola kondisi musim yang ada. Dengan mengetahui kondisi iklim yang ada pada suatu daerah dapat memudahkan pengembangan pertanian yang ada.

1.5.1.2. Pengertian Tata Guna Tanah

Tata guna tanah dapat didefinisikan sebagai berikut :

- Menurut Johara T. Jayadinata, tata guna tanah adalah pengaturan penggunaan tanah.
- Menurut Ir. Mulyono Sadyohutomo, MCRP, adalah konfigurasi penggunaan tanah (ruang) yang ada baik yang sesuai maupun yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang.

1.5.1.3. Jenis Penggunaan Tanah Perkotaan

Penggunaan tanah perkotaan memiliki perbedaan yang mendasar dengan penggunaan tanah di pedesaan, dimana penggunaan tanah untuk perkotaan lebih menitik beratkan pada bidang non pertanian. Penggunaan tanah untuk perkotaan sendiri dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu:⁵

- A. Perumahan
Perumahan adalah kelompok bangunan rumah yang berfungsi sebagai tempat tinggal atau lingkungan hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan.
- B. Perdagangan
Perdagangan adalah kegiatan transaksi barang dan jasa secara fisik berupa bangunan pasar, toko, pertokoan / pusat perbelanjaan, serta pergudangan.
- C. Industri
Industri adalah bangunan untuk kegiatan ekonomi berupa proses pengolahan bahan-bahan baku menjadi barang jadi / setengah jadi dan atau setengah jadi menjadi barang jadi (industri manufaktur).

⁵ Ir. Mulyono Sadyohutomo, MCRP, op.cit, hal 36

- D. Jasa
Jasa adalah kegiatan pelayanan komersial, semi komersial, sosial dan budaya masyarakat kota.
- E. Tanah Tidak Ada Bangunan
Tanah tidak ada bangunan adalah areal tanah yang belum atau tidak digunakan untuk bangunan perkotaan.
- F. Taman
Taman adalah areal tanah yang berfungsi sebagai ruang terbuka dan atau taman.
- G. Perairan
Perairan adalah areal genangan atau aliran air permanen atau musiman yang terjadi secara buatan maupun alami.

1.5.2. Pengertian Perubahan Penggunaan Tanah

Definisi dari perubahan adalah segala sesuatu yang ada menjadi tidak ada atau sesuatu yang tidak ada menjadi ada atau pergantian fungsi dan sejenis dari keadaan yang semula.

Perubahan adalah bergantinya suatu kondisi ke kondisi lainnya di dalam waktu yang berbeda pula. Sedangkan tanah adalah suatu tempat yang merupakan sumberdaya alam yang dapat dimanfaatkan untuk kebutuhan hidup manusia. Dengan demikian perubahan tanah adalah bergantinya kondisi suatu tempat ke kondisi lainnya karena difungsikan untuk kegiatan lainnya pula. Perubahan tanah dibedakan atas perubahan tanah pada kawasan komunitas kota yang berbeda yaitu kawasan pusat kota (CBD), kawasan transisi, dan pada kawasan pinggiran (Fringe). Jenis perubahan pemanfaatan tanah yang terjadi pada masing-masing komunitas tersebut adalah sebagai berikut :⁶

1. Kawasan Pusat Kota (CBD)
 - a. Dari tanah kosong menjadi :
 - Rumah atau tempat tinggal
 - Tempat usaha
 - Tempat tinggal atau tempat usaha
 - b. Dari fungsi atau tempat tinggal menjadi :
 - Rumah atau tempat tinggal
 - Tempat usaha
 - Tempat tinggal atau tempat usaha
 - c. Dari jasa menjadi:
 - Tempat usaha

⁶ Hanik, Studi analisa Pengaruh Pertumbuhan Transportasi Lalu Lintas terhadap Kecenderungan Pertumbuhan dan Perubahan Pola Penggunaan Tanah, TA Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, ITN Malang, Tahun 2000 hal 22

- Tempat tinggal dan tempat usaha
- d. Dari gudang menjadi:
 - Tempat usaha
- 2. Kawasan Transisi
 - a. Dari tanah kosong menjadi :
 - Tempat usaha
 - Tempat tinggal
 - b. Dari rumah menjadi:
 - Rumah atau tempat tinggal
 - Tempat usaha
 - Tempat tinggal dan tempat usaha
 - c. Dari gudang menjadi:
 - Tempat usaha
 - Tempat tinggal
 - d. Dari sawah menjadi:
 - Tempat tinggal
- 3. Kawasan Pinggiran
 - a. Dari tanah kosong menjadi:
 - Rumah atau tempat tinggal
 - Tempat usaha
 - Tempat tinggal dan tempat usaha
 - b. Dari rumah menjadi:
 - Rumah atau tempat tinggal
 - Tempat usaha
 - c. Dari sawah menjadi:
 - Tempat tinggal dan tempat usaha

Menurut Suwarjoko Warpani (1950), faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan pemanfaatan tanah dalam perkembangannya adalah sebagai berikut:

- a. Faktor topografi, dimana perkembangan suatu wilayah sedikit banyak dipengaruhi oleh permukaan topografinya yang terkait dengan sarana jalan, drainase dan sebagainya.
- b. Jumlah penduduk dimana perkembangan penduduk berakibat pada peningkatan kebutuhan tanah.
- c. Harga tanah, dimana kecenderungan melakukan perubahan pemanfaatan tanah pada kawasan yang harga tanahnya masih rendah.
- d. Aksesibilitas dengan kemudahan mencapai halte akan sangat berpengaruh pada distribusi penduduk yang melakukan perubahan.
- e. Sarana dan prasarana, dengan kelengkapan sarana dan prasarana yang ada pada suatu kawasan maka akan menarik minat penduduk menempati dan mungkin akan melakukan perubahan dengan pemanfaatan tanahnya.

Tata guna tanah adalah cermin tata kegiatan kota. Oleh karena itu kegiatan bersifat dinamis, maka lahan pun memiliki kemungkinan yang besar untuk berubah baik luasan ruangnya maupun fungsi dan jenis kegiatan yang sering dengan sarana dan prasarana penunjang aktivitas. Contohnya suatu daerah pertanian, karena sudah

dilengkapi dengan sarana jalan dan penerangan yang memadai serta lokasinya yang strategis berubah menjadi daerah perumahan.

Jadi perubahan penggunaan tanah adalah pengalihan jenis dari pengaturan penggunaan tanah yang lama menjadi jenis pengaturan penggunaan tanah yang baru, baik yang sesuai ataupun yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang. Misalnya: penggunaan tanah untuk pejalan kaki, karena meningkatnya volume lalu lintas maka diperlukan pelebaran jalan, akibatnya pedestrian menjadi semakin sempit karena sebagian tanahnya diambil untuk pelebaran jalan.

1.5.3. Klasifikasi Jalan Raya

Jalan dibagi dalam kelas-kelas berdasarkan fungsinya juga dipertimbangkan pada besarnya volume serta sifat lalu lintas jalan yang bersangkutan. Dalam pengklasifikasian jalan, pada uraian nantinya akan terdapat perbedaan berdasarkan Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya No. 13 Tahun 1970 dari Direktorat Jenderal Bina Marga, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985 dan berdasarkan Undang-Undang No. 13 Tahun 1980 tentang jalan. Perbedaan tersebut dipandang sebagai kebutuhan yang saling menunjang. Adapun mengenai klasifikasi jalan dapat dilihat sebagai berikut:

A. Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya Tahun 1970

▪ Menurut fungsinya antara lain:

1. Jalan Utama

- a. Melayani lalu lintas yang tinggi antara kota-kota yang penting atau antara pusat-pusat ekspor.
- b. Dapat melayani lalu lintas yang cepat dan berat.

2. Jalan Sekunder

- a. Melayani lalu lintas yang berat menghubungkan kawasan-kawasan yang relatif penting dengan kota-kota berikutnya.

3. Jalan Penghubung

- a. Melayani lalu lintas yang cukup tinggi antara kota-kota penting dan kota-kota yang lebih kecil, serta melayani daerah-daerah sekitarnya.

- b. Untuk keperluan aktivitas daerah yang juga dipakai sebagai jalan penghubung antara jalan-jalan dari golongan yang sama atau berlainan.
- Menurut Volume lalu lintas antara lain :
 1. Kelas I
 - a. Mencukupi semua jalan utama
 - b. Dapat melalui lalu lintas yang cepat
 - c. Tidak terdapat kendaraan lambat dan kendaraan tidak bermesin
 - d. Merupakan jalan raya yang berlajur banyak dengan perkerasan dari jenis yang terbaik
 - e. Tingkat pelayanan lalu lintas tinggi
 - f. Lalu lintas harian rata-rata (LHR) > 20.000 smp.
 2. Kelas IIA
 - a. Mencakup semua jalan-jalan sekunder dua jalur atau lebih
 - b. Terdapat lalu lintas lambat, tanpa kendaraan tak bermotor
 - c. Konstruksi permukaan dari aspal beton
 - d. Lalu lintas lambat harus disediakan jalur sendiri
 - e. Lalu lintas harian rata-rata (LHR) $6.000 - 20.000$ smp
 3. Kelas IIB
 - a. Jalan raya sekunder dua jalur
 - b. Konstruksi jalan dari penetrasi berganda atau setarap
 - c. Terdapat kendaraan lambat, tanpa kendaraan tak bermotor
 - d. Lalu lintas harian rata-rata (LHR) $1.500 - 8.000$ smp
 4. Kelas IIC
 - a. Jalan raya sekunder dua jalur
 - b. Konstruksi permukaan jalan dari jenis penetrasi tunggal
 - c. Terdapat kendaraan lambat dan kendaraan tak bermotor
 - d. Lalu lintas harian rata-rata (LHR) < 2.000 smp.
 5. Kelas III
 - a. Mencakup semua jalan-jalan penghubung

- b. Konstruksi jalan berjalur tunggal atau dua
- c. Konstruksi jalan permukaan jalan yang paling tinggi adalah pelebaran dengan aspal

B. Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985

▪ Menurut fungsinya antara lain :

1. Jalan Primer

- a. Menghubungkan simpul – simpul jalan distribusi dalam satu – satuan wilayah pengembangan secara kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga dan jenjang dibawahnya sampai persil.
- b. Menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang antara satu – satuan wilayah pengembangan.

2. Jalan Sekunder

- a. Menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

▪ Menurut volume lalu lintas :

1. Arteri Primer

- a. Menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.
 - Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam dengan lebar tidak kurang dari 8 meter.
 - Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas harian rata-rata.
 - Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik dan lalu lintas lokal.
- b. Jumlah jalan masuk ke jalan primer dibatasi secara efisien dan didesain sedemikian rupa sehingga ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dan ayat 2 masih terpenuhi.

- c. Persimpangan pada jalan arteri primer dengan peraturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dan ayat 2.
 - d. Tidak terputus walaupun memasuki kota.
2. Arteri Sekunder
 - a. Menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatuan atau menghubungkan kawasan sekunder kedua.
 - Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km/jam dan dengan lebar jalan tidak kurang dari 8 meter.
 - Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari lalu lintas rata-rata.
 - Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
 - Persimpangan dengan pengaturan tertentu dapat memenuhi ketentuan sebagai dimaksud dalam ayat 1 dan ayat 2.
 3. Kolektor Primer
 - a. Menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
 - b. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam dengan lebar bahu jalan tidak kurang dari 7 meter.
 - c. Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari lalu lintas rata-rata.
 - d. Jumlah jalan masuk dibatasi atau direncanakan sehingga ketentuan sebagai mana dimaksud pada ayat 1 dan 2 masih terpenuhi.
 - e. Tidak terputus walaupun memasuki kota.
 - f. Batasan luar damaja yang diukur dari jalan dengan jarak berdasarkan ketentuan tersebut tidak kurang 15 meter.
 4. Kolektor Sekunder
 - a. Menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
 - b. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 6 meter.

C. Undang – Undang No 13 Tahun 1980

▪ Menurut fungsinya:

1. Jalan Arteri

- a. Melayani angkutan dengan ciri-ciri perjalanan jauh, dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan dibatasi secara efisien.

2. Jalan Kolektor

- a. Melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

3. Jalan Lokal

- a. Melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat.
b. Kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan tidak dibatasi.

1.5.3.1. Klasifikasi Jalan Menurut Undang-Undang No. 14 Tahun 1992

Di dalam Undang – Undang No. 14 Tahun 1992 tentang lalu Lintas dan angkutan Jalan yang dijabarkan dalam Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1992 telah dirumuskan klasifikasi jalan sebagai berikut :

- a. Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran tidak melebihi 2.500 militer, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton.
- b. Jalan Kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 kilometer, ukuran panjang tidak 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton.
- c. Jalan Kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

- d. Jalan Kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- e. Jalan Kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Dari pembagian kelas terlihat bahwa jalan arteri dapat berupa kelas I, II dan III A dan jalan kolektor dapat berupa kelas III A dan III B dan jalan lokal hanya berupa kelas III C. Penentuan kelas ini tergantung dari jenis kendaraan berat yang melewatinya. Pergerakan kendaraan berat juga dibatasi pada jalan tertentu saja.

A. Pembagian Jalan

Berdasarkan wewenang pembinaannya, jalan dikelompokkan seperti berikut :

1. Jalan Nasional, adalah jalan di bawah pembinaan Menteri PU atau pejabat yang ditunjuk.
2. Jalan Propinsi, adalah jalan di bawah pembinaan Pemda Tk. I atau instansi yang ditunjuk.
3. Jalan Kabupaten adalah jalan di bawah pembinaan Pemda Tk. II Kabupaten atau instansi yang ditunjuk.
4. Jalan Kotamadya adalah jalan di bawah pembinaan Tk. II atau instansi yang ditunjuk.
5. Jalan Desa adalah jalan di bawah pembinaan Pemerintah Desa/Kelurahan.
6. Jalan Khusus adalah jalan dibawah pembinaan Pejabat atau orang yang ditunjuk.

B. Unit Kota

Untuk melancarkan arus lalu lintas di daerah perkotaan, jaringan jalan perlu didukung dengan jumlah jalan arteri yang memadai, dimana semakin dekat ke pusat kota, jumlah jalan arteri yang harus disediakan harus diperbanyak seperti ditunjukkan dalam tabel 1.2. berikut :

Tabel 1.2
Ketersediaan Jalan Arteri dalam Lokasi

No	Lokasi	Jarak Antara Jalan Arteri
1	Pusat Kota	500 m
2	Daerah antara	1000 m
3	Pinggiran Kota	2000 m

Sumber : UU No. 14/1992

C. Pengendalian Akses

Salah satu yang penting dalam jaringan adalah upaya untuk mengendalikan akses, yaitu dengan :

1. Akses langsung ke jalan harus dibatasi pada jalan-jalan utama yang baru, hanya dapat diizinkan bila memang akses tersebut tidak bisa dihindari.
2. Akses jalan kolektor masuk ke jalan arteri harus dibatasi dan lebih diarahkan pada simpang tiga.

Akses tidak diperkenankan pada daerah yang rawan terhadap kecelakaan seperti lokasi yang jarak pandangnya terganggu atau dipersimpangkan.

1.5.3.2. Bangkitan Lalu Lintas

Dari perkiraan tata guna lahan yang telah dibagi menjadi berbagai zone, kemudian dilakukan perkiraan tata guna lahan selama periode waktu tertentu yang disesuaikan dengan kebutuhan, yaitu meliputi jangka pendek (kurang dari lima tahun) dan jangka panjang diatas 20 tahun. Faktor yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan adalah kebutuhan perjalanan, intensitas perjalanan yang dipengaruhi oleh adanya tata guna lahan serta adanya spesifikasi tujuan perjalanan.

Secara umum bangkita perjalanan dapat berupa produksi perjalanan (*trip production*) maupun tarikan perjalanan (*trip attraction*). Produksi perjalanan yaitu kantor, pusat perbelanjaan, pusat pelayanan umum, serta daerah-daerah lain yang mampu menarik perjalanan. Hal yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan secara umum meliputi: ukuran keluarga, jumlah kepemilikan kendaraan, penghasilan

keluarga, usia penghuni, jenis pekerjaan, gaya hidup keluarga, serta jarak dari rumah ke tempat kerja atau pusat-pusat perjalanan.

1.5.3.3. Distribusi Perjalan

Bangkitan perjalanan yang terdapat pada masing-masing zone kemudian dilakukan analisis lebih rinci yang merupakan pengembangan dari unsur produksi perjalanan dan tarikan perjalanan. Distribusi perjalanan dimaksudkan untuk melihat sebaran perjalanan pada masing-masing zone. Distribusi perjalanan dimaksudkan untuk melihat sebaran perjalanan pada masing-masing zone. Sebaran perjalanan merupakan pergerakan perjalanan dari zone satu ke zone yang lain, sehingga sebaran distribusi perjalanan ini akan menghasilkan matrik perjalanan antar zone.

Secara umum pola perjalanan dari zone satu ke zone yang lain dapat dibedakan atas dua jenis, yaitu perjalan yang berbasis pada daerahtempat permukiman dan bersifat tetap, seperti perjalanan ke tempat kerja, sekolah, perbelanjaan dan sebagainya. Jenis pola perjalanan yang lain berupa perjalanan sementara seperti dari tempat kerja ke kota yang lain, ke pusat kawasan bisnis dan lain sebagainya.

1.5.4. Definisi Masyarakat

Dengan adanya pembangunan jalan tembus di Desa Pojok salah satu aspek yang terkena dampak langsung adalah masyarakat. Adapun pengertian masyarakat itu sendiri adalah :⁷

1. Menurut Rapl Linton, masyarakat ialah setiap kelompok manusia yang telah hidup dan bekerja sama cukup lama dan mengatur diri mereka sebagai satu – kesatuan.
2. Menurut Selo Soemardjan, masyarakat merupakan orang-orang yang hidup bersama-sama dan menghasilkan suatu kebudayaan.
3. Menurut Maciver dan Page, masyarakat merupakan suatu sistem kebiasaan dan tata cara dari wewenang dan kerja sama antar berbagai kelompok dan penggolongan dari pengawasan tingkah laku manusia.
4. Ahli sosiologi menggambarkan bahwa masyarakat merupakan lembaga-lembaga yang berasal dari konfigurasi dari pola-pola budaya sebagai keseluruhan yang punya fungsi tertentu dan menggunakan struktur sosial untuk menunjukkan hubungan antar lembaga-lembaga tersebut.

⁷ Nita Pratiwi, Studi Asimilasi Budaya Masyarakat Banjar di Kab. Tulungagung dalam berdagang, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota, ITN Malang, Tahun 2003, hal 19

5. Menurut Soekardar W.A.A, masyarakat merupakan segolongan manusia dalam keadaan berhubungan yang tetap terorganisasi untuk melakukan aktivitas bersama dan terkait dengan manusia dan masyarakat ini mendiami suatu tempat tertentu.
6. Menurut Anderson dan Parker, ciri-ciri masyarakat:
 - a. Adanya sejumlah orang yang tinggal dalam suatu daerah tertentu
 - b. Mengadakan atau mempunyai hubungan yang tetap dan teratur satu sama lain.
 - c. Adanya keterkaitan karena memiliki kepentingan bersama.
 - d. Adanya solidaritas yang tinggi sehingga akan terbentuk suatu peraturan atau norma-norma terhadap masyarakat tersebut.

1.5.5. Definisi Pendapatan Masyarakat

Adanya pembangunan jalan tembus di Desa Pojok tentunya akan mempengaruhi masyarakat dari segi ekonomi. Pengertian pendapatan masyarakat antara lain :

1. Menurut Drs. Kaelani H.D, pendapatan masyarakat adalah mendapatkannya gaji atau upah setelah melakukan suatu aktifitas atau pekerjaan sehari-hari baik itu pekerjaan tetap atau tidak tetap, yang kemudian gaji atau upah tersebut dipakai untuk keperluan sehari-hari.
2. Menurut Suparno SE, pendapatan masyarakat adalah hubungan timbal balik antara masyarakat dengan alam atau masyarakat dengan masyarakat lain dalam kehidupan sehari-hari yang berupa pekerjaan dengan tujuan mendapatkan gaji atau upah.

1.5.6. Fungsi Transportasi Dilihat Dari Segi Ekonomi

Manfaat transportasi adalah :⁸

- Dapat dilakukannya pertukaran barang dan jasa di satu tempat (pasar)
- Persediaan barang pada lokasi pasar yang berbeda dapat disamakan
- Barang yang berlebihan di suatu lokasi dapat dipindahkan segera ke tempat yang kekurangan, sehingga keseimbangan harga barang tersebut dapat terjaga
- Memungkinkan spesialisasi dala kegiatan ekonomi
- Memungkinkan komunikasi kegiatan ekonomi
- Harga barang dapat disamakan

⁸ Ir. Sukarno Wahab, Intan Kencana Dewi, ST, Diktat Kuliah EPT, Jurusan Teknik Planologi, ITN Malang

1.5.7. Aspek Kependudukan

Penduduk adalah aspek utama dalam perencanaan, perencanaan disusun untuk penduduk, oleh penduduk dan ia adalah penduduk itu sendiri. Perencanaan oleh penduduk berarti perencanaan dibuat oleh penduduk yang diwakili oleh seorang perencana. Perencanaan dibuat untuk penduduk karena penduduk yang akan merasakan akibat perencanaan itu sendiri. Karena itulah dalam seluruh aspek perencanaan penduduk merupakan salah satu faktor penting yang tidak mungkin akan terabaikan.⁹ “ Oleh karena itu penduduk merupakan faktor utama perencanaan, maka pengetahuan akan tingkah laku dan perkembangan bagian pokok pula dalam proses perencanaan.

Pada hakekatnya pengertian penduduk lebih ditekankan pada komposisi penduduk. Pengertian ini mempunyai arti yang sangat luas yang tidak hanya meliputi pengertian umum, jenis kelamin dan lain-lain, tetapi juga klasifikasi tenaga kerja dan watak ekonomi, tingkat pendidikan, agama, ciri sosial dan angka statistik lainnya yang menyatakan distribusi frekwensi.

Perubahan kependudukan umumnya dihubungkan dengan perpindahan tempat yang merupakan istilah lain dari migrasi. Pergerakan ini sangat penting bagi analisa kependudukan dalam hubungannya dengan berbagai aspek. Untuk kepentingan perencanaan, pengetahuan pergerakan kependudukan ini tidak dapat diabaikan. Hal ini erat kaitannya dengan pemusatan penduduk di suatu wilayah. Perencanaan pembangunan sangat berkaitan dengan persoalan perpindahan penduduk ini, karena dimana ada kesempatan kerja yang baik di sana arus penduduk mengalir. Dengan meningkatnya jumlah penduduk baik itu jumlah penduduk alami ataupun penduduk migrasi akan menimbulkan persoalan penyediaan perumahan dan fasilitas lainnya, sehingga kegiatan administrasi dan pemerintahan juga akan meningkat. Sebagai konsekwensinya jaringan komunikasi dan transportasi juga ditingkatkan.

⁹ Suwarjoko Warpani, Analisis Kota Dan Daerah, Kependudukan (ITB Bandung, 1984) hal 12

1.5.8. Definisi Transportasi

Transportasi merupakan suatu tindakan proses atau hal mentransportkan atau sedang ditransportasikan dan kata “to transport” berarti memindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain.¹⁰

1.5.8.1. Aspek Transportasi

Tuntutan transportasi adalah meningkatkan efisien produksi. Apabila transportasi diartikan sebagai jasa angkutan penumpang dan barang dari tempat asal tertentu menuju ke daerah tujuan.

Ada dua masalah pokok yang berkaitan dengan aspek transportasi, yaitu:¹¹

1. Kebutuhan angkutan umum ke tempat kerja atau ke tempat-tempat sehari – hari,
2. Angkutan umum yang berkenaan dengan tujuan aktifitas lain, seperti sekolah dan tempat rekreasi

1.5.8.2. Manfaat Transportasi Dalam Masyarakat

Transportasi merupakan bagian integral dalam suatu fungsi masyarakat. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan lokasi dari kegiatan yang produktif, serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Kemajuan di bidang transportasi telah memungkinkan perubahan dalam cara hidup kita dan cara masyarakat diatur, dengan demikian mempengaruhi pengembangan peradapan manusia.

Untuk menguraikan karakteristik utama sistem transportasi yang ada, dan hubungan berbagai kegiatan manusia seta terhadap tata ruang wilayah, antara lain:¹²

1. Peran transportasi dalam tata ruang kota
Peran transportasi dalam tata ruang di sini dapat dilihat dari segi apabila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan (persil lahan) diperbaiki, ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik, dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan berkembangnya ruang kegiatan tersebut, meningkatkan pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada transportasi, yang harus ditanggulangi, dan siklus akan terulang kembali bila aksesibilitas diperbaiki.
2. Peran ekonomi dalam transportasi

¹⁰ Edward K. Morlok, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga 1995, hal 5

¹¹ Raldi Hendro Kostoer, Penduduk dan Aksesibilitas Kota Universitas Indonesia 1996, hal 43

¹² Edward K. Morlok, op. cit, hal 34 - 61

Dari prespektif ekonomi, transportasi memungkinkan berpindahnya barang-barang dari satu tempat ke tempat lainnya, dimana barang – barang tadi mungkin lebih berguna atau bernilai. Konsep utama ialah kegunaan utilitas tempat, kegunaan waktu dan kegunaan kualitas. Pengukuran biaya transportasi membuat tidak memungkinkan untuk mengatasi perbedaan persediaan barang-barang di daerah yang lain.

3. Peran transportasi dalam sosial

Peran sosial dari transportasi telah memungkinkan penduduk berubah dari makhluk yang hidup secara normal menjadi pemukiman permanent. Dengan bertambah mudahnya sarana transportasi, pemukiman menjadi bertambah luas dan tidak terlalu bergantung pada sumber-sumber lokal untuk pendukungnya.

1.5.8.3. Hubungan Aksesibilitas dengan Transportasi

Beberapa faktor yang mempengaruhi dalam ‘hubungan transportasi’ yang dapat diartikan dalam beberapa hal. Suatu tempat dikatakan ‘aksesibilitas’ jika sangat ketat dengan tempat lainnya, dan ‘tidak aksesibilitas’ jika berjauhan. Ini adalah konsep yang paling sederhana, hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam bentuk ‘jarak’ (Km).

Untuk meningkatkan aksesibilitas tata guna lahan yang akan terhubung oleh sistem transportasi, dilakukan investasi pembangunan sistem jaringan transportasi. Tetapi tata guna lahan itu sudah mempunyai aksesibilitas yang tinggi (atau mudah dicapai) karena terhubung oleh sistem jaringan transportasi yang baik, belum tentu dapat mencapai mobilitas yang tinggi pula tidak ada artinya.

1.5.8.4. Teori Hubungan Antara Transportasi dengan Penggunaan Tanah

Teori-teori hubungan antara transportasi dengan penggunaan tanah, yaitu:¹³

1. Teori Pertama, adalah suatu pemahaman mengenai hubungan antara transportasi dengan penggunaan lahan, hubungan ini disebut siklus penggunaan tanah transportasi. Bila akses transportasi ke sesuatu persil tanah diperbaiki, maka tanah tersebut akan menjadi baik menarik dan biasanya kemudian dipergunakan untuk pengguna tanah.
Dengan berkembangnya tanah jumlah kegiatan yang meningkat akan menimbulkan peningkatan kebutuhan transportasi. Peningkatan kebutuhan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada fasilitas transportasi yang harus ditanggulangi dengan peningkatan yang sama besarnya dalam penyediaan pelayanan transport. Siklus tersebut diulangi bila aksesibilitas yang meningkat mempengaruhi pola penggunaan tanah.
2. Teori kedua, yang mendasari transportasi adalah mengenai kebutuhan akibat. Teori ini yang berkaitan dengan siklus penggunaan tanah transportasi, menyatakan bahwa

¹³ Antony J. Catanese, James C.S dan Susangko, op. cit, hal 371

kebutuhan perjalanan merupakan akibat dari kebutuhan untuk melakukan hal – hal lain.

1.5.9. Pengertian Jalan Tembus

Jalan tembus adalah jaringan jalan yang bertujuan untuk mempersingkat waktu perjalanan dan jarak tempuh yang harus dilalui.¹⁴ Begitu pula dengan jalan tembus yang ada di Desa Pojok ini, jalan ini berfungsi sebagai prasaranan transportasi yang menghubungkan antara Dusun Selomangleng dengan Dusun Lebaktumpang, yang memberikan kemudahan dalam menjalankan aktivitas kegiatan serta dapat mempersingkat waktu.

1.5.10. Pengertian Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan/tanah berinteraksi atau sama lain dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.¹⁵

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi, sebaliknya jika kedua tempat ini sangat berjauhan, aksesibilitas antara keduanya rendah. Jika tata guna lahan/tanah yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan/tanah tersebut di dalam ruang tersebar secara tidak merata (heterogen).

1.6. Landasan dan Variabel Penelitian

Berdasarkan tinjauan pustaka di atas, maka secara umum dapat disimpulkan bahwa teori-teori yang dipergunakan adalah teori yang berkaitan dengan materi-materi pokok yang dibahas dalam penelitian yang terdiri atas materi tentang transportasi, materi perubahan penggunaan tanah dan materi tentang sosial ekonomi. Dimana landasan teori ini digunakan untuk menerangkan, menjelaskan, mendefinisikan dan untuk menganalisa permasalahan yang diteliti. Berikut penjelasannya :

¹⁴ Poerwa Darminto WYS, Kamus Umum Bahasa Indonesia, PN. Balai Pustaka 1992, hal 396

¹⁵ Tamin Z. Sofyan, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB Bandung 1997, hal 52

1.6.1. Konsepsi Pengertian Yang Dipakai

Berdasarkan tinjauan pustaka yang telah didapat oleh penyusun maka landasan teori yang menjadi acuan oleh penyusun adalah merupakan penggabungan dari teori-teori yang ada sehingga didapat beberapa pengertian yang sesuai dengan pembahasan ini. Berdasarkan arti katanya identifikasi berasal dari kata identitas yang juga bisa berarti ciri atau tanda-tanda. Sedangkan menurut kamus Bahasa Indonesia (Daryanto S.S) identifikasi mempunyai arti penentu atau penetapan identifikasi suatu obyek. Dari kedua definisi identifikasi di atas dapat disimpulkan bahwa identifikasi adalah cara pengenalan terhadap suatu objek berdasarkan ciri-ciri atau tanda – tanda yang membedakan dengan objek lain.

Pengaruh dalam Kamus Bahasa Indonesia diartikan sebagai kekuatan atau daya yang ada atau timbul dari sesuatu objek yang ikut membentuk watak, wujud, kepercayaan atau perbuatan sesuatu objek lain.

Jadi dari kedua definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa Identifikasi Pengaruh adalah cara pengenalan terhadap suatu objek berdasarkan ciri-ciri potensi yang ada yang ikut membentuk watak, wujud, kepercayaan atau perbuatan objek lain.

Jalan tembus dalam kamus Bahasa Indonesia diartikan sebagai jaringan jalan yang bertujuan untuk mempersingkat waktu perjalanan dan jarak tempuh yang harus dilalui. Dalam studi penelitian ini pengertian jalan tembus itu sendiri adalah jaringan jalan yang digunakan untuk membuka keterbelakangan suatu daerah dan juga untuk mendekatkan jarak serta mempersingkat waktu tempuh bagi pemakai jalannya.

Perubahan dalam kamus Bahasa Indonesia diartikan sebagai segala sesuatu yang ada menjadi tidak ada atau sesuatu yang ada menjadi ada atau pergantian fungsi dan sejenis dari keadaan semula. Sedangkan *tanah* menurut Johara T. Jayadinata adalah sumber daya alam yang sangat penting bagi kehidupan manusia. Istilah penggunaan tanah menurut Ir. Mulyono Sadyohutomo, MCRP menunjukkan apa yang ada atau kegiatan yang ada di atas tanah tersebut, baik yang bermanfaat/disengaja oleh manusia maupun yang tidak bermanfaat/tidak disengaja.

Jadi perubahan penggunaan tanah dalam studi ini adalah pergantian fungsi yang menunjukkan apa yang ada atau kegiatan yang ada di atas tanah tersebut, baik yang bermanfaat/disengaja oleh manusia maupun yang tidak bermanfaat/tidak disengaja.

1.6.2. Penentu Tata Guna Tanah

Penentu dalam tata guna tanah yang bersifat sosial, ekonomi dan kepentingan umum antara lain:¹⁶

1. Perilaku Masyarakat (Sosial Behaviour) sebagai penentu.

Fiery mengemukakan bahwa terdapat nilai-nilai dalam hubungan dengan penggunaan tanah, yang dapat berhubungan dengan kebiasaan, sikap moral, pantangan, pengaturan pemerintah, peninggalan kebudayaan, pola tradisional, dan sebagainya. Tingkah laku dan tindakan manusia dalam tata guna tanah disebabkan oleh kebutuhan dan keinginan manusia yang berlaku baik dalam kehidupan sosial maupun dalam kehidupan ekonomi. Hal yang menentukan nilai tanah secara sosial dapat diterangkan dengan prosese teknologi yang berhubungan dengan sifat fisik tanah, dan dengan proses organisasi yang berhubungan dengan masyarakat, yang semuanya mempunyai kaitan dengan tingkah laku dan perbuatan kelompok masyarakat. Tingkah laku tersebut dipengaruhi oleh nilai-nilai sosial dan proses sosial, seperti:

1. Pumpunan (konsentrasi) penduduk (dalam wilayah yang luas)
2. Pemusatan (sentralisasi) dan pemencaran (desentralisasi) atau terkumpulnya penduduk disebabkan oleh prasarana dan sosial ekonomi
3. Parak (segresi) penduduk (terkumpulnya kelompok yang sejenis sehingga terpisah dari kelompok lain)
4. Pangkakan (dominasi) penduduk, atau hal yang menonjol (misalnya prestise, untuk tingga di bagian kota tertentu);
5. Serbuan penduduk atau invasi dari kelompok lain yang berbeda dalam keadaan sosial, ekonomi dan budaya

¹⁶ Johara T.Jayadinata, op. cit, hal 157

2. Penentu yang berhubungan dengan kehidupan ekonomi

Dalam kehidupan ekonomi, daya guna dan biaya adalah penting, maka diadakan pengaturan tempat sekolah supaya lebih ekonomis, program lalita (rekreasi) yang ekonomis berhubungan dengan pendapatan perkapita, dan sebagainya. Pola tata guna tanah perkotaan yang diterangkan dalam teori jalur sepusat, teori Sektor dan teori pusat lipat ganda dihubungkan dengan kehidupan ekonomi.

3. Kepentingan umum sebagai penentu

Kepentingan umum yang menjadi penentu dalam tata guna tanah meliputi: kesehatan, keamanan, moral dan kesejahteraan umum (termasuk kemudahan, keindahan dan kenikmatan) dan sebagainya, dimaksud dalam hal ini hendaknya kepentingan umum yang mewakili pihak yang berhak dalam memanfaatkan penggunaan tanah. Kepentingan umum yang menjadi penentu dalam tata guna tanah meliputi kesehatan, keamanan, moral dan kesejahteraan umum (termasuk kemudahan, keindahan dan kenikmatan) dan sebagainya.

Pola Perkembangan Kota

1. Pola Perkembangan Kota Yang Berbeda

Karena keadaan topografi tertentu atau karena perkembangan sosial ekonomi tertentu, akan berkembang beberapa pola perkembangan kota.

a. Pola Menyebar

Pada keadaan topografi yang seragam (uniform) dan ekonomi yang homogen (uniform) di suatu wilayah akan berkembang suatu pola yang menyebar “dispersed pattern”. Pembicaraan mengenai hal ini terdapat pada teori tempat pemusatan (central place theory) dari Cristaller yang tercantum di bawah ini.

b. Pola Sejajar (*linier pattern*)

Pola sejajar dari perkotaan terjadi sebagai akibat adanya perkembangan sepanjang jalan, lembah, sungai atau pantai.

c. Pola Merumpun

Seringkali pola perkotaan merumpun (*clustered pattern*) ini berkembang berhubungan dengan pertambangan. Jika topografi agak datar tetapi terdapat beberapa relief lokal yang nyata, maka terjadilah perumpunan kota (*dispersed city*), yaitu suatu kelompok kota yang terletak berdekatan, dan dalam hal ini tidak ada satu kota yang lebih penting dari yang lain. Seringkali tebaran kota semacam itu dapat dianggap satu kota besar.

2. Teori ajang Pusat atau Teori Tempat Pemusatan dari Christaller yang berdasarkan pemasaran.

Suatu tempat merupakan pusat pemasaran atau pusat pelayanan. Menurut Cristaller (seorang ahli geografi berkebangsaan Jerman), pusat-pusat pelayanan cenderung tersebar di dalam wilayah menurut pola berbentuk heksagon (segi enam). Keadaan seperti itu mempunyai dua syarat, yaitu: (1) topografi yang seragam sehingga tidak ada bagian wilayah yang mendapat pengaruh dari lereng dan pengaruh alam lain dalam hubungan dengan jalur pengangkutan, (2) kehidupan ekonomi yang homogen dan tidak memungkinkan adanya produksi primer, yang menghasilkan padi-padian, kayu atau batu bara.

1.6.3. Teori Penataan Ruang Dan Lahan

Pada dasarnya suatu penataan yang terpenting harus ada ruang atau yang digunakan sebagai objek dalam penataan. Lahan dapat diartikan sebagai bagian dari permukaan bumi tempat berlangsung kegiatan, yang merupakan sumber daya alam.¹⁷

Berdasarkan Undang-Undang Tata Ruang No. 24 Tahun 1992 pasal 2 yaitu :

“ Penataan ruang berdasarkan pada pemanfaatan ruang bagi semua kepentingan secara terpadu berdaya guna dan berhasil guna, serasi, selaras, seimbang dan berkelanjutan serta keterbukaan, persamaan keadilan dan perlindungan hukum”.

Tujuan dari Penataan Ruang Pasal 2 adalah:

¹⁷ S. Tjokorda Nirarta, Konsolidasi Lahan perkotaan sebagai model penyediaan lahan dalam Pembangunan kota, Paper Land and Planning Law&Regulation, 1990, Hal 21

- a. Terselenggaranya pemanfaatan ruang berwawasan lingkungan yang berlandaskan wawasan nusantara dan ketahanan nasional.
- b. Terselenggaranya pengaturan pemanfaatan ruang kawasan lindung dan kawasan budidaya.
- c. Tercapainya pemanfaatan ruang berkualitas.

1.6.4. Hubungan Aksesibilitas Dengan Transportasi

Beberapa faktor yang mempengaruhi dalam ‘hubungan transportasi’ yang dapat diartikan dalam beberapa hal. Suatu tempat dikatakan ‘aksesibilitas’ jika sangat ketat dengan tempat lainnya, dan ‘tidak aksesibilitas’ jika berjauhan. Ini adalah konsep yang paling sederhana, hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam bentuk ‘jarak’ (Km).

Untuk meningkatkan aksesibilitas tata guna lahan yang akan terhubungkan oleh sistem transportasi, dilakukan investasi pembangunan sistem jaringan transportasi. Tetapi tata guna lahan itu sudah mempunyai aksesibilitas yang tinggi (atau mudah dicapai) karena terhubung oleh sistem jaringan transportasi yang baik, belum tentu dapat mencapai mobilitas yang tinggi pula tidak ada artinya.

1.6.5. Teori Hubungan Antara Transportasi dengan Penggunaan Tanah

Hubungan antara pola penggunaan tanah dengan transportasi menurut Black and Conroy (1977) yaitu suatu pemahaman mengenai hubungan antara transportasi dengan penggunaan tanah, hubungan ini disebut siklus penggunaan tanah transportasi. Bila akses transportasi ke suatu persil diperbaiki, maka tanah tersebut akan menjadi menarik dan biasanya kemudian dipergunakan untuk perkotaan. Dengan berkembangnya tanah menjadi suatu kegiatan yang meningkat akan menimbulkan peningkatan kebutuhan transportasi. Peningkatan kebutuhan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada fasilitas transportasi yang harus ditangani dengan peningkatan yang sama besarnya dalam penyediaan pelayanan transportasi.

1.6.5.1. Hubungan Transportasi dengan Tata Guna Lahan

Hubungan timbal balik antara tata guna lahan dan transportasi (interaksi dan interdependensi) seperti yang telah dikemukakan oleh Stover dan Koepke (1998), akan memacu pertumbuhan akibat adanya keterkaitan dari pola guna lahan dengan transportasi hal ini akan ditandai dengan meningkatnya nilai lahan sehingga diimbangi dengan pembangunan sarana dan prasarana yang memadai. Pola guna lahan selalu akan menghasilkan atau menimbulkan suatu pola pergerakan sebagai adanya aktifitas pada kawasan tersebut.

Menurut Colin Buchanan tujuan dari pengarahannya tata guna lahan dan sistem jaringan jalan menyangkut dua pokok yaitu:

- a. Aksesibilitas; yaitu memberikan kemudahan yang seluas-luasnya bagi para pemakai jalan untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Kemudahan dan keleluasaan ini juga disertai oleh syarat kenikmatan dan bebas dari gangguan dan hambatan sampai menuju tujuan akhir.
- b. Lingkungan; yang dimaksud adalah lingkungan di sekitarnya yaitu sekitar jalan, disini perlu diperhatikan bahwa pengertian ini dikemukakan hanya untuk menggambarkan atau menilai dampak lalu lintas kendaraan terhadap lingkungan sekitarnya.

Sasaran pengarahannya tata guna lahan dan sistem jaringan jalan adalah menciptakan distribusi yang efisien atau aksesibilitas dari sejumlah besar lalu lintas kendaraan ke sejumlah bangunan dan mengarahkan untuk mencapai standart lingkungan yang memuaskan. Aksesibilitas dan lingkungan hal yang selalu terjadi konflik, lingkungan yang baik mengharapkan sejumlah kendaraan lalu lintas dapat dikurangi akan tetapi di lain pihak upaya peningkatan aksesibilitas tidak dapat dipenuhi dengan baik tanpa pengorbanan lingkungan.

Untuk melihat potensi guna lahan digunakan berbagai satu pengukuran sesuai jenis guna lahan yang bersangkutan. Satuan pengukuran untuk jenis guna lahan pertokoan adalah penduduk dan jumlah kendaraan. Satuan pengukuran untuk kawasan perkantoran adalah luas persil, jumlah karyawan, pengukur untuk jenis guna

lahan di pusat kota adalah luas lahan perdagangan, luas pelataran parkir atau jumlah pengunjung untuk tiap jam perluas lahan kegiatan, sedang untuk jenis guna lahan rekreasi satuan pengukur yang digunakan adalah kapasitas tempat duduk dan pelataran parkir.

Langkah-langkah yang perlu ditempuh untuk mengetahui besarnya bangkitan dan tarikan kegiatan guna lahan adalah semua kegiatan diklasifikasikan ke dalam kategori yang jelas. Pada umumnya adalah perumahan, industri, rekreasi, bangunan umum, lahan kosong, penggunaan campuran dan lain-lain. Intensitas penggunaan lahan dapat mencerminkan intensitas kegiatan lahan tersebut. Dari data penggunaan lahan dipakai sebagai variabel yang menjelaskan atau memberikan pertanda besarnya lalu lintas pada kawasan tertentu.

1.6.5.2. Peran Sistem Transportasi Dalam Pembangunan Ekonomi

Perkembangan perekonomian suatu daerah/wilayah sangat diperlukan guna melihat prospek perkembangan wilayah di masa yang akan datang dan akan dapat untuk mengukur kemampuan wilayah dalam memenuhi kebutuhan transportasi di masa yang akan datang.

Transportasi mempunyai karakteristik utama yaitu memberikan rangsangan kepada masyarakat untuk ingin mengubah sumber-sumber alam tentang suatu konsep transportasi sebagai alat penyalur kebutuhan dimana suatu barang ataupun orang harus dipindahkan dari satu tempat ke tempat yang lain untuk suatu kegiatan tertentu di tempat lain.

- A. Work Trip, merupakan perjalanan ke tempat bekerja (kantor, pabrik, rumah sakit, tempat usaha, dll).
- B. Shopping Trip, merupakan perjalanan ke daerah pusat-pusat perbelanjaan (pasar, pertokoan, super market, dll).
- C. Sosial/Recreation Trip, merupakan perjalanan ke tempat-tempat pertemuan sosial, obyek wisata, dll.
- D. Business Trip, merupakan perjalanan yang dilakukan selama bekerja atau untuk tujuan bekerja.

E. School Trip, merupakan perjalanan pelajaran atau mahasiswa ke tempat-tempat lembaga pendidikan.

1.6.6. Definisi Sosial

Definisi sosial adalah segala sesuatu yang mengenai masyarakat. Sosial merupakan sebagian dari manusia satu sebagai subjek dengan manusia yang lain sebagai objek sebaliknya. Dalam kenyataannya sosial bukan hanya merupakan hubungan antara manusia tetapi merupakan hubungan antara manusia tetapi merupakan hubungan antara kumpulan masyarakat atau orang-perorangan.¹⁸

1.6.7. Definisi Pekerjaan Sampingan

Adanya pembangunan jalan tembus akan timbulnya pekerjaan baru atau pekerjaan sampingan dengan usaha disekitar jalan tembus, oleh karena itu pekerjaan baru atau pekerjaan sampingan mempunyai pengertian:¹⁹

- A. Terciptanya suatu kegiatan yang terjadi pada masyarakat sehingga bisa mempengaruhi pendapatan ekonominya dengan cara membuka suatu usaha atau pekerjaan, kegiatan ini timbul karena sudah adanya kegiatan yang lain yang timbul terlebih dahulu.
- B. Bertambah banyaknya kegiatan lain dalam suatu daerah yang akan menambah pendapatan bagi daerah tersebut. Penambahan permintaan barang dan jasa yang ada di dalam akan menimbulkan kenaikan volume kegiatan-kegiatan yang bukan basis menjadi bertambah banyak.
- C. Adanya aktifitas ekonomi yang timbul secara tiba-tiba pada masyarakat karena adanya suatu aktifitas yang lain, sehingga menyebabkan timbulnya suatu bentuk pelayanan pada masyarakat dan masyarakat tersebut juga mendapatkan keuntungan.
- D. Terciptanya suatu kenaikan peluang pekerjaan akibat adanya aktifitas-aktifitas lain yang sudah terjadi sebelumnya, kenaikan peluang ini timbul karena aktifitas yang terjadi pada masyarakat itu sendiri.

1.6.8. Interaksi Sosial

Interaksi sosial adalah bentuk umum proses sosial, oleh karena interaksi sosial merupakan sarat utama terjadinya aktifitas-aktifitas sosial.²⁰ Interaksi sosial merupakan hubungan sosial yang dinamis yang menyangkut hubungan antar orang perorang, antar kelompok-kelompok manusia, antara orang perorangan dan kelompok manusia. Apabila kedua orang dua bertemu, interaksi sosial dimulai saat itu. Mereka saling menegur, berjabat tangan, saling berbicara bahkan saling berkelahi. Aktifitas semacam ini merupakan bentuk interaksi sosial.

¹⁸ Poerwodarminto, WJS, kamus Umum

¹⁹ Sadono Sukirno, Ekonomi Pembangunan, FE UI, Hal 204

²⁰ Soerjono Soekamto, Sosiaologi Suatu Pengantar, Pt Rajagrafindo Persada, Jakarta 1995, Hal 69

Menurut Soeryono Soekamto berlangsungnya proses dari interaksi adalah faktor imitasi, sugesti, identifikasi dan simpati.

- A. Faktor *imitasi* misalnya; mempunyai peranan yang sangat penting dalam proses interaksi sosial. Salah satu segi positif yang sangat penting dalam proses interaksi sosial. Salah satu segi positifnya adalah bahwa imitasi dapat mendorong seseorang untuk memenuhi kaidah dan nilai yang berlaku. Namun imitasi juga dapat menyebabkan hal yang negative, misalnya tindakan yang menyimpang. Kecuali dari pada itu imitasi dapat melemahkan dan mematikan daya kreasi seseorang.
- B. Faktor *sugesti* berlangsung apabila seseorang memberi pandangan atau sesuatu sikap yang berasal dari dirinya yang kemudian diterima oleh pihak lain. Berlangsungnya sugesti tersebut dapat terjadi karena pihak yang menerima dilanda oleh emosi, hal mana yang menghambat daya berfikirnya secara rasional.
- C. *Identifikasi* merupakan kecenderungan dalam diri manusia untuk menjadi sama dengan dari pihak lain. Proses identifikasi berlangsung dengan sendirinya, maupun disengaja oleh karena seringkaliseseseorang memerlukan tipe ideal tertentu di dalam proses kehidupannya.
- D. Proses *simpati* merupakan suatu proses dimana seseorang merasa tertarik pada pihak lain. Dorongan utama pada simpati adalah keinginan untuk memahami pihak lain dan bekerjasama dengannya.

1.6.9. Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan

Hubungan antara penggunaan lahan dengan transportasi yaitu suatu pemahaman mengenai hubungan antara transportasi dengan penggunaan lahan, hubungan ini disebut siklus penggunaan lahan transportasi. Bila akses transportasi ke suatu persil diperbaiki, maka lahan tersebut akan menjadi menarik dan biasanya kemudian digunakan untuk perkotaan. Dengan berkembangnya lahan menjadi suatu kegiatan yang meningkat maka akan menimbulkan peningkatan kebutuhan akan transportasi. Peningkatan kebutuhan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban

pada fasilitas transportasi yang harus ditangani dengan peningkatan yang sama besarnya dalam penyediaan pelayanan transportasi.

Perubahan penggunaan lahan yang ada di wilayah studi dapat dilihat dari berkurangnya luas RTH yang berupa sawah dan tanah kosong menjadi areal pemukiman. Sehingga penyebaran pemukiman lebih merata dari sebelum adanya pembangunan jalan tembus. Selain itu adanya penggunaan lahan sebagai tempat perdagangan yang berupa warung dan sebagian berupa gubug-gubug kecil dimana sifatnya mengisi ruang kosong saja. Jalan tembus yang ada di wilayah studi oleh penduduk setempat digunakan sebagai tempat untuk berolah raga dan rekreasi keluarga pada pagi dan sore hari.

1.6.10. Perumusan Definisi dan Variabel Penelitian

Perumusan definisi dan variabel penelitian ini berisi tentang sasaran – sasaran yang ingin dicapai beserta dengan variabel-variabelnya. Hal ini dikarenakan bila variabel pendukungnya telah diketahui maka akan lebih mudah untuk mencapai tujuan.

1.6.10.1. Identifikasi kondisi penggunaan lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok

Variabel yang diamati dalam identifikasi ini adalah jenis penggunaan lahan dan kepadatan bangunan yang ada di wilayah studi. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan sebagai berikut :

1. Jenis Penggunaan Lahan

Jenis penggunaan lahan yang dibahas dalam studi ini meliputi terdiri dari:

a. Jenis Penggunaan Lahan Sawah

Adapun tolok ukur yang dipakai adalah dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut maka luas sawah akan semakin berkurang.

b. Jenis Penggunaan Lahan Tegalan

Adapun tolok ukur yang dipakai adalah dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut maka luas tegalan akan semakin berkurang.

c. Jenis Penggunaan Lahan Pemukiman

Adapun tolok ukur yang dipakai adalah dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut maka terjadi perubahan penggunaan lahan yang ditandai dengan semakin berkurangnya RTH (sawah dan tegalan), dimana lahan yang ada dimanfaatkan untuk pengembangan pemukiman penduduk.

2. Kepadatan Bangunan

Kepadatan bangunan yang dimaksud dalam studi ini adalah tingkat kepadatan bangunan berdasarkan jumlah pemukiman penduduk dengan luas pemukiman yang ada di wilayah studi. Tolok ukur yang dipakai adalah dengan adanya pembangunan jalan tembus maka tingkat kepadatan di wilayah studi semakin tinggi.

Jadi pembangunan jalan tembus dapat dikatakan berpengaruh pada penggunaan lahan apabila :

1. Terjadi perubahan penggunaan lahan yang disebabkan oleh adanya jalan tembus dan ditandai dengan semakin berkurangnya RTH yaitu sawah dan tegalan dimana lahan tersebut dimanfaatkan untuk pengembangan pemukiman penduduk dan fasilitas yang ada, seperti perdagangan dan rekreasi.
2. Tingkat kepadatan bangunan semakin tinggi.

1.6.10.2. Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek sosial dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada Di Desa Pojok

Variabel yang diamati dalam identifikasi ini meliputi aspek kegiatan interaksi penduduk. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan sebagai berikut:

1. Aksesibilitas Masyarakat

Aksesibilitas yang dimaksud adalah waktu tempuh yang digunakan oleh pemakai jalan untuk sampai ke pusat kota. Pada studi ini pemakai jalan adalah para pekerja yang bekerja di pusat kota yaitu sebagai pedagang dimana mereka bermukim di sekitar jalan tembus tersebut.

2. Kondisi Lalu Lintas

Kondisi lalu lintas yang dimaksud adalah kondisi lalu lintas yang ada di sepanjang jalan tembus. Kondisi tersebut dilihat berdasarkan jumlah pemakai jalan tembus per hari.

3. Interaksi penduduk

Interaksi penduduk di sini menggambarkan tentang bagaimana hubungan sosial antar masyarakat yang ada di wilayah studi. Interaksi penduduk yang dipakai dalam penelitian ini meliputi:

a. Tempat pertemuan warga

Tempat pertemuan warga yang dibahas dalam studi ini adalah rumah warga tempat umum, dan tempat kerja.

b. Frekwensi pertemuan

Frekwensi pertemuan yang dibahas dalam studi ini terdiri dari setiap hari, setiap minggu dan setiap bulan.

c. Tingkat keakraban antar warga

Tingkat keakraban yang dibahas dalam studi ini terdiri dari sangat akrab, akrab dan kurang akrab. Dikatakan sangat akrab apabila hubungan antar warga sudah layaknya seperti saudara, dikatakan akrab apabila mereka dilakukan setiap hari dan dikatakan kurang akrab apabila mereka jarang bertemu tetapi masih mengenali satu sama lain.

Jadi pembangunan jalan tembus dapat dikatakan berpengaruh pada aspek sosial apabila:

1. Aksesibilitas masyarakat semakin lancar dengan semakin singkatnya waktu tempuh menuju ke pusat kota.
2. Kondisi lalu lintas semakin ramai.
3. Interaksi penduduk semakin erat atau dengan kata lain hubungan antar personal semakin akrab.

1.6.10.3. Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek ekonomi dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus yang ada Di Desa Pojok

Pengamatan yang dilakukan pada identifikasi ini melalui variabel jenis mata pencaharian penduduk, tingkat pendapatan penduduk, lingkup kerja dan pekerjaan sampingan penduduk. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan sebagai berikut:

1. Jenis mata pencaharian

Jenis mata pencaharian ini meliputi mata pencaharian di sektor pertanian maupun di sektor non pertanian. Jenis mata pencaharian penduduk yang dipakai dalam studi ini adalah :

- a. Jenis mata pencaharian petani
- b. Jenis mata pencaharian pedagang
- c. Jenis mata pencaharian wiraswasta

Adapun tolok ukur yang dipakai adalah bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus maka jenis mata pencaharian di sektor non pertanian akan semakin bertambah, yaitu perdagangan dan wiraswasta.

2. Tingkat pendapatan penduduk

Tingkat pendapatan penduduk yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jumlah penghasilan penduduk tiap tahunnya, apakah mengalami kenaikan atau penurunan. Adapun tolok ukur yang dipakai adalah bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus maka tingkat pendapatan penduduk semakin meningkat.

3. Lingkup kerja

Lingkup kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah daerah tempat bekerja dan jangkauan tempat kerja. Adapun tolok ukur yang dipakai adalah bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka daerah tempat kerja dengan pemukiman penduduk semakin dekat dan daya jangkauan tempat kerja semakin pendek.

4. Pekerjaan sampingan penduduk

Pekerjaan sampingan penduduk yang dimaksud adalah berupa jenis atau variasi dari pekerjaan yang sudah ada. Misalnya bekerja sebagai PNS tetapi juga membuka toko di rumah. Tolok ukur yang dipakai adalah dengan adanya pembangunan jalan tembus maka jenis pekerjaan sampingan penduduk semakin beragam atau bertambah.

Jadi pembangunan jalan tembus dapat dikatakan berpengaruh pada aspek ekonomi apabila :

1. Adanya perubahan mata pencaharian penduduk dimana semula di sektor pertanian menjadi ke non pertanian, seperti pedagang dan wiraswasta.
2. Tingkat pendapatan penduduk semakin meningkat.
3. Adanya pekerjaan sampingan penduduk.

1.7. Parameter Dan Hipotesa Penelitian

Parameter adalah nilai atau ukuran yang ada dalam suatu penelitian yang harus diperkirakan atau diperhitungkan berdasarkan data yang ada. Hipotesa merupakan rumusan awal yang akan diuji dalam suatu penelitian, dimana hipotesa ini didapat berdasarkan hubungan keterkaitan antara teori sebagai dasar serta kondisi dari lapangan sebagai suatu objek. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.3 berikut ini.

Tabel 1.3
Tabel Parameter Penelitian

TUJUAN	VARIABEL BEBAS	VARIABEL TERIKAT	PARAMETER
Mengidentifikasi pengaruh keberadaan jalan tembus berdasarkan perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat.	Jalan Tembus	<ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan Lahan Sawah - Penggunaan Lahan Tegalan 	<ul style="list-style-type: none"> - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada penggunaan lahan sawah jika terdapat perubahan fungsi dan berkurangnya luas sawah menjadi pemukiman penduduk dimana hal tersebut disebabkan oleh jalan tembus. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada penggunaan lahan tegalan jika terdapat perubahan fungsi dan

Tabel lanjutan 1.3

TUJUAN	VARIABEL BEBAS	VARIABEL TERIKAT	PARAMETER
		<ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan Lahan Pemukiman - Kepadatan Bangunan - Aksesibilitas masyarakat - Kondisi lalu lintas - Tempat pertemuan di rumah warga - Tempat pertemuan di tempat umum - Tempat pertemuan di tempat kerja - Frekwensi pertemuan warga - Tingkat kekraban warga 	<p>berkurangnya luas tegalan menjadi pemukiman penduduk dan fasilitas penunjang lainnya dimana hal tersebut disebabkan oleh jalan tembus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada penggunaan lahan pemukiman jika luas pemukiman di sepanjang koridor jalan tembus semakin bertambah. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada tingkat kepadatan bangunan jika tingkat kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan tembus semakin tinggi. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada aksesibilitas masyarakat jika waktu tempuh yang digunakan oleh pemakai jalan untuk sampai ke pusat kota semakin berkurang. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada kondisi lalu lintas jika jumlah pemakai jalan tembus per hari semakin banyak sehingga lalu lintas di sepanjang koridor jalan semakin ramai. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada tempat bertemu di rumah warga jika jumlah interaksi di rumah warga mengalami peningkatan tiap tahunnya. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada tempat bertemu di tempat umum jika jumlah interaksi di tempat umum mengalami peningkatan tiap tahunnya - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada tempat bertemu di tempat kerja jika jumlah interaksi di tempat kerja mengalami peningkatan tiap tahunnya. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada frekwensi pertemuan warga jika semakin sering warga melakukan interaksi. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada tingkat kekraban antar warga jika

TUJUAN	VARIABEL BEBAS	VARIABEL TERIKAT	PARAMETER
		<ul style="list-style-type: none"> - Jenis mata pencaharian petani - Jenis mata pencaharian pedagang - Jenis mata pencaharian wiraswasta - Tingkat pendapatan masyarakat - Lingkup kerja 	<p>hubungan personal antar warga semakin akrab.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada jenis mata pencaharian petani jika jumlah petani yang ada di sekitar jalan tembus yaitu di sepanjang koridor jalan dan di sepanjang jalan desa mengalami penurunan. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada jenis mata pencaharian pedagang jika jumlah pedagang yang ada di sepanjang koridor jalan tembus semakin bertambah. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada jenis mata pencaharian wiraswasta jika semakin banyak penduduk yang mempunyai modal yang cukup menciptakan usaha sendiri. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada tingkat pendapatan masyarakat jika jumlah pendapatan masyarakat per bulan mengalami peningkatan. - Pembangunan jalan tembus berpengaruh pada lingkup kerja jika semakin luas lingkup kerja penduduk yang ada di sepanjang koridor jalan tembus.

Untuk mengetahui suatu pengaruh itu dikatakan sangat kuat, kuat dan tidak kuat maka sebelumnya dibuat suatu variabel penentu, dan kategori masing-masing sebagai patokan atau penentu dalam menetapkan tingkat hubungannya masing-masing dengan bertitik tolak pada enam belas parameter di atas. Berikut ini adalah variabel dan faktor penentu dari masing-masing tingkat pengaruh.

1. Pengaruh Sangat Kuat

- Jika terdapat perubahan yang signifikan terhadap penggunaan lahan jenis sawah dan tegalan yaitu mengalami pengurangan luas yang disebabkan karena pengaruh jalan tembus.

- Jika terdapat perubahan yang signifikan terhadap penggunaan lahan pemukiman yaitu dengan bertambahnya luas dan jumlah pemukiman penduduk di sepanjang jalan tembus akibat pengaruh pembangunan jalan tersebut.
- Jika kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan semakin tinggi.
- Jika terdapat kemudahan akses yaitu semakin singkatnya waktu yang dibutuhkan untuk mencapai ke pusat kota.
- Jika kondisi lalu lintas di sepanjang koridor jalan tembus semakin ramai.
- Jika hubungan interaksi antar warga yang dulunya terpisah semakin baik.
- Jika adanya perubahan mata pencaharian dari pertanian ke non pertanian yang disebabkan oleh adanya pembangunan jalan tembus.
- Jika tingkat pendapatan penduduk semakin meningkat.
- Jika lingkup kerja penduduk semakin luas, tidak hanya ada dalam satu desa ataupun dalam lingkup satu kecamatan saja.

2. Pengaruh Kuat

- Terdapat perubahan luas sawah dan tegalan yang disebabkan karena pengaruh jalan tembus.
- Terdapat perubahan luas dan jumlah pemukiman penduduk di sepanjang koridor jalan tembus.
- Tingkat kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan termasuk kategori sedang.
- Tidak adanya pengaruh perubahan waktu tempuh untuk sampai ke pusat kota.
- Kondisi lalu lintas yang ada di sepanjang koridor jalan tembus ramai.
- Hubungan interaksi antar warga yang dulunya terpisah cukup baik.
- Adanya perpindahan mata pencaharian penduduk dari petani ke pedagang yang disebabkan karena pengaruh jalan tembus.
- Tingkat pendapatan penduduk meningkat.
- Tidak ada perubahan lingkup kerja penduduk.

3. Pengaruh Tidak Kuat

- Tidak ada perubahan luas sawah dan tegalan di sepanjang koridor jalan tembus.

- Tidak ada penambahan luas dan jumlah pemukiman di sepanjang koridor jalan tembus.
- Tingkat kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan tembus dalam kategori rendah.
- Tidak adanya hubungan dengan perubahan waktu tempuh untuk sampai ke pusat kota.
- Kondisi lalu lintas di sepanjang jalan tembus sepi.
- Hubungan interaksi antar warga yang dulunya terpisah tidak baik.
- Mata pencaharian penduduk dominan adalah sebagai petani.
- Tidak ada peningkatan pendapatan penduduk.
- Tidak ada perubahan lingkup kerja penduduk.

Berdasarkan tingkat pengaruh di atas maka perumusan hipotesa dalam studi ini adalah sebagai berikut:

1. Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas sawah semakin berkurang.
2. Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas tegalan semakin berkurang.
3. Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas pemukiman semakin bertambah.
4. Dengan adanya pembangunan jalan tembus tingkat kepadatan bangunan semakin tinggi.
5. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka akan semakin mempersingkat waktu tempuh.
6. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka kondisi lalu lintas di sekitarnya menjadi semakin ramai.
7. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka interaksi warga di rumah-rumah penduduk semakin tinggi.
8. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka interaksi warga di tempat umum semakin meningkat.
9. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka interaksi warga di tempat kerja semakin bertambah.

10. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka intensitas pertemuan antar warga semakin banyak atau semakin sering.
11. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka semakin tinggi tingkat kekraban di dua kedukuhan yang semula terpisah.
12. Dengan adanya jalan tembus maka perubahan mata pencaharian yang semula di sektor pertanian ke non pertanian semakin bertambah.
13. Dengan adanya jalan tembus maka semakin banyak penduduk yang membuka usaha di sekitar jalan tersebut.
14. Dengan adanya jalan tembus maka penduduk yang mempunyai modal cukup semakin banyak menciptakan pekerjaan sendiri (wiraswasta).
15. Dengan adanya jalan tembus banyak masyarakat yang berdagang atau membuka usaha sehingga pendapatan semakin meningkat.
16. Dengan adanya jalan tembus maka semakin mudah untuk mencapai tempat kerja baik dalam 1 desa, 1 kecamatan atau dalam 1 kota.

Berdasarkan variabel penelitian yang telah diuraikan di atas, maka kesimpulan dari hipotesa yang dibuat adalah adanya pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan kondisi ekonomi masyarakat di wilayah studi.

Parameter yang digunakan dalam penentuan besarnya pengaruh jalan tembus terhadap variabel berdasarkan analisa kuantitatif dengan menggunakan metode Regresi Linier Berganda adalah :

- Sangat kuat
- Kuat
- Tidak kuat

Untuk kategori sangat kuat dan kuat pengaruhnya diambil berdasarkan variabel yang memiliki nilai β positif (+), dan untuk kategori tidak kuat pengaruhnya adalah variabel yang memiliki nilai β negatif (-).

1.8. Metode Penelitian

Untuk mendapatkan data yang valid dan relevan dengan tujuan serta mengadakan pendekatan terhadap objek penelitian, maka diperlukan suatu metode-metode tertentu. Metode yang digunakan untuk mengetahui pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, dan sosial ekonomi masyarakat di Desa Pojok Kecamatan Mojojoto Kota Kediri ada berbagai tahapan yang sehingga langkah-langkah yang dipilih lebih terstruktur.

1.8.1. Metode Survei

1. Survei Primer

Merupakan survei yang dilakukan dengan cara langsung terjun ke lapangan atau ke lokasi studi penelitian, seperti :

- a. Melakukan pemetaan secara langsung di lapangan, untuk memperoleh data dan mengetahui kondisi fisik di lapangan dengan melihat perubahan yang terjadi pada penggunaan tanah dan penduduk yang diakibatkan adanya pembangunan jalan tembus.
- b. Melakukan pengamatan secara langsung terhadap kondisi sarana dan prasarana penunjang di lokasi studi.
- c. Melakukan wawancara terhadap tokoh kunci yang dianggap mengetahui perubahan jalan tembus, yaitu BPN ,BAPPEDA, Kepala Desa Pojok serta kepada Sekretaris Desa.
 - Pada pihak BPN dilakukan wawancara untuk meminta keterangan mengenai pembebasan tanah untuk pembanguann jalan tembus.
 - Pada pihak BPN dilakukan wawancara untuk meminta keterangan mengenai proses dibangunnya jalan tembus serta bagaimana pengembangannya.
 - Pada pihak Kepala Desa dilakukan wawancara untuk meminta keterangan mengenai perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi penduduk di sepanjang koridor jalan tembus.

- Pada pihak Sekretaris Desa dilakukan wawancara untuk meminta keterangan mengenai perubahan kegiatan sosial dan ekonomi penduduk di sepanjang koridor jalan tembus.
- d. Melakukan penyebaran quisioner. Quisioner yang disebarakan sesuai dengan topik permasalahan yang akan diangkat kepada masyarakat setempat untuk menggali informasi/gambaran mengenai kondisi ekonomi masyarakat seperti : tingkat pendapatan, jenis mata pencaharian, lingkup kerja dan jenis pekerjaan sampingan serta keadaan sosial penduduk.

Rumus besarnya sampel :

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

Sumber : Materi kuliah pemukiman

Dimana: N= Jumlah Populasi

d= presisi , untuk reabiliti 95%

n= Jumlah sample

Pendistribusian dilakukan pada masing-masing dusun yang ada di Desa Pojok (objek pengamatan/penelitian), dengan total jumlah penduduk 1di lokasi studi sebesar 1470 KK.

$$n = \frac{1470}{1470(0,05)^2 + 1} = 314 \text{ KK}$$

Sasaran penyebaran quisioner ini adalah penduduk Kedukuhan Selomangleng, Kedukuhan Lebaktumpang , dan para pemakai jalan yang berada di kawasan wisata. Wilayah studi dibagi menjadi 3 wilayah, yang terdiri atas wilayah yang terpengaruh langsung, kurang terpengaruh dan tidak terpengaruh. Dalam penyebaran quisioner ini yang diambil sampel adalah penduduk yang terpengaruh langsung (sepanjang koridor jalan tembus) dengan batasan wilayah sejauh 5 km dari jalan tembus. Sehingga

kuisioner yang dibagikan adalah 314 dibagi 3 yaitu sebesar 92 responden. Alasan jumlah responden adalah penduduk di kedua kedukuhan dan pemakai objek wisata tersebut karena merupakan unit pembahasan yang berdiri sendiri atau tidak dijadikan dalam satu analisa sehingga ditinjau berdasarkan masing-masing kedukuhan dalam satu desa.

2. Survei Sekunder

Merupakan survei yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data berbentuk peta, tabel dan uraian yang dibutuhkan dari berbagai instansi pemerintah dan pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian ini. Antara lain :

a. Studi Literatur

Data-data diperoleh dan dihasilkan berdasarkan buku-buku atau karya ilmiah untuk mengetahui dan merumuskan permasalahan-permasalahan yang bersifat teoritis.

b. Instansi

Survei dilakukan di instansi pemerintah yang berkaitan guna memperoleh data-data yang diperlukan untuk penyusunan, seperti: BAPPEDA (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah), BPN (Badan Pertanahan Negara), BPS (Badan Pusat Statistik) dan pihak instansi yang terkait lainnya.

1.8.2. Metode Analisa

Dari data-data yang telah diperoleh kemudian akan dianalisa untuk dipergunakan dalam studi. Analisa yang akan dipergunakan adalah analisa kualitatif dan analisa kuantitatif.

1. Analisa Kualitatif

- a. Tujuan dari analisa ini adalah untuk mengidentifikasi seberapa besar pengaruh dari pembangunan jalan tembus terhadap penggunaan lahan, sosial dan ekonomi. Maka informasi yang dituangkan dalam bentuk gambar, bagan diagram dan peta sangat membantu analisa kualitatif. Metode ini berupa metode analisa deskriptif yang disebabkan oleh sebab akibat. Penggunaan analisa ini adalah untuk mentransformasikan karakter fisik,

sosial dan ekonomi yang tercermin dengan jalan tembus dan perbandingan antara hasil analisa literatur dan hasil survei. Analisa ini akan menggambarkan dari hasil yang telah diperoleh melalui analisa kuantitatif. Dengan mengetahui pengaruh kondisi dengan keberadaan jalan tembus terhadap fisik, sosial dan ekonomi masyarakat di sekitar jalan tembus.

2. Analisa Perubahan

a. Menganalisa perubahan yang terjadi pada penggunaan lahan setelah adanya pembangunan jalan tembus. Adapun cara yang dipakai adalah membandingkan antara kondisi penggunaan lahan yang ada dilalui oleh jalan tembus dengan kondisi penggunaan lahan di jalan lain (jalan desa). Dalam analisa ini mengkaji dua wilayah studi, yaitu :

- Wilayah yang terpengaruh langsung.

Adapun wilayah yang terpengaruh langsung dalam studi ini adalah wilayah sepanjang koridor jalan tembus. Gambaran dari wilayah sepanjang koridor jalan tembus yang dimaksud adalah jalan tembus tersebut sepanjang 3 km dengan lebar 14 m. Lokasinya adalah 400 m dari tepi jalan desa.

- Wilayah yang tidak terpengaruh langsung.

Wilayah yang tidak terpengaruh langsung yang dimaksud dalam studi ini adalah wilayah yang ada di sepanjang jalan desa. Adapun alasan yang dipakai dalam pemilihan lokasi ini adalah lokasi tersebut merupakan jalan utama yang ada di Desa Pojok, dimana sebelum adanya jalan tembus hanya jalan inilah yang dipakai untuk aksesibilitas penduduk setempat. Adapun lokasinya adalah sepanjang jalan yang ada di Kedukuhan Selomangleng dengan panjang jalan 2 km dan lebar jalan 16 m.

Dengan membandingkan perubahan penggunaan lahan yang ada di dua lokasi tersebut diharapkan dapat mengetahui seberapa besar pengaruh keberadaan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan yang ada di Desa Pojok.

- b. Menganalisa perubahan yang terjadi pada kegiatan sosial dan kondisi ekonomi masyarakat setempat. Adapun cara yang dipakai adalah dengan membandingkan kegiatan sosial dan kondisi ekonomi penduduk sebelum adanya pembangunan jalan tembus dengan kegiatan sosial dan kondisi ekonomi penduduk setelah pembangunan jalan tembus. Sehingga nantinya dapat diketahui seberapa besar pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap kegiatan sosial dan kondisi ekonomi masyarakat setempat.

3. Analisa Variabel

Analisa ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jalan tembus terhadap fisik, sosial dan ekonomi masyarakat di sekitar jalan tembus yaitu di Desa Pojok Kecamatan Mojojoto. Pada tahap ini variabel-variabel yang dianalisis adalah variabel yang sifatnya kuantitatif. Adapun variabel-variabel tersebut adalah sebagai berikut :

- Luas sawah
- Luas Tegalan
- Luas pemukiman
- Kepadatan bangunan
- Jumlah pemakai jalan
- Jumlah penduduk berinteraksi di rumah warga
- Jumlah penduduk berinteraksi di tempat umum
- Jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja
- Frekwensi pertemuan warga
- Jumlah petani
- Jumlah pedagang
- Jumlah wiraswasta
- Tingkat pendapatan penduduk

Berdasarkan variabel-variabel tersebut digunakan alat analisis yaitu dengan menggunakan Analisis Linier Berganda. Adapun rumus yang dipakai adalah :

$$Y = \alpha + \beta_1 X_{i1} + \beta_2 X_{i2} + \beta_3 X_{i3} \dots + \beta_k X_{ik}$$

Sumber: Analisis Data Penelitian Dengan Statistik

Dimana :

Y_i = nilai variabel terikat dari observasi ke- i

α = nilai y bila semua $x_1 = 0$

$\beta_1 \dots \beta_k$ = koefisien regresi berhubungan dengan masing-masing variabel bebas x_i

X_{ij} = nilai variabel independen ke-j dari observasi ke-i dimana $j = 1, 2, \dots, k$

Ketentuan Hasil Perhitungan :

- Jika $F >$ hasil perhitungan, maka H_0 ditolak
- Jika $F <$ hasil perhitungan, maka H_0 diterima

Analisa regresi linier berganda yang memakai uji F dalam studi ini digunakan untuk melihat apakah ada hubungan antara variabel dependent dan independent, dimana hubungan tersebut menunjukkan adanya pengaruh jalan tembus terhadap variabel-variabel yang digunakan. Dalam uji F disini membandingkan antara nilai F yang dihitung dengan nilai F yang ada di tabel F. Adapun rumus yang dipakai adalah sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

Sumber: Analisis Data Penelitian Dengan Statistik

Keterangan :

F Hitung : Nilai F dari hasil uji regresi linier menggunakan program SPSS

α : Taraf nyata yang digunakan, yaitu 5% (0,05)

m : Jumlah variabel

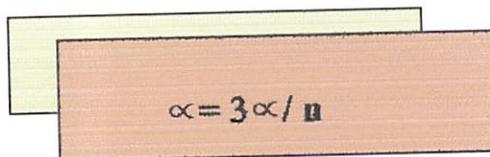
n : Jumlah sampel

H_0 = F Hitung

Nilai Signifikansi :

- a. $F_{\text{Hitung}} > F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$, maka H_0 diterima, ada pengaruh $X_1, X_2, X_3, \dots, X_{11}$
- b. $F_{\text{Hitung}} < F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$, maka H_0 ditolak, tidak ada pengaruh $X_1, X_2, X_3, \dots, X_{11}$

Selanjutnya berdasarkan data yang diperoleh melalui proses analisa maka didapatkan beberapa nilai *intercept* atau konstanta. Untuk memperoleh nilai konstanta yang akan digunakan dalam persamaan regresi linier berganda maka digunakan rumus:



$$\alpha = 3\alpha / n$$

Sumber: Analisis Data Penelitian Dengan Statistik

Dimana :

- α = nilai intercept atau konstanta
- 3α = jumlah nilai konstanta yang diperoleh
- n = banyaknya konstanta

- **Parameter Penentuan Besarnya Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Variabel**

Dari ke-13 variabel di atas nantinya dilakukan pengelompokan untuk menentukan variabel apa saja yang paling kuat terpengaruh oleh adanya jalan tembus. Pengelompokan tersebut dibagi atas 2 bagian, yaitu sangat kuat dan kuat. Adapun rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$N = \frac{\beta_{\text{tertinggi}} - \beta_{\text{terendah}}}{2}$$

Sumber : Metode Penelitian

Keterangan : N = Nilai interval

Berdasarkan rumus di atas maka untuk mengetahui nilai intervalnya adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} N &= \frac{\beta_{\text{tertinggi}} - \beta_{\text{terendah}}}{2} \\ &= \frac{7,78 - 0,036}{2} \\ &= 2,58 \end{aligned}$$

- $3,909 - 7,78$ = Sangat Kuat
- $0,036 - 3,908$ = Kuat
- Nilai β negatif = Tidak kuat

Untuk penjelasan lebih lanjut dari metode analisis tersebut dapat dilihat bab analisa. Dalam pengajuan variabel ke dalam persamaan jalan tembus tersebut digunakan analisis regresi linier berganda. Alasan digunakan metode ini adalah untuk pemeriksa variabel yang tidak dapat masuk dalam persamaan. Sehingga dengan demikian variabel yang masuk dalam persamaan benar-benar layak secara statistik dan melalui beberapa tahapan atau analisis digunakan bantuan program komputer SPSS 13.0 for windows, yang sangat cepat dan mudah dalam pengoperasiannya. Untuk lebih jelas lihat pada tabel 1.4 berikut ini.

Tabel 1.4
Varibel Dependent dan Independent
Identifikasi Pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Dilihat Dari Perubahan
Penggunaan Lahan, Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Desa Pojok Kecamatan
Mojooroto

Varibel Dependent	Variabel Independent
- Jalan Tembus	<ul style="list-style-type: none"> - Luas sawah - Luas tegalan - Luas pemukiman - Jumlah pemakai jalan - Jumlah penduduk berinteraksi di rumah warga - Jumlah penduduk berinteraksi di tempat umum - Jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja - Frekwensi pertemuan - Jumlah petani - Jumlah pedagang - Jumlah wiraswasta - Tingkat pendapatan - Aksesibilitas masyarakat - Tingkat keakraban - Lingkup kerja

1.9. Sistematika Pembahasan

Secara keseluruhan pembahasan studi ini terdiri atas empat bab. Secara ringkas uraian tiap babnya akan diuraikan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang pemilihan studi, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, tinjauan pusaka, landasan penelitian, hipotesa penelitian, metode penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Dalam bab ini memaparkan tentang kondisi wilayah studi yaitu kondisi Desa Pojok terutama pada sekitar koridor jalan tembus dan mengidentifikasi perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat di sekitar koridor jalan tembus .

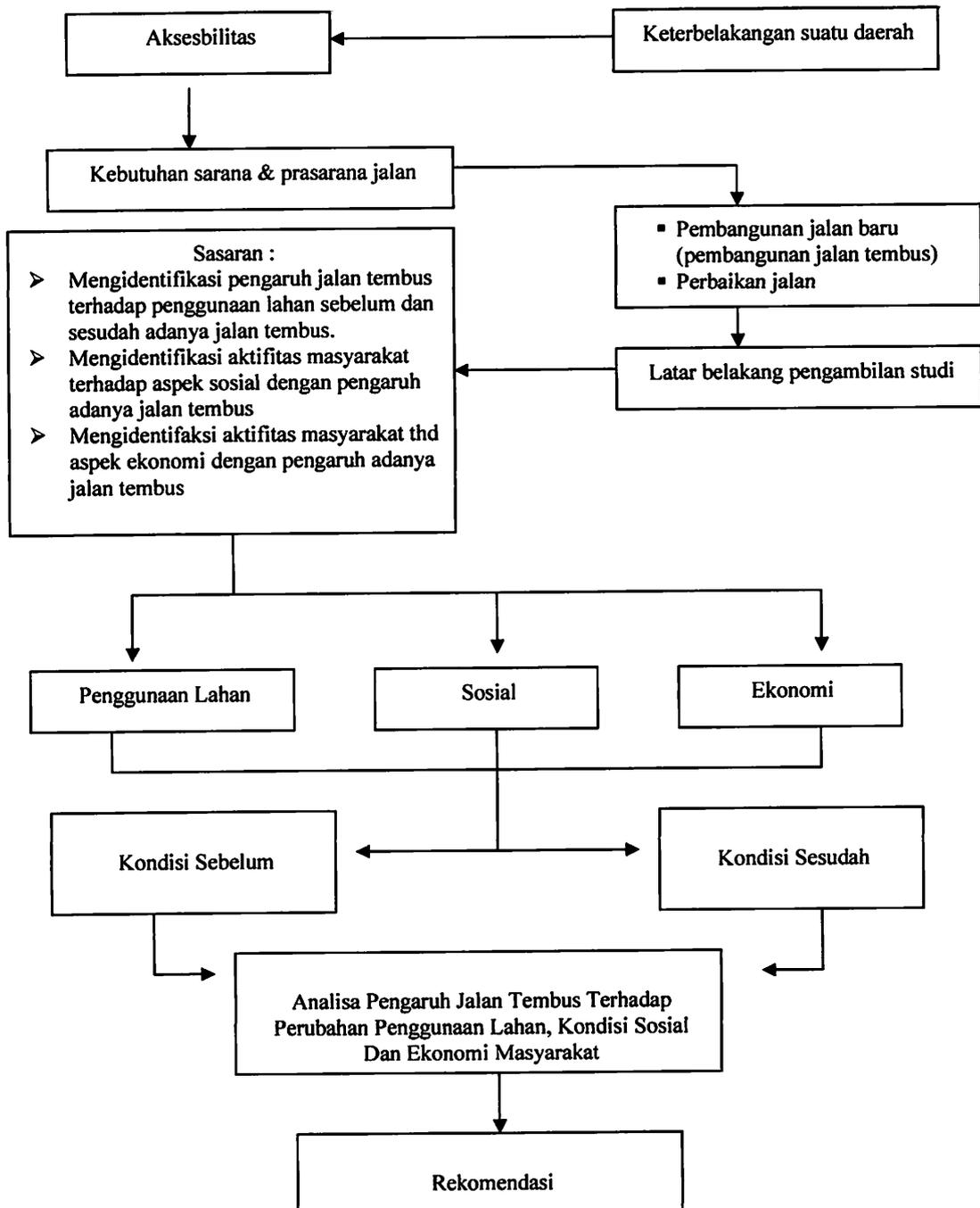
BAB III ANALISA IDENTIFIKASI PENGARUH JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN, KEGIATAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITAR JALAN TEMBUS DESA POJOK

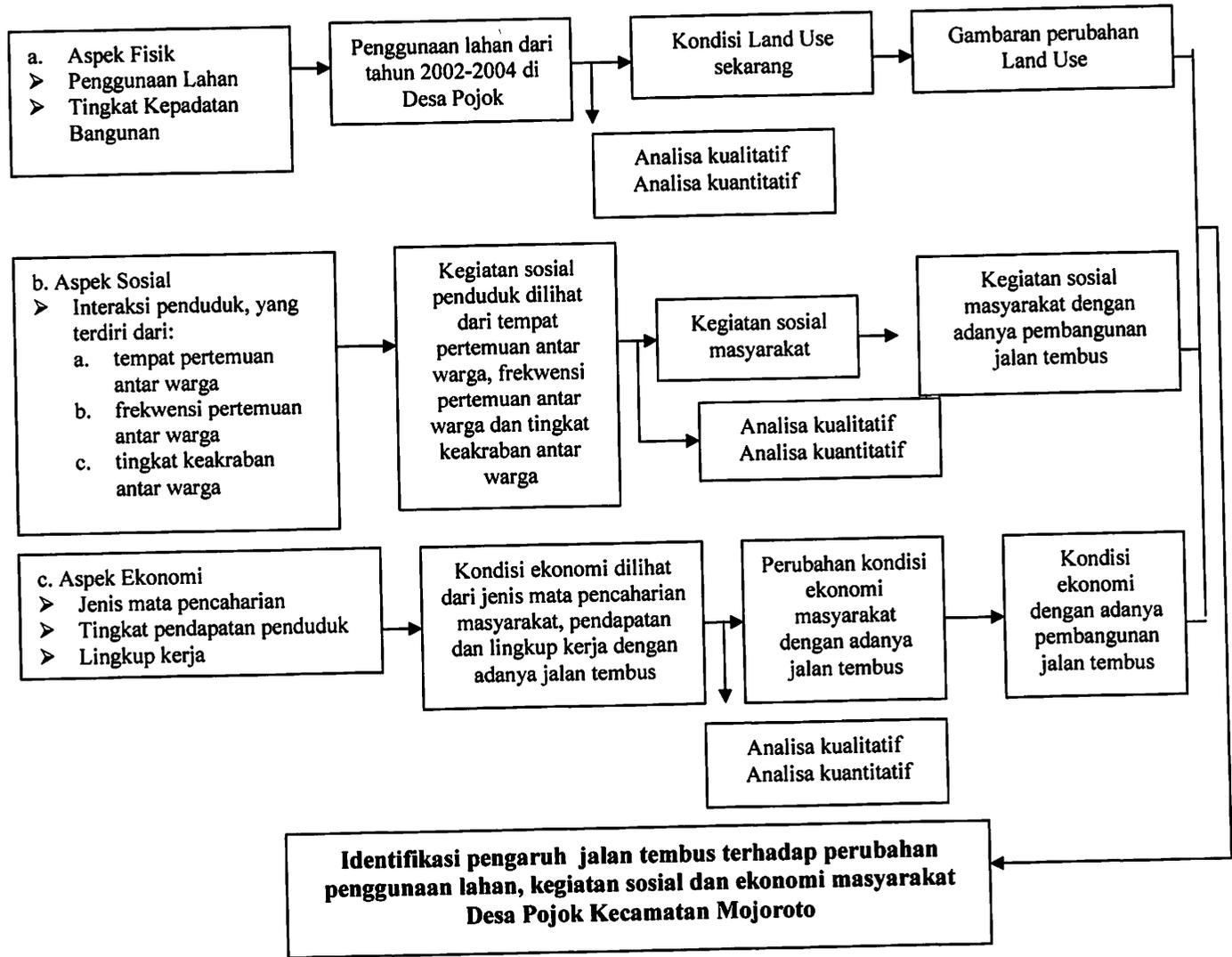
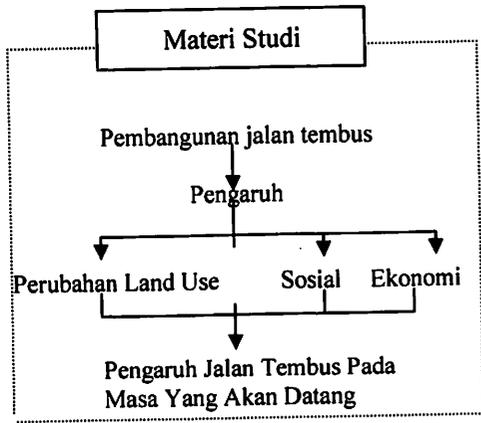
Dalam bab ini data-data yang diperoleh dan dijelaskan pada bab II akan dianalisa untuk mencari seberapa jauh pengaruh jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan serta ketersediaan lahan. Adapun analisa yang digunakan adalah analisa kualitatif dan kuantitatif yang menggunakan metode regresi linier berganda guna melihat pengaruh jalan tembus terhadap penggunaan lahan, sosial dan ekonomi. Serta adanya analisa pengaruh jalan tembus di masa yang akan datang dimana di dalam analisa ini terdapat arahan yang perlu dilakukan untuk perbaikan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan kondisi masyarakat di sekitar jalan tembus pada masa yang akan datang.

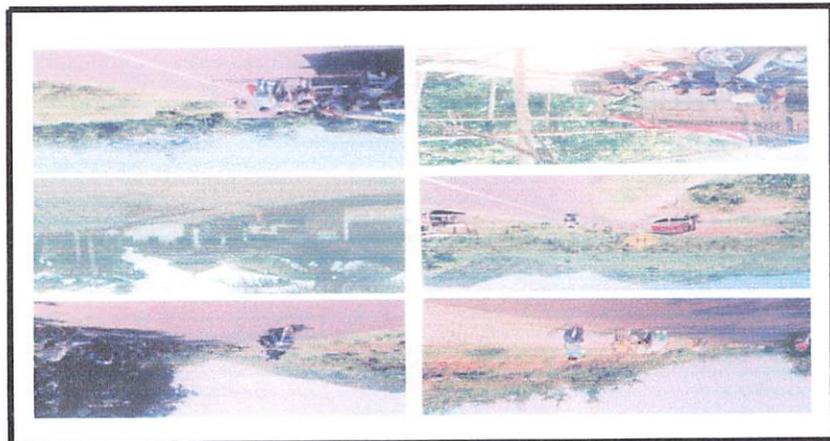
BAB IV KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dalam sub bab ini akan dibahas dua bagian, yaitu kesimpulan dari hasil analisa pada bab sebelumnya, dan rekomendasi dari penulis yang berkaitan dengan studi yang dilakukan.

KERANGKA PIKIR







II BAB II

BAB II

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

2.1. Kebijakan Pengembangan Kawasan Studi Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Kediri Tahun 2002

Berdasarkan rencana yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Kota Kediri untuk struktur tata ruang kawasan Desa Pojok dan lingkup keseluruhan berdasarkan atas RTRW antara lain :

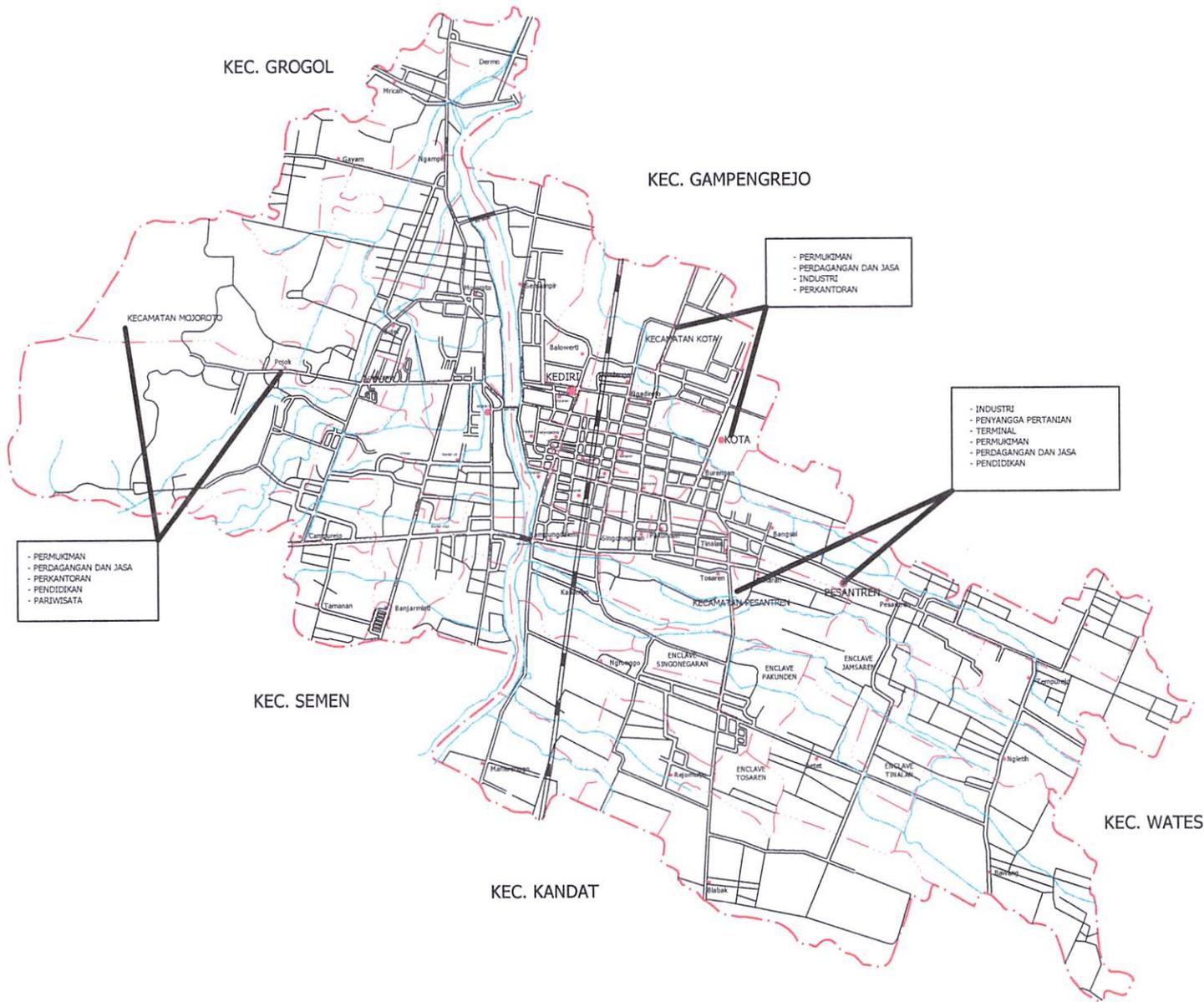
- a) Desa Pojok termasuk dalam satuan wilayah Kecamatan Mojoroto beserta 13 desa yang lainnya dan merupakan Bagian Wilayah Kota A (BWK A) dalam pembagian Bagian Wilayah Kota (BWK) yang ada pada struktur ruang Kota Kediri.
- b) Desa Pojok merupakan Unit Lingkungan A3 (UL – A3) beserta dengan Desa Sukorame, Tamanan dan Desa Campurejo dalam penentuan sistem perwilayahan unit lingkungan yang ada di RTRW Kota Kediri dengan didasari oleh kesamaan penggunaan lahan baik eksisting maupun rencana serta kendala-kendala fisik dasar seperti jaringan jalan.
- c) Bagian Wilayah Kota A (BWK A) meliputi seluruh kawasan Kecamatan Mojoroto dengan luas wilayah 2.460,0 Ha. Kegiatan utama yang akan dikembangkan adalah pemukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran, pariwisata, dan pendidikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta II-1 berikut ini.
- d) Pada Unit Lingkungan A3 (UL-A3) fungsi kegiatan yang akan dikembangkan adalah berupa perumahan, pendidikan, terminal dan pariwisata.
- e) Desa Pojok memiliki potensi wisata yang berupa goa yaitu Goa Selomangleng yang dikembangkan sebagai kawasan wisata alam dan perlindungan terhadap peninggalan sejarah. Kegiatan – kegiatan yang diperbolehkan pada kawasan tersebut adalah berupa kegiatan rekreasi, olah raga, pendidikan, perkemahan

dan kegiatan lainnya yang keberadaannya tidak mengganggu kegiatan wisata serta tidak merusak kelestarian alam yang ada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta II-1 berikut ini.

2.2. Kebijakan Pemanfaatan Ruang Desa Pojok Dilihat Dari RTRW Kota Kediri Tahun 2002

Agar pemanfaatan ruang dapat diterapkan secara efektif maka diperlukan pengendalian pemanfaatan ruang yang terpadu dengan melibatkan berbagai pihak, baik pemerintah, swasta maupun masyarakat. Untuk itu pengendalian pemanfaatan ruang yang perlu dilakukan adalah:

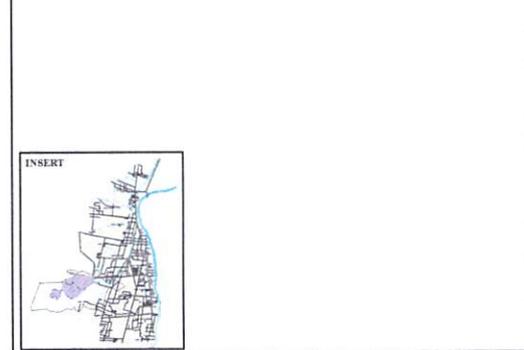
- a) Sosialisasi kepada semua pihak dan pelaku pembangunan, antara lain pemerintah, swasta dan masyarakat, mengenai tata bangunan, lingkungan di kawasan jalan tembus yang ada di Desa Pojok Kecamatan Mojoroto.
- b) Mengefektifkan fungsi dan mekanisme perijinan sebagai instrumen pengendalian pemanfaatan ruang , antara lain ijin lokasi, ijin mendirikan bangunan, ijin merobohkan bangunan, ijin usaha kedalam suatu sistem yang terpadu.
- c) Meningkatkan pengawasan terhadap perubahan pemanfaatan ruang, sehingga perubahan yang terjadi sejak awaal dapat dikendalikan, terutama kegiatan yang tidak sesuai dengan pemanfaatan ruang.
- d) Melakukan penertiban terhadap kegiatan pembangunan yang tidak sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang kawasan, khususnya penertiban terhadap pedagang kaki lima yang seringkali menimbulkan permasalahan terhadap sirkulasi, estetika, keamanan dan kenyamanan.
- e) Meningkatkan peran serta masyarakat dalam pengendalian pemanfaatan ruang dengan memperkuat kapasitas kelembagaan masyarakat.



JUDUL PETA :
**RENCANA STRUKTUR KOTA KEDIRI
 TAHUN 2002-2012**

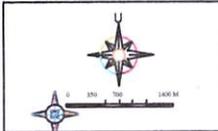
No. PETA : II-1

- LEGENDA :
- Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan/Desa
 - Jalan
 - Rel Kereta Api
 - Sungai



SUMBER PETA :
 RTRW KOTA KEDIRI
 THN 2002-2012

SKALA :
 1 : 35.000



IDENTIFIKASI
 PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
 PENGGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
 DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2005

2.3. Gambaran Umum Jalan Tembus Yang Ada Di Wilayah Studi

Lokasi jalan tembus berada di Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri, dimana jalan tembus tersebut menghubungkan antara dua kedukuhan yaitu kedukuhan Selomangleng dan Lebaktumpang. Adapun panjang dari jalan tembus tersebut adalah 3 km dengan lebar jalan 6 m. Pembangunan jalan tembus tersebut juga dapat dikatakan sebagai upaya untuk memperlancar aksesibilitas pada kawasan pemukiman yang ada disekitarnya. Selain itu jalan tembus ini juga digunakan untuk mendekatkan jarak ke tempat wisata yang ada di sana, yaitu berupa wisata Goa Selomangleng.

Untuk lingkup studi yang diambil berdasarkan desa/kelurahan yang dilewati jalan tembus tersebut adalah Desa Pojok yang meliputi dua kedukuhan, antara lain:

- * Kedukuhan Selomangleng
- * Kedukuhan Lebaktumpang

Secara administrasi Desa Pojok berada dalam lingkup Kecamatan Mojoroto yang terdiri atas dua kedukuhan. Kondisi fisik pada wilayah studi sangat berpengaruh untuk mengetahui akan kondisi suatu wilayah. Kondisi fisik dasar Desa Pojok Kecamatan Mojoroto secara umum adalah :

- * Topografi

Desa Pojok berada di wilayah perbukitan dengan kondisi topografi berupa bukit yang dipengaruhi langsung oleh Gunung Klotok. Adapun luas atau bentang lahan yang ada di Desa Pojok adalah seluas 421,205 Ha. Sedangkan apabila ditinjau dari ketinggian wilayah, Desa Pojok terletak antara 300 – 400 meter di atas permukaan air laut.

- * Geologi dan Jenis Tanah

Dari struktur geologinya dapat diketahui bahwa sebagian besar wilayahnya terbentuk dari batuan alluvium seluas 368 Ha atau 82 % dari seluruhnya. Dengan mengetahui keadaan tekstur tanah maka dapat dilihat tingkat kesuburan dari wilayah studi yang diambil. Untuk wilayah Desa Pojok keadaan tanahnya terdiri

atas dua jenis, yaitu : *alluvial dan Regosol*. Untuk itu maka Desa Pojok tergolong daerah yang sedang tingkat kesuburannya.

* Hidrologi

Sumber daya air merupakan sumber daya yang sangat penting bagi kelangsungan hidup, terbukti dari bermacam kegiatan baik untuk pertanian ataupun rumah tangga membutuhkan sumber daya ini. Kebutuhan air bersih di wilayah studi dipenuhi dengan menggunakan sumur, sungai dan pelayanan air bersih dari Mojoroto. Kecamatan Mojoroto ini dilalui oleh Sungai Brantas. Sungai Brantas melintas di bagian tengah kota, sehingga membelah Kota Kediri menjadi 2 bagian yaitu bagian timur sungai dan barat sungai.

* Klimatologi

Klimatologi merupakan gejala-gejala cuaca dalam 1 tahun. Dengan mengamati iklim dapat diperkirakan vegetasi dan kondisi-kondisi pertanian lainnya yang paling sesuai dengan daerah tersebut. Kondisi iklim di Desa Pojok adalah :

- suhu maksimum 32° - 34°
- suhu minimum 26° - 28°
- curah hujan rata-rata sebesar 2.100 mm/tahun
- hari hujan sebesar 170 hari/tahun
- tipe iklimnya adalah tipe C (menurut Schimidt dan Ferguson) dengan bulan basah 7,00 dan bulan kering 5,00

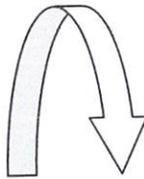
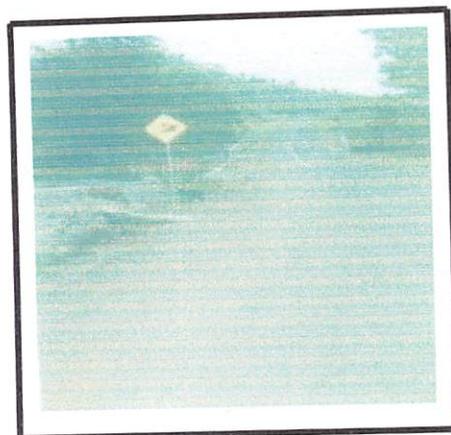


Foto 2.1
Kondisi Jalan Tembus Di Kedukuhan
Selomangleng



2.4. Fisik Dasar Desa Pojok

Fisik dasar Desa Pojok yang dibahas kali ini meliputi letak geografis, topografi, geologi dan jenis tanah, hidrologi, klimatologi dan penggunaan lahan.

a. Letak Geografis

Desa Pojok terletak di dalam wilayah Kecamatan Mojojoto bagian barat yang berbatasan langsung dengan wilayah Kecamatan Grogol Kabupaten Kediri. Adapun batas-batas administrasi wilayah studi kali ini adalah sebagai berikut :

- Batas sebelah Utara : Desa Sukorame
- Batas sebelah Selatan : Kecamatan Semen
- Batas sebelah Timur : Desa Lirboyo dan Desa Campurejo
- Batas sebelah Barat : Kecamatan Grogol Kabupaten Kediri

b. Topografi

Desa Pojok berada di wilayah perbukitan dengan kondisi topografi berupa bukit yang dipengaruhi langsung oleh Gunung Klotok. Adapun luas atau bentang lahan yang ada di Desa Pojok adalah seluas 421,205 Ha. Sedangkan apabila ditinjau dari ketinggian wilayah, Desa Pojok terletak antara 300 – 400 meter di atas permukaan air laut.

c. Geologi dan Jenis Tanah

Dari struktur geologinya dapat diketahui bahwa sebagian besar wilayahnya terbentuk dari batuan alluvium seluas 368 Ha atau 82 % dari seluruhnya.

Dengan mengetahui keadaan tekstur tanah maka dapat dilihat tingkat kesuburan dari wilayah studi yang diambil. Untuk wilayah Desa Pojok keadaan tanahnya terdiri atas dua jenis, yaitu : *alluvial dan Regosol*. Untuk itu maka Desa Pojok tergolong daerah yang sedang tingkat kesuburannya.

d. Hidrologi

Sumber daya air merupakan sumber daya yang sangat penting bagi kelangsungan hidup, terbukti dari bermacam kegiatan baik untuk pertanian ataupun rumah tangga membutuhkan sumber daya ini. Kebutuhan air bersih di wilayah studi dipenuhi dengan menggunakan sumur, sungai dan pelayanan air bersih dari Mojoroto. Kecamatan Mojoroto ini dilalui oleh Sungai Brantas. Sungai Brantas melintas di bagian tengah kota, sehingga membelah Kota Kediri menjadi 2 bagian yaitu bagian timur sungai dan barat sungai.

e. Klimatologi

Klimatologi merupakan gejala-gejala cuaca dalam 1 tahun. Dengan mengamati iklim dapat diperkirakan vegetasi dan kondisi-kondisi pertanian lainnya yang paling sesuai dengan daerah tersebut. Kondisi iklim di Desa Pojok adalah :

- suhu maksimum 32° - 34°
- suhu minimum 26° - 28°
- curah hujan rata-rata sebesar 2.100 mm/tahun
- hari hujan sebesar 170 hari/tahun
- tipe iklimnya adalah tipe C (menurut Schimidt dan Ferguson) dengan bulan basah 7,00 dan bulan kering 5,00

f. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di wilayah studi terdiri dari kawasan terbangun dan kawasan tidak terbangun. Keadaan tata guna lahan bervariasi, baik dalam penggunaan pada kawasan terbangun maupun pada kawasan tidak terbangun. Penggunaan lahan tersebut secara umum terdiri atas: kawasan pemukiman, sawah, hutan, pekarangan, tegalan, tempat rekreasi, makam dan lain-lain.

Ditinjau dari jenis penggunaannya maka jenis penggunaannya maka tegalan dan sawah merupakan jenis yang terbanyak dalam menempati areal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.1 berikut ini.

Tabel 2.1
Tata Guna Lahan di Wilayah Studi
Tahun 2002-2004

NO	Jenis Land Use	Luas Lahan Tahun 2002 (Ha)	Luas Lahan Tahun 2004 (Ha)
1	Tegalan	146	110
2	Sawah	113	98
3	Pemukiman	51	110,989
4	Pekarangan	51	42
5	Makam	30	30
6	Hutan	0,2	0,2
7	Rekreasi	0,005	0,016
8	Lain-lain	30	30

Sumber : Monografi Desa

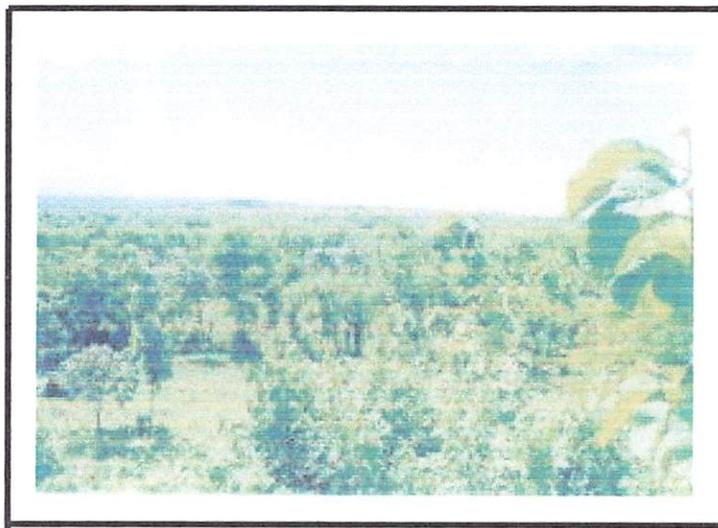


Foto 3.3
Hutan Pinus Yang Ada Di Desa Pojok

2.5. Karakteristik Kependudukan Di Sekitar Jalan Tembus

Karakteristik kependudukan yang dibahas antara lain kependudukan di Desa Pojok, ekonomi masyarakat di sekitar jalan tembus dan sosial masyarakat yang ada di sekitar jalan tembus.

2.5.1. Kependudukan Di Desa Pojok

Aspek kependudukan ini meliputi jumlah dan pertumbuhan penduduk, kepadatan penduduk, jumlah penduduk menurut umur, jumlah penduduk menurut mata pencaharian dan jumlah penduduk menurut tingkat pendidikan.

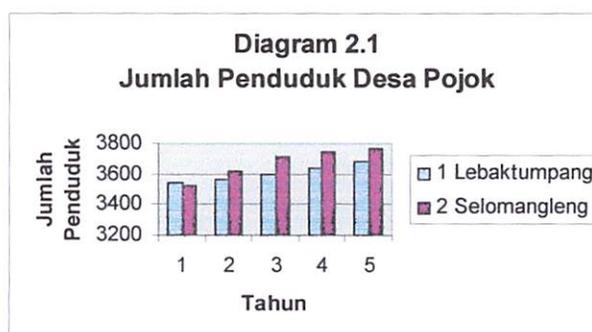
2.5.1.1. Jumlah Dan Pertumbuhan Penduduk

Jumlah penduduk Desa Pojok tiap tahun terus meningkat. Sehingga secara tidak langsung hal ini juga diikuti dengan semakin meningkatnya pertumbuhan penduduk yang ada di Desa Pojok Kecamatan Mojojoto. Pertumbuhan penduduk Desa Pojok paling besar berada di Kedukuhan Selomangleng yaitu sebesar 6,75% dengan jumlah penduduk sebesar 3769 pada tahun 2004. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.2 dan diagram 2.1 berikut ini.

Tabel 2.2
Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk Desa Pojok
Tahun 2000-2004

No	Kedukuhan	Jumlah Penduduk Tahun					Pertumbuhan Penduduk (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	
1	Lebaktumpang	3538	3560	3592	3641	3684	4,03
2	Selomangleng	3520	3617	3711	3743	3769	6,75

Sumber : Profil Desa



2.5.1.2. Kepadatan Penduduk

Dalam menentukan tingkat kepadatan penduduk tersebut dapat melalui dua model pendekatan yaitu kepadatan kotor (gross density) dan kepadatan bersih (net density). Kepadatan kotor yaitu kepadatan penduduk yang didasarkan pada jumlah penduduk di suatu daerah di bagi dengan luas wilayah yang diamati. Sedangkan kepadatan bersih yaitu kepadatan penduduk yang didasarkan pada jumlah penduduk pada suatu daerah dibagi dengan luas lahan yang terbangun.

Berdasarkan data yang diperoleh maka dapat diketahui jumlah kepadatan kotor penduduk Desa Pojok tahun 2004 adalah 19,94 jiwa/ha di kedukuhan Lebaktumpang dan 15,94 di kedukuhan Selomangleng. Sedangkan jumlah kepadatan bersih penduduk di kedukuhan lebaktumpang sebesar 81,87 jiwa/ha dan 51,11 jiwa/ha di kedukuhan Selomangleng. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.3 berikut ini.

Tabel 2.3
Kepadatan Penduduk Desa Pojok
Tahun 2004

No	Kedukuhan	Luas Wilayah (Ha)	Luas Wil Terbangun (Ha)	Jmlh Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Kotor (Jiwa/Ha)	Kepadatan Bersih (Jiwa/Ha)
1	Lebaktumpang	184,775	45	3684	19,94	81,87
2	Selomangleng	236,43	66	3769	15,94	57,11

Sumber : Profil Desa

2.5.1.3. Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencapaian

Jumlah penduduk menurut mata pencapaian disini terdiri atas 2 bagian, yaitu jumlah penduduk menurut mata pencapaian sebelum adanya pembangunan jalan tembus (tahun 2000 – 2002) dan setelah adanya pembangunan jalan tembus (tahun 2003 – 2004).

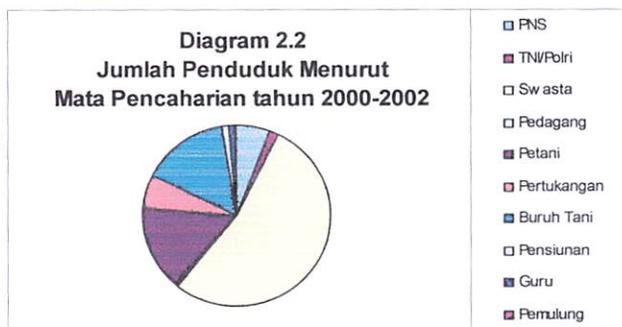
2.5.1.3.1. Sebelum Adanya Pembangunan Jalan Tembus

Perhitungan jumlah penduduk di Desa Pojok sebelum adanya pembangunan jalan tembus dimulai tahun 2000 sampai tahun 2002. Adapun jenis mata pencahariannya terdiri dari 10 jenis. Pada tahun 2000 penduduk desa Pojok sebagian besar bermata pencaharian sebagai wiraswasta sebesar 908 jiwa dan sebagai buruh tani sebesar 260 jiwa. Adapun pada tahun 2002 penduduk desa Pojok sebagian besar bermata pencaharian sebagai wiraswasta sebesar 985 jiwa dan buruh tani sebesar 253 jiwa. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel 2.4 dan diagram 2.2 berikut ini.

Tabel 2.4
Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian
Tahun 2000-2002

No	Mata Pencaharian	2000	2001	2002
1	PNS	99	118	150
2	TNI/Polri	27	27	27
3	Swasta	908	970	985
4	Pedagang	10	18	23
5	Petani	253	235	206
6	Pertukangan	105	113	123
7	Buruh Tani	260	259	253
8	Pensiunan	27	27	27
9	Guru	10	10	11
10	Pemulung	7	7	7
Jumlah		1706	1784	1812

Sumber : Profil Desa Tahun 2000-2002



Sumber : Profil Desa Tahun 2000-2002

2.5.1.3.2. Sesudah Adanya Pembangunan Jalan Tembus

Sesudah adanya pembangunan jalan tembus secara tidak langsung terjadi perubahan mata pencaharian penduduk dari sektor pertanian ke non pertanian. Hal ini dapat dilihat dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta dan sebagai pedagang yang diikuti dengan semakin berkurangnya penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani dan buruh tani. Penduduk Desa Pojok paling banyak bermata pencaharian sebagai wiraswasta dengan jumlah sebesar 1015 jiwa pada tahun 2004 dan sebagai buruh tani dengan jumlah sebesar 189 jiwa pada tahun 2004. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.5. dan diagram 2.3 berikut ini.

Tabel 2.5.
Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian
Tahun 2003-2004

No	Mata Pencaharian	2003	2004
1	PNS	158	160
2	TNI/Polri	28	28
3	Swasta	993	1015
4	Pedagang	27	38
5	Petani	193	187
6	Pertukangan	123	114
7	Buruh Tani	231	189
8	Pensiunan	27	27
9	Guru	11	11
10	Pemulung	7	7
Jumlah		1798	1776

Sumber: Profil desa Tahun 2003-2004



Sumber: Profil desa Tahun 2003-2004

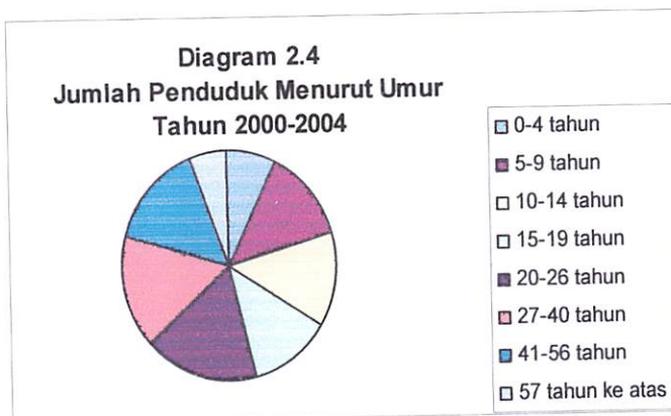
2.5.1.4. Jumlah Penduduk Menurut Umur

Jumlah penduduk menurut umur dengan angka tertinggi adalah penduduk dengan kelompok umur 20-26 tahun, kemudian penduduk dengan kelompok umur 27-40 tahun. Adapun jumlah penduduk terendah adalah penduduk dengan kelompok umur 0-4 tahun. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.6 dan diagram 2.4 berikut ini.

Tabel 2.6
Jumlah Penduduk Menurut Umur
Tahun 2000 - 2004

No	Umur / Usia	2000	2001	2002	2003	2004
1	0-4 tahun	538	540	536	535	534
2	5-9 tahun	940	938	936	968	940
3	10-14 tahun	920	918	914	916	920
4	15-19 tahun	864	862	862	865	868
5	20-26 tahun	1200	1209	1208	1209	1243
6	27-40 tahun	1130	1129	1114	1118	1140
7	41-56 tahun	1059	1060	1063	1065	1068
8	57 tahun ke atas	407	521	670	738	740
Jumlah		7058	7177	7303	7414	7453

Sumber: Kecamatan Dalam Angka



Sumber: Kecamatan Dalam Angka

2.5.1.5. Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan

Faktor yang sangat menentukan dalam proses pembangunan adalah pendidikan. Untuk itu perlu sekali dilakukan pendataan mengenai penduduk yang berpendidikan dan yang tidak. Tahun 2003/2004, penduduk yang belum bersekolah mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Meningkatnya jumlah penduduk yang berpendidikan ini salah satu faktor disebabkan oleh semakin meningkatnya kesadaran masyarakat tentang pentingnya pendidikan dan semakin meningkatnya fasilitas dan sistem yang diberikan oleh pemerintah. Pada tahun 2004 jumlah penduduk yang berpendidikan mencapai 3.829 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.7 dan diagram 2.5 berikut ini.

Tabel 2.7.
Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan
Tahun 2000-2004

No	Tingkat Pendidikan	2000	2001	2002	2003	2004
1	Belum sekolah	541	545	542	540	534
2	Tidak tamat SD/ sederajat	71	71	71	71	71
3	Tamat SD/ sederajat	1845	1848	1852	1854	1860
4	Tamat SLTP/ sederajat	1772	1776	1780	1782	1788
5	Tamat SMU/ sederajat	124	125	130	130	135
6	Tamat akademi/ sederajat	25	25	27	28	30
7	Tamat perguruan tinggi	14	14	15	15	16
8	Buta aksara	112	112	112	112	112
Jumlah		4504	4516	4529	4532	4546

Sumber: Profil Desa



Sumber: Profil Desa

2.5.2. Keadaan Sosial Masyarakat Di Daerah Jalan Tembus Desa Pojok

Kehidupan sosial masyarakat di sekitar jalan tembus yang ada di Desa Pojok ditandai dengan berbagai aktivitas masyarakat dan aneka ragam mata pencaharian penduduk setempat. Aktivitas penduduk setempat pada pagi hari amatlah tinggi, hal ini ditandai dengan berbagai kesibukan warga setempat dalam melaksanakan kegiatan sosial mereka sehari-hari, antara lain menuju ke tempat kerja ataupun ke sekolah. Pada hari libur aktivitas yang tinggi terletak di sekitar daerah wisata Goa Selomangleng dimana banyak masyarakat penduduk setempat maupun penduduk yang berasal dari luar Desa Pojok menuju ke tempat wisata tersebut. Selain itu banyak warga setempat maupun yang berasal dari luar Desa Pojok melakukan olahraga di sekitar jalan tembus sambil menikmati pemandangan alam yang indah dan menghirup udara yang masih segar bersama keluarga atau kerabat mereka. Maka secara tidak langsung dapat dikatakan bahwa jalan tembus yang ada di Desa Pojok merupakan salah satu tempat olah raga dan rekreasi keluarga yang banyak diminatai oleh penduduk Kota Kediri.

Dari hasil survei dengan menyebarkan quisioner kepada penduduk setempat dilihat kehidupan sosial masyarakat dengan adanya jalan tembus mereka merasa tidak ada perbedaan jarak sosial warga baik dulu maupun sekarang. Hanya terjadi beberapa perubahan dengan kegiatan yang ada, misalnya mengadakan pertemuan, frekwensi mereka bertemu, topik pembicaraan yang mereka bahas, serta cara mereka melakukan interaksi dalam melakukan pertemuan tersebut. Pembagian dimensi waktu yang digunakan yaitu sebelum adanya pembangunan jalan tembus dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus, sehingga dapat diketahui apa saja pengaruh yang terjadi dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut terhadap pertemuan antar warga Desa Pojok. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.8 berikut ini.

Tabel 2.8
Tempat bertemu/ interaksi masyarakat di kawasan jalan tembus
Desa Pojok

Kedukuhan	Tempat Pertemuan					Jumlah
	Balai Desa	Tempat Umum	Rumah Warga	Tempat Kerja	Warung /toko	
Sebelum jalan tembus	1	19	6	7	3	36
Sesudah jalan tembus	2	22	10	14	8	56
Jumlah	3	41	16	21	11	92

Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004

Frekwensi pertemuan masyarakat Desa pojok di sekitar jalan tembus sebelum adanya pembangunan jalan tersebut memang tidak tentu, akan tetapi dengan adanya jalan tembus penduduk menambah frekwensi pertemuan dimana sebagian besar pertemuan terjadi di tempat umum atau warung/toko. Pertemuan antar warga kedukuhan dilaksanakan selama sebulan sekali untuk menghindari kesenjangan serta keluhan-keluhan warga yang kemudian dimusyawarahkan untuk mengambil alternatif pemecahannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.9. Pembicaraan dalam pertemuan antar warga menurut hasil quisioner adalah pembicaraan yang bersifat umum baik dahulu maupun sekarang. Dan alat komunikasi yang digunakan di wilayah studi baik sebelum maupun sesudah adanya pembangunan jalan tembus adalah dengan cara bertatap muka langsung yang dirasa hal itu lebih baik dan lebih menghormati satu dengan lainnya.

Tabel 2.9.
Frekwensi Pertemuan Masyarakat Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

Kedukuhan	Frekwensi Pertemuan				Jumlah
	Setiap hari	Setiap minggu	Setiap Bulan	Tidak Tentu	
Sebelum jalan tembus	15	10	8	3	36
Sesudah jalan tembus	18	16	13	9	56
Jumlah	33	26	21	12	92

Sumber : Hasil Quisioner Tahun 2004

Tingkat keakraban masyarakat di daerah sekitar jalan tembus berdasarkan hasil quisioner dilihat mulai sebelum adanya jalan tembus dan sesudah adanya jalan tembus tidak ada perubahan yang mencolok. Baik sebelum maupun sesudah adanya pembangunan jalan tembus tingkat keakraban masyarakat di sana yaitu dari akrab sampai agak akrab. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.10 berikut ini.

Tabel 2.10
Tingkat Keakraban Masyarakat Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

Kedudukan	Tingkat Keakraban Masyarakat				Jumlah
	Tidak akrab	Agak akrab	Akrab	Sangat akrab	
Sebelum jalan tembus	-	13	13	10	36
Sesudah jalan tembus	-	11	27	18	56
Jumlah	0	24	40	28	92

Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004

2.6. Keadaan Ekonomi Masyarakat Di Daerah Jalan Tembus Desa Pojok

Keadaan ekonomi masyarakat Desa Pojok ditandai dengan berbagai macam mata pencaharian penduduk sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus, tingkat pendapatan masyarakat, lingkup kerja masyarakat dan ada tidaknya pekerjaan sampingan masyarakat dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut. Untuk mata pencaharian penduduk berdasarkan hasil penyebaran quisioner tidak ada perubahan yang mencolok, hanya saja ada beberapa responden yang mempunyai pekerjaan sampingan yaitu dengan bekerja sebagai pedagang dan wiraswasta selain melaksanakan pekerjaan utama mereka. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.11 berikut ini.

Tabel 2.11
Perubahan Mata Pencaharian Penduduk Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	JENIS PEKERJAAN										Jumlah
		PNS		GURU		SWASTA		PEDAGANG		PETANI		
		D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	
1	Selomangleng	4	4	5	3	7	9	4	7	8	5	56
2	Lebaktumpang	4	4	1	3	3	5	3	4	5	4	36
	Jumlah	6	8	6	6	10	14	7	12	14	9	92

Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004

Keterangan : D = Sebelum pembangunan jalan tembus

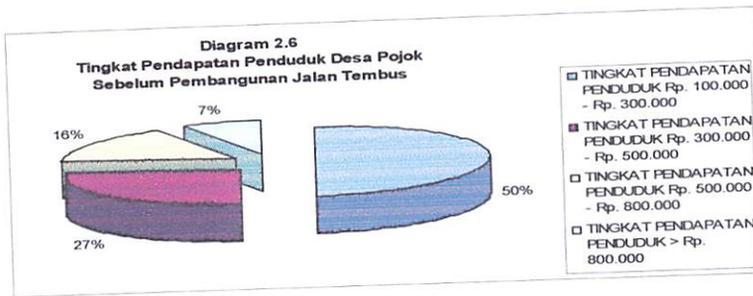
S = Setelah pembangunan jalan tembus

Tingkat pendapatan penduduk terbagi atas besarnya pendapatan penduduk sebelum adanya pembangunan jalan dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus. Hal tersebut bertujuan agar dapat diketahui bagaimana dampak pembangunan jalan tembus terhadap perekonomian warga setempat, apakah cenderung mengalami kenaikan atau penurunan. Tingkat pendapatan penduduk sebelum adanya pembangunan jalan tembus umumnya relatif rendah. Hal ini ditunjukkan dengan banyaknya penduduk yang berpenghasilan antara Rp. 100.000 – Rp. 300.000 per bulan yang didasarkan dari hasil quisioner yang telah dibagikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.12 dan diagram 2.6 berikut ini.

Tabel 2.12
Tingkat Pendapatan Penduduk Desa Pojok
Sebelum Pembangunan Jalan Tembus

NO	KEDUKUHAN	TINGKAT PENDAPATAN PENDUDUK (per bulan)				Jumlah
		Rp. 100.000 - Rp. 300.000	Rp. 300.000 - Rp. 500.000	Rp. 500.000 - Rp. 800.000	> Rp. 800.000	
1	Selomangleng	28	15	9	4	56
2	Lebaktumpang	17	10	6	3	36
	Jumlah	45	25	15	7	92

Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004



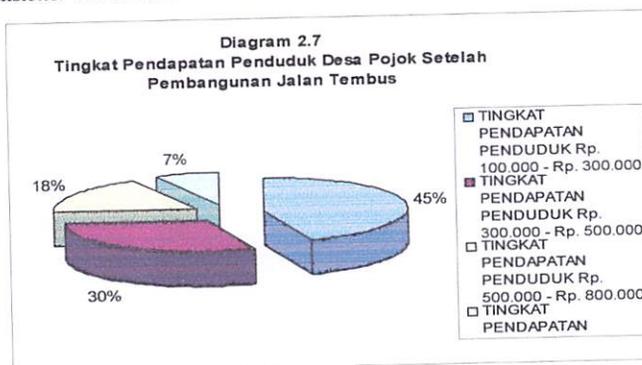
Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004

Dengan adanya pembangunan jalan tembus diharapkan pendapatan masyarakat meningkat, seiring dengan semakin lancarnya aksesibilitas dan terbukanya daerah yang dulunya terisolir. Selain itu juga penduduk dapat memanfaatkan potensi yang ada dimana di sekitar jalan tersebut terdapat fasilitas pendidikan dan tempat wisata dengan cara membuka warung atau sarana perdagangan yang lainnya. Sehingga secara tidak langsung kegiatan ekonomi semakin beragam dengan meningkatnya jenis kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh penduduk setempat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.13 dan diagram 2.7 berikut ini.

Tabel 2.13
Tingkat Pendapatan Penduduk Desa Pojok
Sesudah Adanya Pembangunan Jalan Tembus

NO	KEDUKUHAN	TINGKAT PENDAPATAN PENDUDUK				Jumlah
		Rp. 100.000 - Rp. 300.000	Rp. 300.000 - Rp. 500.000	Rp. 500.000 - Rp. 800.000	> Rp. 800.000	
1	Selomangleng	25	17	10	4	56
2	Lebaktumpang	15	11	7	3	36
Jumlah		40	28	17	7	92

Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004



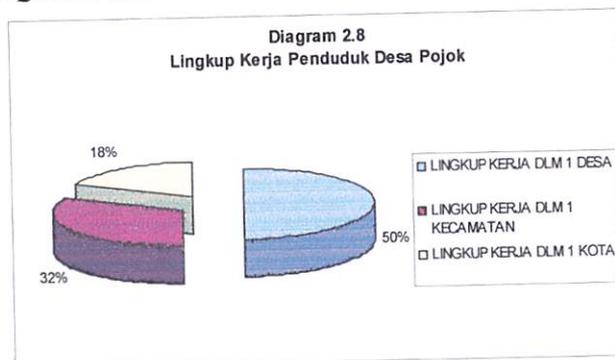
Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004

Pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok secara tidak langsung juga dapat mempengaruhi lingkup kerja masyarakat setempat. Hal tersebut didasarkan atas semakin lancarnya aksesibilitas yang ada di suatu daerah maka daya jangkauan terhadap pencapaian tempat/tujuan juga semakin baik. Umumnya masyarakat Desa Pojok bertempat kerja di dalam satu desa, satu kecamatan dan masih dalam lingkup Kota Kediri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.14 dan diagram 2.8 berikut ini.

Tabel 2.14
Lingkup Kerja Penduduk Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	LINGKUP KERJA			JUMLAH
		DLM 1 DESA	DLM 1 KECAMATAN	DLM 1 KOTA	
1	Selomangleng	28	18	10	56
2	Lebaktumpang	24	9	3	36
Jumlah		52	27	13	92

Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004



Sumber : Hasil Quisioner tahun 2004

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penyebaran quisioner maka ada pengaruh antara pembangunan jalan tembus dengan adanya pekerjaan sampingan masyarakat. Masyarakat di sekitar jalan tembus mempunyai pekerjaan sampingan yaitu umumnya sebagai pedagang dan jasa. Mereka memanfaatkan areal yang ada di sekitar jalan tembus untuk berjualan, dimana letak pembangunan jalan tembus ini berdekatan dengan kawasan wisata. Pekerjaan sampingan mereka antara lain sebagai

pedagang, tukang tambal ban, penitipan sepeda dan tukang cukur. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.15 berikut ini.

Tabel 2.15
Jenis Pekerjaan Sampingan Penduduk
Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	JENIS PEKERJAAN SAMPINGAN				JUMLAH
		PEDAGANG	TAMBAL BAN	PENITIPAN SPD	TUKANG CUKUR	
1	Selomangleng	10	2	3	1	16
2	Lebaktumpang	6	1	-	-	7
JUMLAH		16	3	3	1	23

Sumber: Hasil Quisioner

2.7. Penggunaan Lahan Di Desa Pojok

Penggunaan lahan di Desa Pojok pada saat ini merupakan salah satu wilayah yang dikembangkan dalam rangka pemerataan pembangunan dan pemerataan penduduk yang ada di Kota Kediri. Hal itu disebabkan karena wilayah Desa Pojok memiliki potensi yang patut untuk dikembangkan, yaitu berupa wisata Goa Selomangleng dan museum Tirtayasa. Selain itu di Desa Pojok masih banyak terdapat tanah-tanah kosong yang dapat dimanfaatkan untuk pemukiman/perumahan penduduk.

Untuk pengembangan suatu daerah maka perlu adanya pemenuhan akan sarana dan prasarana penunjang bagi kelancaran aksesibilitas. Salah satu cara dalam pemenuhan akan kelancaran lalu lintas tersebut adalah pembuatan jalan baru yang dalam studi kali ini berupa jalan tembus. Dengan adanya jalan tembus itu maka nantinya fasilitas dan utilitas kota dapat terpenuhi, yang pelaksanaannya dilakukan secara bertahap, antara lain : pemenuhan akan jaringan telepon, listrik, fasilitas perdagangan, fasilitas umum dan lain-lain. Dengan adanya jalan tembus dan berkembangnya Desa Pojok akan menjadi pemicu perkembangan perumahan baru, kegiatan perdagangan dan jasa serta wisata. Disamping hal tersebut juga banyak berkembang kegiatan jasa (berupa tempat penitipan sepeda motor) dan pedagang kaki lima.

Penggunaan lahan yang ada di Desa Pojok antara lain terdiri atas pertanian, pemukiman, perdagangan dan jasa, ruang terbuka hijau dan makam, tanah belum terbangun serta beberapa fasilitas umum.

A. Pertanian

Pada umumnya perkembangan kegiatan penduduk yang mengarah pada kegiatan non pertanian (perumahan, perdagangan dan jasa dan lain-lain) mengurangi lahan yang ada khususnya yang berada di sekitar daerah wisata. Pengalihan fungsi lahan pertanian untuk kegiatan perumahan, perdagangan dan jasa atau yang lainnya pada lahan yang subur sebaiknya dihindari agar tetap dijadikan areal pertanian sehingga tetap menjaga kelestarian lingkungan.

B. Pemukiman

Kawasan pemukiman yang berkembang secara linier mengikuti pola jaringan jalan yang ada, baik di jalan utama maupun jalan-jalan pendukung. Pemukiman kepadatan tertinggi umumnya berada di sekitar daerah IKK dimana kepadatannya antara satu rumah dengan rumah yang lain hampir tidak ada jarak. Hal ini terjadi di kedua kedukuhan yang ada di wilayah studi, yaitu kedukuhan Selomangleng dan kedukuhan Lebaktumpang.

C. Perdagangan dan jasa

Kegiatan perdagangan dan jasa banyak dijumpai di sekitar jalan tembus dan di kawasan wisata. Selain itu terdapat juga yang menyebar di pemukiman penduduk. Fasilitas perdagangan dan jasa yang ada di wilayah studi umumnya berupa toko, warung, bengkel dan tempat penitipan kendaraan bagi pengunjung daerah wisata.

D. Ruang terbuka hijau dan makam

Di Desa Pojok ruang terbuka hijau berupa lapangan sepak bola, lapangan voli yang menjadi satu dengan fasilitas pendidikan dan hutan. Sedangkan makam pada wilayah studi yaitu berupa makam Cina yang diperuntukkan bagi keturunan warga Thionghoa.

E. Tanah belum terbangun

Tanah belum terbangun di sini adalah berupa tanah kosong produktif. Tanah kosong produktif tersebut terdiri atas 2 macam, yaitu berupa tanah sawah/pertanian dan tegalan.

F. Fasilitas umum

Fasilitas umum yang terdapat di Desa Pojok sebagian besar berada di sepanjang jalan-jalan utama dan memiliki letak yang mudah dijangkau. Fasilitas umum ini antara lain: Kantor Desa, Kantor Pariwisata, dan Universitas.



Foto 2.4
Salah Satu Universitas
Di Desa Pojok

2.7.1. Penggunaan Lahan Di Sekitar Koridor Jalan Tembus

Penggunaan lahan yang ada di sekitar jalan tembus terbagi atas dua, yaitu penggunaan lahan sebelum adanya pembangunan jalan tembus dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus. Penggunaan lahan sebelum adanya pembangunan jalan tembus tahun yang digunakan adalah tahun 2002, sedangkan untuk penggunaan lahan sesudah adanya pembangunan jalan tembus tahun yang digunakan adalah tahun 2004.

2.7.1.1. Penggunaan Lahan Sebelum Adanya Pembangunan Jalan Tembus

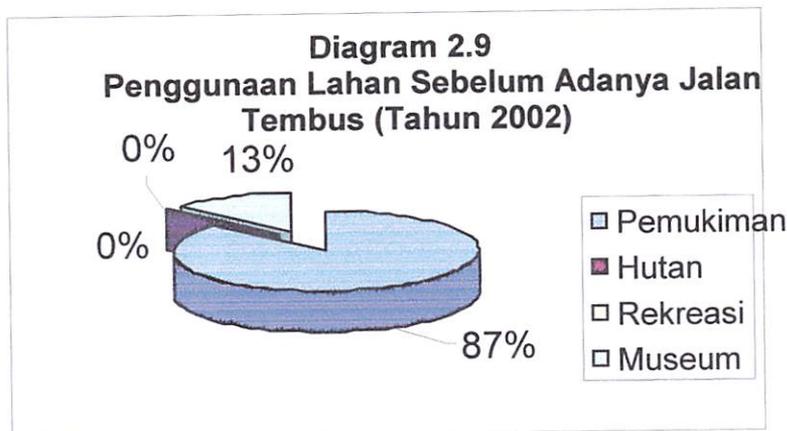
Penggunaan lahan sebelum adanya pembangunan jalan tembus yaitu tahun 2002 terdiri dari sawah, tegalan, hutan, pemukiman, pendidikan, perkantoran, museum, makam dan tempat wisata. Kawasan pemukiman umumnya berkembang

menurut pola jaringan jalan yang ada di Desa Pojok. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.16, diagram 2.9 dan pada peta II-1 berikut ini.

Tabel 2.16
Pola Penggunaan Lahan Sebelum Adanya Pembangunan Jalan Tembus

NO	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	TAHUN 2002 (Ha)
1	Tegalan	78
2	Sawah	97.6
3	Pemukiman	20
4	Hutan	0,06
5	Rekreasi	0,005
6	Museum	3
Jumlah Luas (Ha)		198,665

Sumber : Monografi Desa Tahun 2002



Sumber: Monografi Desa Tahun 2002

2.7.1.2. Penggunaan Lahan Setelah Adanya Pembangunan Jalan Tembus

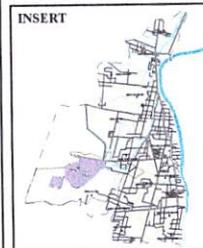
Penggunaan lahan setelah adanya pembangunan jalan tembus yaitu pada tahun 2004 dimana pada tahun ini luas sawah dan tegalan semakin berkurang yang diikuti dengan semakin bertambahnya luas areal pemukiman. Areal tempat untuk rekreasi juga bertambah, yaitu dengan dibangunnya tempat permainan untuk anak dan adanya kolam renang Selomangleng yang letaknya dekat dengan jalan tembus tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.17, diagram 2.10 dan pada peta II-2 berikut ini.

No. PETA : III-3

LEGENDA :

	: Batas Kecamatan		: Permukiman
	: Batas Desa		: Pendidikan
	: Batas Kedukuhan		: Museum
	: Sungai		: Sawah
	: Jalan		: Tegalan/ Ladang
	: Jalan Tembus		: Kawasan Wisata
	: Kantor Kelurahan		: Hutan

INSERT



SUMBER PETA :

HASIL SURVEI

SKALA :

1 : 35.000



0 350 700 1400 M

IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

KECAMATAN GROGOL

DESA SUKORAME

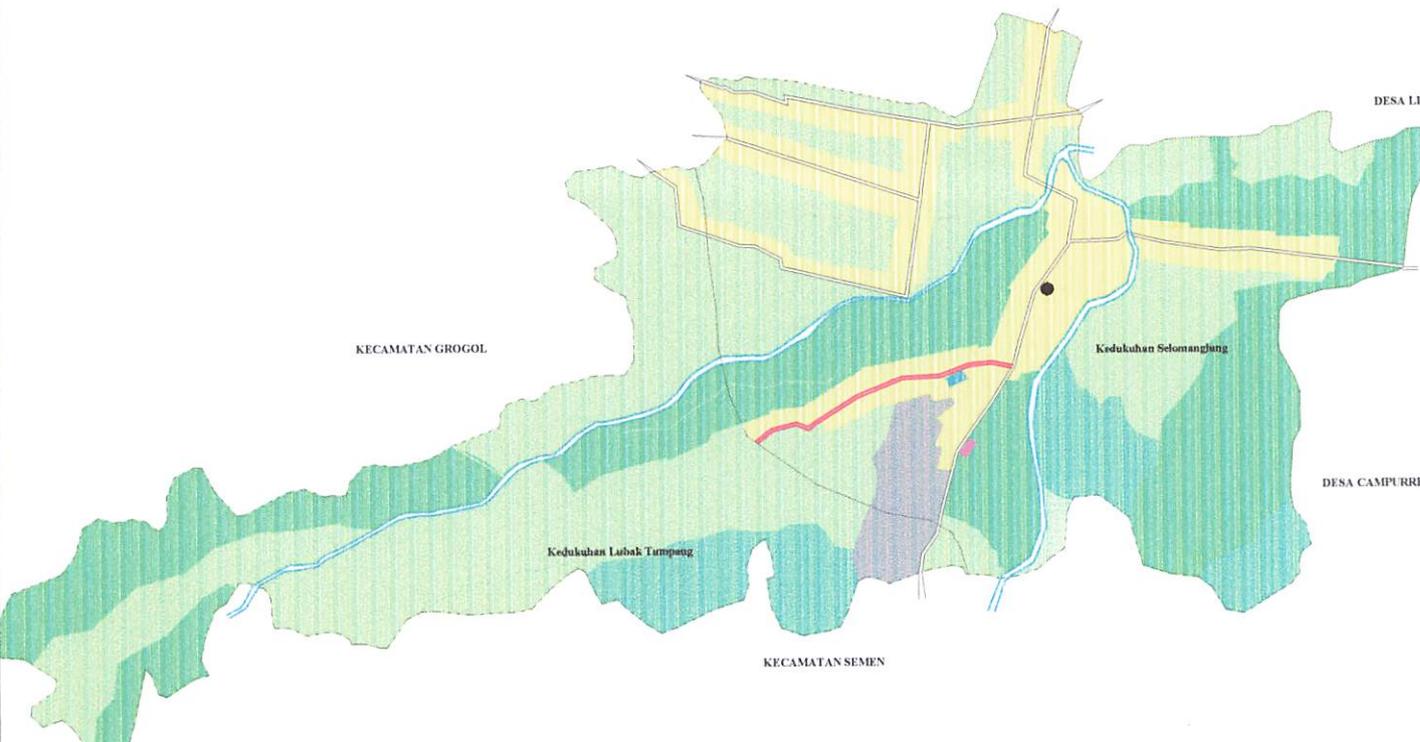
DESA LIRBOYO

DESA CAMPU RREJO

KECAMATAN SEMEN

Kedukuhan Selomanglung

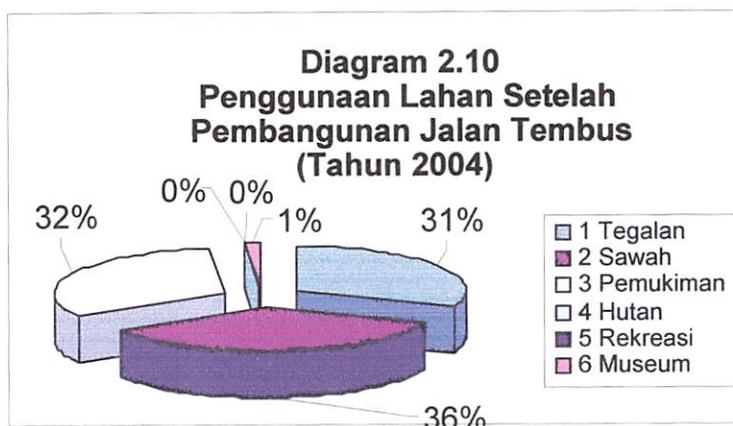
Kedukuhan Lubak Tumpang



Tabel 2.17
Pola Penggunaan Lahan Setelah Adanya Pembangunan Jalan Tembus

NO	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	TAHUN 2004 (Ha)
1	Tegalan	63
2	Sawah	70,9
3	Pemukiman	61,689
4	Hutan	0,06
5	Rekreasi	0,016
6	Museum	3
Jumlah Luas (Ha)		198,665

Sumber : Monografi Desa Tahun 2004



Sumber: Monografi Desa Tahun 2004

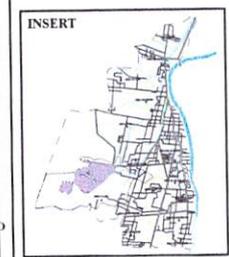
2.7.2. Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Desa

Penggunaan lahan yang ada di sekitar jalan desa terbagi atas dua, yaitu penggunaan lahan pada tahun 2002 dan penggunaan lahan pada tahun 2004. Penggunaan lahan yang ada di sepanjang jalan desa terdiri dari tegalan, sawah, pemukiman, hutan dan pendidikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.18 dan diagram 2.11 berikut ini.

No. PETA : II-2

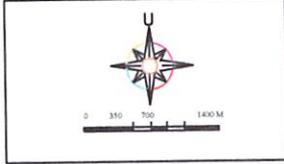
LEGENDA :

-  : Batas Kecamatan
-  : Batas Desa
-  : Batas Kedukuhan
-  : Sungai
-  : Jalan
-  : Jalan Tembus
-  : Kantor Kelurahan
-  : Permukiman
-  : Pendidikan
-  : Museum
-  : Sawah
-  : Tegalan/ Ladang
-  : Kawasan Wisata
-  : Hutan



SUMBER PETA :
HASIL SURVEI

SKALA :
1 : 35.000



IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



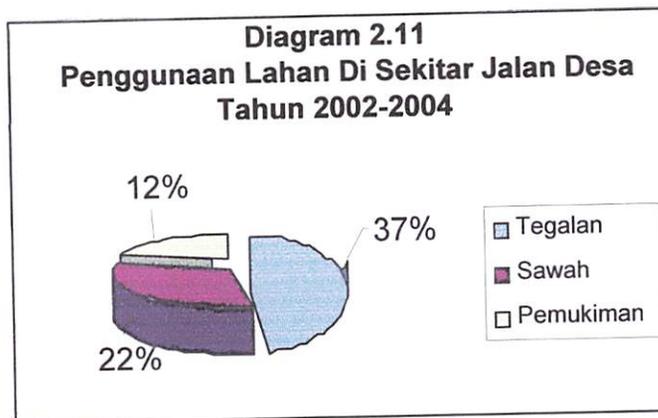
TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

Tabel 2.18
Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Desa
Tahun 2000 - 2004

NO	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	TAHUN 2002 (Ha)	TAHUN 2004 (Ha)	PROSENTASE PERUBAHAN (%)
1	Tegalan	18,6	13,6	36,76
2	Sawah	12	9,8	22,45
3	Pemukiman	38	43	11,63
4	Hutan	0,184	0,184	0
5	Pendidikan	5	5	0
JUMLAH		66,584	78,784	70,84

Sumber: Monografi Desa 2002-2004



Sumber : Monografi Desa 2002-2004

2.7.3. Kepadatan Bangunan Di Seanjang Jalan Tembus

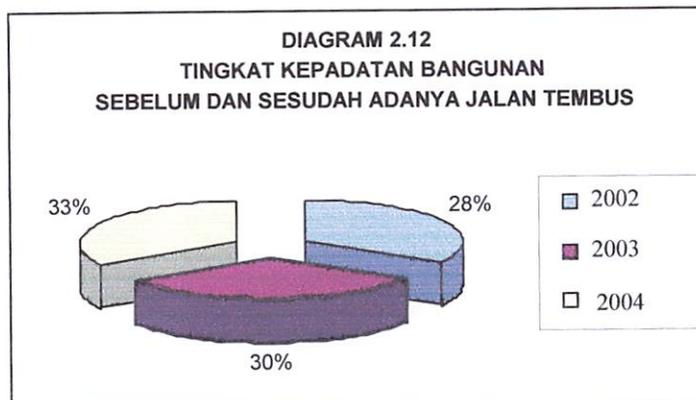
Tingkat kepadatan bangunan di wilayah studi termasuk kategori tingkat kepadatan tinggi, yaitu akibat dari semakin lancarnya akses dan kelengkapan fasilitas yang ada. Untuk kepadatan bangunan hampir tidak ada jarak antara satu rumah dengan rumah yang lain. Umumnya kepadatan bangunan tertinggi berada di sepanjang jalan yang arahnya menuju tempat wisata.

Kepadatan bangunan di wilayah studi setiap tahun mengalami peningkatan. Hal ini dapat dilihat dengan semakin berkurangnya luas sawah dan tegalan yang diikuti dengan semakin bertambahnya luas penggunaan lahan untuk pemukiman penduduk. Untuk kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan tembus dapat dikatakan padat. Hal ini disebabkan banyaknya jumlah pemukiman penduduk yang ada di panjang koridor jalan tembus. Saat ini disekitar jalan tembus banyak dijadikan sebagai tempat berdagang makanan dan minuman oleh penduduk setempat yang memanfaatkannya sebagai tempat untuk beristirahat bagi pengunjung wisata sambil menikmati keindahan alam yang ada di sana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.19 dan diagram 2.12 berikut ini.

Tabel 2.19
Tingkat Kepadatan Bangunan Di Sepanjang Jalan Tembus

NO	TAHUN	JUMLAH PEMUKIMAN PENDUDUK (UNIT)	LUAS PEMUKIMAN PENDUDUK (Ha)	KEPADATAN BANGUNAN (Unit/Ha)
1	2002	38	20	1,9
2	2003	59	43	2,07
3	2004	183	61,689	2,97

Sumber: Monografi Desa



Sumber: Monografi Desa

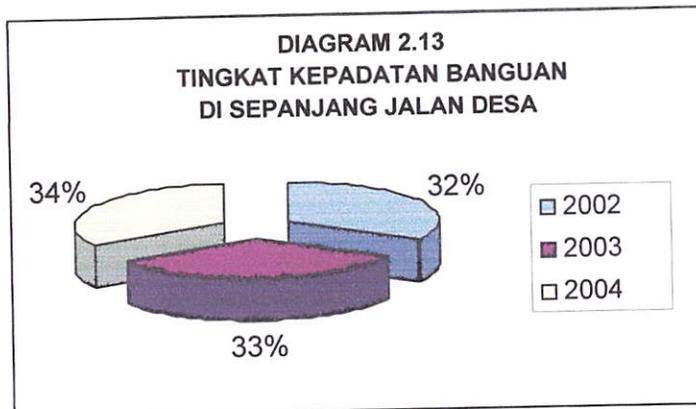
2.7.4. Tingkat Kepadatan Bangunan Di Sepanjang Jalan Desa

Tingkat kepadatan bangunan di sepanjang jalan desa umumnya termasuk kategori tingkat kepadatan tinggi. Hal ini disebabkan jalan desa merupakan jalan utama untuk memasuki Desa Pojok, sehingga banyak penduduk yang memanfaatkannya untuk pemukiman. Untuk kepadatan bangunan hampir tidak ada jarak antara satu rumah dengan rumah yang lain. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.20 dan diagram 2.13 berikut ini.

Tabel 2.20
Tingkat Kepadatan Bangunan Di Sepanjang Jalan Desa

NO	TAHUN	JUMLAH PEMUKIMAN (UNIT)	LUAS PEMUKIMAN (Ha)	KEPADATAN BANGUNAN (UNIT/Ha)
1	2002	65	38,00	1,71
2	2003	86	40,00	2,15
3	2004	165	43,00	3,84

Sumber: Monografi Desa



Sumber: Monografi Desa

2.8. Tanggapan Masyarakat Akan Perubahan Jenis Penggunaan lahan Dengan Adanya Jalan Tembus Di Desa Pojok

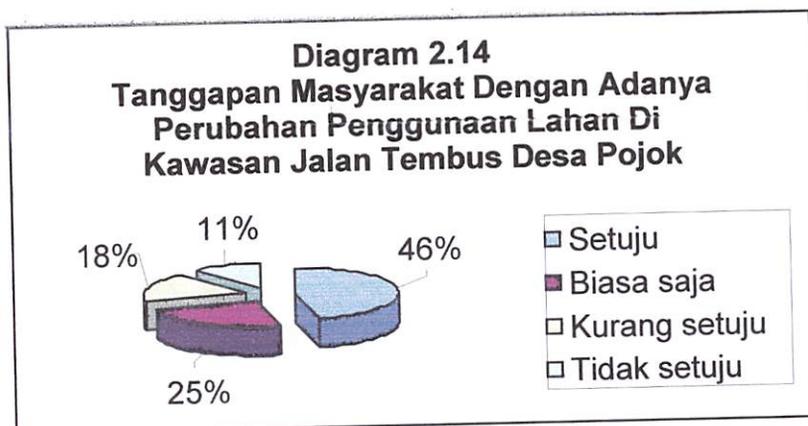
Perubahan yang terjadi pada masyarakat sangatlah mempengaruhi akan perkembangan suatu daerah, dengan adanya jalan tembus sejauh mana dengan persepsi masyarakat di wilayah studi menanggapi akan pembangunan jalan tembus.

Dari hasil survei yaitu dengan jalan penyebaran quisioner dengan melihat perubahan itu dari hasil jumlah prosentase masyarakat menganggap biasa saja, perubahan tersebut dengan jumlah 25%, dan menyatakan setuju dengan jumlah 46%. Untuk yang kurang setuju jumlahnya adalah 18% dan tidak setuju adalah 11% dimana masyarakat menganggap akan perubahan penggunaan tanah adalah wajar dengan perkembangan yang terjadi dan adanya faktor jalan tembus mau tidak mau akan terjadi perubahan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.21 dan diagram 2.14 berikut ini.

Tabel 2.21
Tanggapan Masyarakat Dengan Adanya Perubahan Penggunaan Lahan Di
Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Kedudukan Lebaktumpang	Jumlah
Setuju	26	18	44
Biasa saja	14	9	23
Kurang setuju	10	6	16
Tidak setuju	6	3	9
Jumlah	56	36	92

Sumber: Hasil quisioner tahun 2004



Sumber : Hasil Quisioner 2004

2.9. Perubahan Yang Terjadi Pada Aktifitas Kehidupan Masyarakat Dengan Adanya Jalan Tembus

Perubahan yang terjadi pada pola kehidupan masyarakat dengan adanya jalan tembus dilihat dari dampak positif terhadap perubahan penggunaan tanah di sekitar jalan tembus. Dengan adanya jalan tembus masyarakat di wilayah studi menggunakan akses jalan sebagai membuka lahan usaha sehingga banyak dijumpai beberapa warung disekitar areal jalan tembus. Tanggapan masyarakat berdasarkan quisioner mengenai adanya jalan tembus ini adalah mereka dapat membuka lahan usaha baru atau pekerjaan baru dengan cara membuka warung dimana hal ini didasarkan atas letak jalan tembus yang berdekatan dengan tempat wisata setempat. Sehingga para pengunjung dapat memanfaatkannya sebagai tempat beristirahat yang disertai dengan makan atau minum yang ada di warung dan menikmati keindahan alam yang ada di sana.

Pengaruh positif dengan adanya jalan tembus tersebut adalah masyarakat sekitar jalan tembus dapat membuka usaha baru yang dapat menambah penghasilan mereka serta mendapat teman baru dengan datangnya para pengunjung wisata Goa Selomangleng. Dari hasil survei melalui penyebaran quisioner masyarakat umumnya merasa senang dengan adanya pembangunan jalan tembus ini, selain dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh juga dapat membuka keterbelakangan daerah yang mereka alami selama ini serta masuknya beberapa fasilitas yang berkembang dengan adanya perubahan penggunaan tanah.

Adapun pengaruh negatif dari adanya pembangunan jalan tembus ini adalah adanya keluhan yang terjadi pada masyarakat mengenai masih belum adanya penerangan jalan sehingga menimbulkan kerawanan. Perlu diketahui apabila pada malam hari banyak sekali terjadi perampokan di sekitar jalan tembus, sehingga masyarakat banyak yang takut untuk melintasi jalan tersebut. Selain belum adanya penerangan jalan, di sekitar koridor jalan tembus juga belum banyak terdapat rumah penduduk dimana sebagian besar didominasi oleh hutan dan sawah. Hal itulah yang

dimanfaatkan oleh para perampok dalam sebagai dasar mereka untuk melakukan tindak kejahatan.

Pendapat dari masyarakat untuk meningkatkan dampak positif akibat perubahan penggunaan tanah dengan dibangunnya fasilitas jalan masyarakat di wilayah studi adalah dengan cara memanfaatkan peluang usaha yang ada, meningkatkan kewaspadaan akan kerawanan kejahatan yang tidak diinginkan dan mempererat hubungan antar warga. Hal ini merupakan jawaban yang dipilih oleh masyarakat berdasarkan quisioner yang sudah disebar. Dengan begitu dapat ditanggulangi akan hal-hal yang tidak diinginkan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada.

Usulan dari masyarakat mengenai perubahan penggunaan lahan yang ada di wilayah studi seiring dengan makin berkembangnya daerah tersebut adalah meningkatkan peran pemerintah dan swasta dalam pelestarian, menguatkan kedudukan lembaga yang ada dalam kehidupan masyarakat serta peningkatan kualitas penyediaan sarana dan prasarana yang ada. Pada saat sekarang kehidupan masyarakat di wilayah studi tidak banyak berubah dengan adanya jalan tembus tersebut, kegiatan-kegiatan yang dahulu masih dilakukan dengan begitu interaksi masyarakat masih erat sehingga kesenjangan warga tidak terlihat.

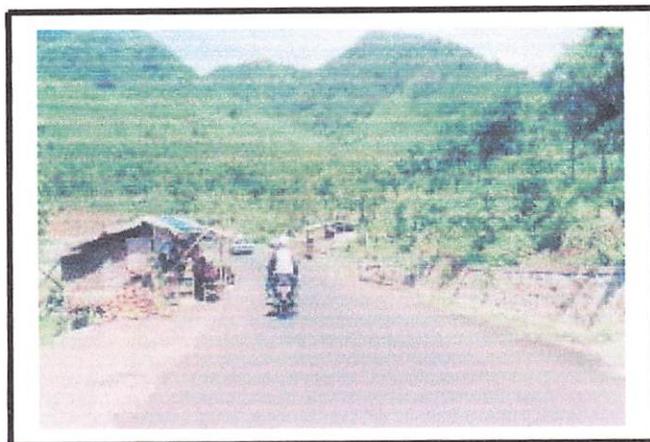


Foto 2.5
Masyarakat Membuka Warung Di Sepanjang Koridor Jalan Tembus

2.10. Aktifitas Masyarakat Dengan Adanya Jalan Tembus Menuju Ke Tempat Kegiatan

Dengan adanya penyediaan sarana jalan yang baik maka pergerakan orang dan barang juga semakin lancar. Pembangunan jalan tembus di Desa Pojok juga secara tidak langsung berpengaruh bagi kehidupan masyarakat setempat dan masyarakat Kota Kediri. Hal itu disebabkan dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka selain dapat membuka keterbelakangan daerah juga dapat mempersingkat waktu dan jarak yang hendak ditempuh. Hasil survei quisioner menunjukkan mereka yang ke tempat kerja untuk kriteria jauh 11 responden, agak jauh sebanyak 28 responden dan mereka yang ke tempat kerja dengan jarak dekat sebanyak 53 responden. Berarti jalan tembus ini sangat membantu mereka dalam mempersingkat jarak dan waktu tempuh yang seharusnya mereka lalui. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.22 berikut ini.

Tabel 2.22
Tanggapan Masyarakat Adanya Akses Jalan Tembus Menuju Ke Tempat Kerja Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

Tanggapan	Kedukuhan Selomangleng	Kedukuhan Lebaktumpang	Jumlah
Jauh	6	5	11
Agak Jauh	18	10	28
Dekat	32	21	53
Jumlah	56	36	92

Sumber: Hasil Quisioner tahun 2004

Jalan tembus sangat berpengaruh bagi aktifitas masyarakat di sekitarnya. Dengan adanya jalan alternatif tersebut maka masyarakat dapat cepat ke tempat tujuan, Bagaimana tanggapan responden dengan pembangunan jalan tembus terhadap pusat perdagangan dan jasa, hal ini dapat dilihat dari banyaknya jawaban atau pendapat mereka. Jalan tembus ini sangat membantu mereka untuk cepat sampai ke tujuan, hal ini dapat dilihat dari banyaknya responden yang menyatakan bahwa ke pusat perdagangandan jasa jauh sebanyak 8 responden, agak jauh sebanyak 25 responden dan yang merasa dekat sebesar 59 responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.23 berikut ini.

Tabel 2.23
Tanggapan Masyarakat Adanya Akses Jalan Tembus Menuju
Ke Pusat Perdagangan Dan Jasa Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Kedudukan Lebaktumpang	Jumlah
Jauh	5	3	8
Agak Jauh	16	9	25
Dekat	35	24	59
Jumlah	56	36	92

Sumber: Hasil Quisioner tahun 2004

Dengan adanya akses jalan yang bagus maka sangat membantu dalam pencapaian ke tempat pendidikan bagi anak-anak mereka dan mempercepat akses ke tempat tujuan. Dengan adanya jalan tembus menurut hasil survei quisioner dengan adanya jalan tembus menunjukkan masyarakat merasa sangat terbantu kelancaran akses mereka yang menunjukkan bahwa 65 responden menunjukkan dekat ke sekolah, 25 responden merasa agak jauh dan dari 2 responden menunjukkan jauh. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.24 berikut ini

Tabel 2.24
Tanggapan Masyarakat Adanya Akses Jalan Tembus Menuju
Ke Sekolah Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Kedudukan Lebaktumpang	Jumlah
Jauh	-	2	2
Agak Jauh	16	9	25
Dekat	40	25	65
Jumlah	56	36	92

Sumber: Hasil Quisioner tahun 2004

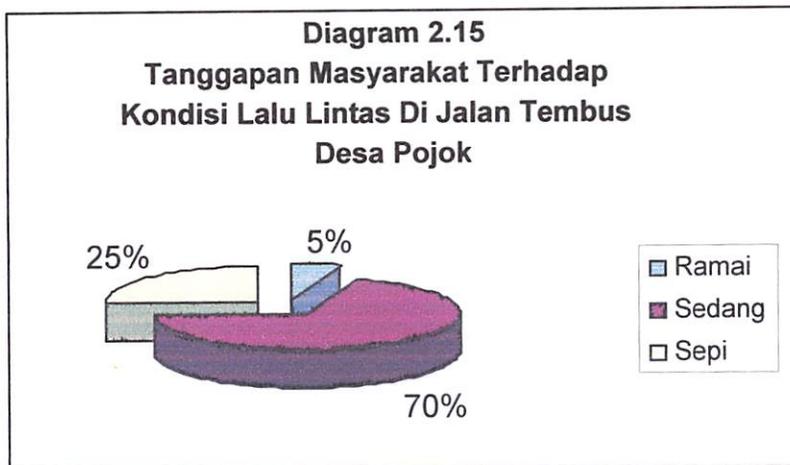
Kondisi lalu lintas jalan tembus masih belum dilewati oleh angkutan umum, angkutan umum masih beroperasi di jalan utama yang menghubungkan hanya sampai ke tempat wisata. Tanggapan responden mengenai kepadatan lalu lintas di jalan tembus untuk yang menjawab ramai sebanyak 5%, agak ramai 70% dan sepi 25%. Jalan tembus terlihat ramai hanya pada hari libur dimana jalan ini digunakan untuk olah raga dan rekreasi bagi keluarga sambil menikmati pemandangan alam yang ada

di sana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.25 dan diagram 2.15 berikut ini.

Tabel 2.25
Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi Lalu Lintas
Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Kedudukan Lebaktumpang	Jumlah
Ramai	3	2	5
Sedang	39	23	62
Sepi	14	11	25
Jumlah	56	36	92

Sumber: Hasil Quisioner tahun 2004



Sumber: Hasil Quisioner tahun 2004

2.11. Prosentase Perubahan Penggunaan Lahan Di Desa Pojok

Penggunaan lahan Di Desa Pojok terus bertambah seiring dengan makin berkembangnya daerah tersebut. Penggunaan lahan di Desa Pojok terdiri atas tegalan, sawah, pemukiman, pekarangan, makam, hutan, rekreasi dan lain-lain. Untuk mengetahui perkembangan pengembangan penggunaan lahan beserta besarnya prosentase dapat dilihat pada tabel 2.26 berikut ini.

Tabel 2.26
Prosentase Perubahan Penggunaan Lahan Di Desa Pojok

NO	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	TAHUN 2002 (Ha)	TAHUN 2004 (Ha)	PERUBAHAN (%)
1	Tegalan	146	110	-0.25
2	Sawah	113	98	-0.13
3	Pemukiman	51	110.989	1.18
4	Pekarangan	51	42	-0.18
5	Makam	30	30	0
6	Hutan	0.2	0.2	0
7	Rekreasi	0.005	0.016	2.20
8	Lain-lain	30	30	0
	Jumlah	421.205	421.205	2.82

Sumber; Monografi Desa

Prosentase perkembangan dari penggunaan lahan yang ada di Desa Pojok tertinggi adalah untuk rekreasi yaitu sebesar 2,2% dan pemukiman penduduk sebesar 1,18%. Dengan adanya perkembangan penggunaan lahan tersebut nantinya tidak terjadi kesemerawutan atau ketidak teraturan sehingga dapat mengganggu keseimbangan lingkungan yang ada di sekitarnya.

2.12. Prosentase Tanggapan Masyarakat Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan

Dari hasil quisioner yang telah disebarakan maka pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok dianggap biasa saja oleh responden sebanyak 25%, setuju dengan adanya pembangunan jalan tembus sebanyak 48%, kurang setuju 17% dan yang merasa tidak setuju sebanyak 10%. Adapun banyak responden yang menjawab setuju atas pembangunan jalan tembus ini dengan alasan bahwa mereka merasa ada perubahan lahan yang terjadi, baik itu berkembang dari sawah menjadi rumah atau fasilitas yang dapat menunjang kehidupan mereka serta dengan adanya pembangunan jalan tembus ini pendapatan mereka juga bertambah karena mereka mendapatkan pendapatan sampingan dengan membuka warung yang ada di sekitar jalan tembus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.27 berikut ini.

Tabel 2.27
Tanggapan Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Tembus

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Prosentase	Kedudukan Lebaktumpang	Prosentase	Jumlah	Prosentase Jmi Total
Setuju	26	28,26%	18	19,57%	44	48%
Biasa saja	14	15,22%	9	9,78%	23	25%
Kurang setuju	10	10,87%	6	6,52%	16	17%
Tidak setuju	6	6,52%	3	3,26%	9	10%
Jumlah	56	60,87%	36	39,13%	92	100%

Sumber : Hasil Quisioner

2.13. Prosentase Aktifitas Masyarakat Dengan Adanya Akses Jalan Tembus Menuju Ke Tempat - Tempat Kegiatan

Menuju ke tempat-tempat kegiatan membutuhkan sarana dan prasarana yang baik dan lancar. Jalan merupakan salah satu prasarana terpenting dalam menuju ke suatu tempat kegiatan baik itu ke tempat kerja, ke tempat pendidikan, perdagangan dan jasa. Dengan adanya jalan tembus sebagai prasarana untuk mencapai tujuan maka secara tidak langsung akan mempercepat akses dan mempersingkat waktu tempuh serta mendekatkan jarak untuk segera sampai ke tempat tujuan.

Aktifitas masyarakat yang ada di wilayah studi cukuplah banyak dan kompleks sehingga membutuhkan fasilitas berupa jalan. Adapun tanggapan masyarakat mengenai akses jalan tembus untuk menuju ke tempat kerja pada umumnya cukup membantu mereka dalam mempercepat waktu tempuh dan mempersingkat jarak tempuh yang semestinya dilalui. Dari hasil quisioner yang telah disebarkan tanggapan mereka terhadap adanya akses jalan tembus menuju ke tempat kerja 11,46% responden menyatakan jauh, 30,43% responden menyatakan agak jauh dan 57,61% responden menyatakan dekat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.28 berikut ini.

Tabel 2.28
Prosentase Tanggapan Masyarakat Dengan Adanya Jalan Tembus Menuju Ke
Tempat Kerja Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Prosentase (%)	Kedudukan Lebaktumpang	Prosentase (%)	Jumlah	Prosentase Jumlah (%)
Jauh	6	6.52	5	5.43	11	11.96
Agak Jauh	18	19.57	10	10.87	28	30.43
Dekat	32	34.78	21	22.83	53	57.61
Jumlah	56	60.87	36	39.13	92	100

Sumber: Hasil Quisioner

Aktifitas lain yang digunakan oleh masyarakat yang menggunakan prasarana jalan tembus yaitu menggunakan jalan tembus tersebut untuk menuju ke tempat pendidikan atau ke sekolah. Untuk menuju ke sekolah mereka menggunakan berbagai sarana transportasi yaitu antara lain menggunakan sepeda, sepeda motor ataupun menggunakan jasa angkutan. Tanggapan masyarakat dengan adanya akses jalan tembus menuju ke tempat pendidikan sangatlah positif, hal ini ditunjukkan dari hasil penyebaran quisioner yang telah dilakukan 64,13% responden menjawab lebih dekat, 27,17% menjawab agak jauh dan 8,70% menjawab jauh untuk menuju ke tempat pendidikan atau ke sekolah mereka. Akan tetapi dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus sangatlah penting dan berguna bagi masyarakat banyak. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.29 berikut ini

Tabel 2.29
Prosentase Tanggapan Masyarakat Dengan Adanya Jalan Tembus Menuju Ke
Tempat Pendidikan Atau Sekolah Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Prosentase (%)	Kedudukan Lebaktumpang	Prosentase (%)	Jumlah	Prosentase Jumlah (%)
Jauh	-	0.00	2	2.17	2	2.17
Agak Jauh	16	17.39	9	9.78	25	27.17
Dekat	40	43.48	25	27.17	65	70.65
Jumlah	56	60.87	36	39.13	92	100

Sumber: Hasil Quisioner

Masyarakat membutuhkan fasilitas jalan untuk menuju ke pusat perdagangan dan jasa. Dengan adanya akses jalan tembus maka mereka dapat dengan mudah untuk menjangkau atau menempuh perjalanan ke tempat-tempat perdagangan dan jasa yang mereka kehendaki. Maka secara tidak langsung jalan tembus dapat membantu mereka dalam mempersingkat jarak tempuh, sehingga masyarakat dapat sampai ke pusat perdagangan dengan cepat tanpa harus memutar terlebih dahulu. Tanggapan masyarakat dengan adanya jalan tembus untuk menuju ke pusat perdagangan 64,13 % responden menjawab lebih dekat dengan fasilitas perdagangan dan jasa, 27,17 % responden menjawab agak jauh dan 8,7 % responden menjawab jauh karena dengan melewati jalan tembus mereka merasa lebih memutar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.30 berikut ini.

Tabel 2.30
Prosentase Tanggapan Masyarakat Dengan Adanya Jalan Tembus Menuju Ke
Pusat Perdagangan Dan Jasa Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

Tanggapan	Kedudukan Selomangleng	Prosentase (%)	Kedudukan Lebaktumpang	Prosentase (%)	Jumlah	Prosentase Jumlah (%)
Jauh	5	5.43	3	3.26	8	8.70
Agak Jauh	16	17.39	9	9.78	25	27.17
Dekat	35	38.04	24	26.09	59	64.13
Jumlah	56	60.87	36	39.13	92	100

Sumber: Hasil Quisioner

Hasil responden menjawab jauh dengan fasilitas perdagangan dan jasa karena mereka merasa perlu memutar untuk sampai ke tempat tujuan dan lebih jauh apabila melewati jalan tembus, sehingga kebanyakan dari mereka melewati jalan utama sehingga tidak memutar dan dapat langsung untuk menuju ke pusat perdagangan dan jasa. Dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka mereka dapat menuju ke tempat-tempat lain dimana dahulu memerlukan waktu dan jarak tempuh yang cukup jauh. Sehingga dapat dikatakan bahwa pembangunan jalan tembus yang ada di Desa

Pojok sangatlah membantu bagi masyarakat sekitar untuk menuju ke tempat-tempat yang hendak mereka tuju.

2.14. Prosentase Kegiatan Sosial Penduduk Sekitar Jalan Tembus

Pada umumnya perkembangan penduduk di Desa Pojok dari tahun ke tahun terus meningkat. Hal ini dapat dilihat dari semakin meningkatnya jumlah penduduk yang ada di wilayah studi. Pada tahun 2000 jumlah penduduk di wilayah studi sebesar 7058 jiwa dan pada tahun 2004 jumlah penduduk meningkat menjadi 7453 jiwa. Pada tahun 2003 jumlah penduduk mengalami penurunan, hal ini disebabkan banyaknya penduduk setempat yang melakukan migrasi ke luar pulau atau bahkan ke luar negeri. Umumnya mereka yang melakukan migrasi bekerja di luar negeri sebagai TKI. Prosentase pertumbuhan penduduk yang tertinggi adalah tahun 2004 yaitu sebesar 0,036% dengan jumlah penduduk sebesar 7453 jiwa. Umumnya prosentase pertumbuhan penduduk pada akhir tahun ke lima menunjukkan angka yang stabil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.31 berikut ini.

Tabel 2.31
Perkembangan Jumlah Dan Prosentase Pertumbuhan Penduduk Desa Pojok
Tahun 2000 - 2004

NO	TAHUN	JMLH PENDUDUK	% JMLH PENDUDUK
1	2000	7058	-
2	2001	7177	0,017
3	2002	7303	0,017
4	2003	7184	-0,017
5	2004	7453	0,036

Sumber : Profil Desa

Dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk tersebut maka tingkat kepadatan penduduk tiap-tiap tahun juga bertambah. Tingkat kepadatan penduduk tertinggi adalah pada tahun 2004 yaitu sebesar 19,94 jiwa/Ha. Sedangkan prosentase kepadatan penduduk pada lima tahun terakhir dibagi berdasarkan 2 kedukuhan yang ada, yaitu Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang. Besarnya prosentase kepadatan penduduk di Kedukuhan Selomangleng sebesar 55,66% dan di Lebaktumpang sebesar 44,34%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.32 berikut ini.

Tabel 2.32
Prosentase Kepadatan Penduduk Desa Pojok
Tahun 2000-2004

No	Kedukuhan	Luas Wilayah	Jumlah Penduduk (Jiwa)					Kepadatan Penduduk (Jiwa/Ha)					Prosentase Kepadatan Penduduk
		(Ha)	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004	(%)
1	Lebaktumpang	184,775	3538	3560	3592	3641	3684	19,15	19,27	19,44	19,71	19,94	55,66
2	Selomangleng	236,43	3520	3617	3711	3743	3769	14,89	15,30	15,70	15,83	15,94	44,34

Sumber : Profil Desa&Analisa

Perkembangan penduduk di suatu daerah merupakan hal yang wajar karena seiring dengan perkembangan kota maka jumlah penduduk secara tidak langsung juga akan bertambah. Perkembangan kota dapat dilihat dari adanya berbagai pembangunan yang terjadi, salah satunya pembangunan infrastruktur. Pembangunan jalan merupakan salah satu bentuk dari pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk memperlancar aksesibilitas di suatu daerah. Dengan adanya berbagai pembangunan baik di daerah maupun di kota tentu membawa dampak atau pengaruh bagi kehidupan masyarakat sekitar. Berikut ini merupakan gambaran pengaruh kondisi sosial masyarakat yang ada di Desa Pojok dengan adanya pembangunan jalan tembus yang ada di sana berdasarkan hasil penyebaran quisioner yang penulis sebarakan, antara lain:

A. Tempat bertemu/interaksi antar warga dengan adanya pembangunan jalan tembus

Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka akan ada pengaruh yang ditimbulkan, dimana dulunya merupakan hutan atau sawah dan kondisi sosial masyarakat yang masih terbatas dan belum terpengaruh dari luar. Interaksi antar warga yang masih baik dan tingkat pertemuan berkomunikasi yang setiap hari. Pendapat masyarakat di sekitar jalan tembus mengenai perubahan sosial yang terjadi adalah semakin akrabnya penduduk dan hal ini menunjukkan bahwa interaksi masyarakat semakin menunjukkan ke arah yang positif. Tanggapan masyarakat menunjukkan sekitar 44,6% memilih pertemuan di tempat umum, 22,9% pertemuan mereka di tempat kerja, 12% pertemuan di warung/toko dan 3,3% memilih pertemuan di balai desa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.33 berikut ini.

Tabel 2.33
Prosentase Tempat Bertemu/ Interaksi Masyarakat
Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

KEDUKUHAN	BALAI DESA		TMPT UMUM		RMH WARGA		TMPT KERJA		WARUNG/ TOKO		TOTAL	
	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
Sebelum jalan tembus	1	1,1	19	20,7	6	6,5	7	7,6	3	3,3	36	39
Sesudah jalan tembus	2	2,2	22	23,9	10	10,9	14	15,3	8	8,7	56	61
JUMLAH	3	3,3	41	44,6	16	17,4	21	22,9	11	12	92	100

Sumber: Hasil Quisioner

B. Frekwensi pertemuan warga dengan adanya pembangunan jalan tembus

Kehidupan bersosialisasi di daerah pedesaan sangat kuat akan kebersamaan, gotong royong dan saling bantu membantu antar warga. Suatu desa ketika dibangun suatu jalan maka akan ramai karena banyak kendaraan yang berlalu lalang. Sehingga kemajuan desa akan bertambah yang diikuti dengan masuknya kemajuan-kemajuan teknologi seiring dengan perkembangan desa tersebut. Interaksi warga sekarang mengenai frekwensi pertemuan dengan pengaruh pembangunan jalan tembus pada saat ini adalah frekwensi pertemuan tertinggi 35,9% responden memilih setiap hari, 28,3% responden memilih setiap minggu, 22,8% responden memilih setiap bulan dan

13,1% responden memilih tidak tentu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.34 berikut ini.

Tabel 2.34
Prosentase Frekwensi Pertemuan Masyarakat
Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

KEDUKUHAN	SETIAP HARI		SETIAP MINGGU		SETIAP BULAN		TIDAK TENTU		TOTAL	
	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
Sebelum jalan tembus	15	16,3	10	10,9	8	8,7	3	3,3	36	39,1
Sesudah jalan tembus	18	19,6	16	17,4	13	14,1	9	9,8	56	60,9
JUMLAH	33	35,9	26	28,3	21	22,8	12	13,1	92	100

Sumber: Hasil Quisioner

C. Tingkat keakraban masyarakat dengan adanya pembangunan jalan tembus

Perkembangan jalan diikuti dengan perkembangan di sekitar jalan tersebut baik perumahan, pendidikan maupun perdagangan dan jasa. Dengan berkembangnya fasilitas-fasilitas tersebut akan berpengaruh pada masyarakat yaitu dari segi sosial. Perubahan tingkat keakraban masyarakat di kawasan jalan tembus umumnya tidak ada perubahan yang mencolok. Dari hasil quisioner yang disebarakan maka prosentase tingkat keakraban masyarakat di kawasan jalan tembus adalah 43,9% responden merasa akrab dengan penduduk lainnya, 30,5% responden merasa sangat akrab dan 26,2% responden merasa agak akrab. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.35 berikut ini.

Tabel 2.35
Prosentase Tingkat Keakraban Masyarakat
Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

KEDUKUHAN	TIDAK AKRAB		AGAK AKRAB		AKRAB		SANGAT AKRAB		TOTAL	
	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
Sebelum jalan tembus	-	-	13	14,1	13	14,6	10	10,9	36	39,7
Sesudah jalan tembus	-	-	11	12	27	29,3	18	19,6	56	60,3
JUMLAH	0	0	24	26,1	40	43,9	28	30,5	92	100

Sumber: Hasil Quisioner

2.15. Prosentase Kondisi Ekonomi Penduduk Sekitar Jalan Tembus

A. Jenis Pekerjaan Penduduk Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Jalan Tembus Di Desa Pojok

Sebelum adanya pembangunan jalan tembus masyarakat belum ada yang membuka usaha di sekitar jalan tembus. Hal tersebut dikarenakan kawasan jalan tembus tersebut banyak dikelilingi hutan dan sawah. Walaupun di sekitar jalan tembus tersebut ada tempat wisata/rekreasi tetapi pada saat itu kawasan tersebut tidak begitu ramai. Jenis pekerjaan penduduk ketika sebelum adanya pembangunan jalan tembus paling banyak adalah sebagai petani yaitu sebesar 29,6% responden, wiraswasta sebanyak 22,6% responden, PNS sebesar 18% responden, pedagang sebesar 15,9% responden dan guru sebesar 13,7% responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.36 berikut ini.

Tabel 2.36
Prosentase Jenis Pekerjaan Penduduk Sebelum Adanya Pembangunan Jalan
Tembus Di Sekitar Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	PNS		GURU		SWASTA		PEDAGANG		PETANI		TOTAL	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	Selomangleng	4	9,1	5	11,4	7	15,9	4	9,1	8	18,2	28	63,7
2	Lebaktumpang	4	9,1	1	2,3	3	6,7	3	6,8	5	11,4	16	36,3
	JUMLAH	8	18	6	13,7	10	22,6	7	15,9	13	29,6	44	100

Sumber : Hasil Quisioner

Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka secara tidak langsung akan mempengaruhi kegiatan ekonomi setempat. Penduduk yang semula bermata pencaharian sebagai petani kemudian beralih fungsi menjadi pedagang atau wiraswasta. Hal ini dapat dilihat dari semakin menurunnya jumlah petani yang ada di kawasan jalan tembus yaitu sebesar 18,7% responden, dimana jenis pekerjaan tertinggi adalah wiraswasta yaitu sebesar 29,2%. Untuk jenis pekerjaan pedagang adalah sebesar 22,9% responden, PNS sebesar 17% responden dan guru sebesar 12,6% responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.37 berikut ini.

Tabel 2.37
Prosentase Jenis Pekerjaan Penduduk
Sesudah Adanya Pembangunan Jalan Tembus
Di Sekitar Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	PNS		GURU		SWASTA		PEDAGANG		PETANI		TOTAL	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	Selomangleng	4	8,3	3	6,3	9	18,8	7	14,6	5	10,4	28	58,4
2	Lebaktumpang	4	8,3	3	6,3	5	10,4	4	8,3	4	8,3	20	41,6
JUMLAH		8	17	6	12,6	14	29,2	11	22,9	9	18,7	48	100

Sumber : Hasil Quisioner

B. Tingkat Pendapatan Penduduk Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Jalan Tembus

Tingkat pendapatan masyarakat di sekitar jalan tembus pada umumnya cukup baik, meskipun mereka sudah mempunyai pekerjaan tetap mereka juga membuka usaha sampingan di sekitar jalan tembus. Sebelum adanya pembangunan jalan tembus tingkat pendapatan masyarakat tiap bulan di kawasan jalan tembus tersebut tertinggi berkisar Rp. 100.000, - Rp. 300.000 yaitu sebesar 48,91% responden. Masyarakat yang berpenghasilan antara Rp. 300.000,00 – Rp. 500.000,00 sebanyak 27,17% responden, yang berpenghasilan antara Rp. 500.000,00 – Rp. 800.000,00 sebanyak 16,30% responden dan yang berpenghasilan > Rp. 800.000,00 sebanyak 7,61% responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.38 berikut ini.

Tabel 2.38
Prosentase Tingkat Pendapatan Masyarakat Tiap Bulan
Sebelum Pembangunan Jalan Tembus Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	Rp. 100.000 - Rp. 300.000		Rp. 300.000 - Rp. 500.000		Rp. 500.000 - Rp. 800.000		> Rp. 800.000		TOTAL	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	Selomangleng	28	30,43	15	16,30	9	9,78	4	4,35	56	60,86
2	Lebaktumpang	17	18,48	10	10,87	6	6,52	3	3,26	36	39,14
JUMLAH		45	48,91	25	27,17	15	16,30	7	7,61	92	100

Sumber : Hasil Qusioner

Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka secara tidak langsung dapat menambah penghasilan warga setempat. Hal ini disebabkan oleh banyaknya penduduk yang memanfaatkan lahan di sekitar jalan tembus untuk berjualan aneka makanan dan minuman. Sehingga selain pekerjaan tetap yang mereka miliki, mereka juga dapat memiliki pekerjaan sampingan yang dapat menambah penghasilan mereka tiap bulannya. Tingkat pendapatan masyarakat setelah adanya pembangunan jalan tembus mengalami peningkatan, hal ini dapat dilihat dari semakin berkurangnya tingkat pendapatan masyarakat yang berkisar antara Rp. 100.000,00 – Rp. 300.000,00 yaitu sebesar 43,48% responden. Tingkat pendapatan penduduk umumnya meningkat menjadi Rp. 300.000,00 – Rp. 800.000,00 tiap bulannya. Pendapatan penduduk Rp. 300.000,00 – Rp.500.000,00 yaitu sebesar 30,43% responden, pendapatan penduduk berkisar Rp.500.000,00 – Rp.800.000,00 yaitu sebesar 18,48% responden. Sedangkan tingkat pendapatan penduduk yang berkisar >Rp.800.000,00 yaitu sebesar 7,61% responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.39 berikut ini.

Tabel 2.39
Prosentase Tingkat Pendapatan Masyarakat Tiap Bulan
Sesudah Pembangunan Jalan Tembus Di Kawasan Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	Rp. 100.000 - Rp. 300.000		Rp. 300.000 - Rp. 500.000		Rp. 500.000 - Rp. 800.000		> Rp. 800.000		TOTAL	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	Selomangleng	25	27,17	17	18,48	10	10,87	4	4,35	56	60,87
2	Lebaktumpang	15	16,30	11	11,96	7	7,61	3	3,26	36	39,13
JUMLAH		40	43,48	28	30,43	17	18,48	7	7,61	92	100

Sumber : Hasil Quisioner

C. Lingkup Kerja Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus

Jalan tembus yang ada di wilayah studi pembangunannya sudah selesai sehingga sudah dapat digunakan oleh penduduk setempat. Pembangunan jalan tembus ini dimaksudkan untuk membuka akses untuk menuju ke Desa Pojok dan menghubungkan akses antara Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang. Perkembangan pembangunan jalan dapat dilihat pengaruhnya bagi masyarakat yang menggunakan akses jalan tersebut untuk menuju ke tempat kerja. Lingkup kerja yang tertinggi berdasarkan hasil penyebaran quisioner adalah mereka bekerja dalam satu desa yaitu sebesar 56,52% responden. Untuk penduduk yang bekerja dalam satu kecamatan sebesar 29,35% responden dan mereka yang bekerja dalam satu kota sebesar 14,13% responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.40 berikut ini.

Tabel 2.40
Prosentase Lingkup Kerja Penduduk
Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	DLM 1 DESA		DLM 1 KECAMATAN		DLM 1 KOTA		TOTAL	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	Selomangleng	28	30,43	18	19,57	10	10,87	56	60,87
2	Lebaktumpang	24	26,09	9	9,78	3	3,26	36	39,13
JUMLAH		52	56,52	27	29,35	13	14,13	92	100

Sumber : Hasil Quisioner

D. Pekerjaan Sampingan Masyarakat

Pembangunan jalan tembus di wilayah studi membawa dampak positif bagi masyarakat setempat, diantaranya adalah semakin meningkatnya pendapatan masyarakat akibat adanya pekerjaan sampingan yang mereka lakukan. Masyarakat di wilayah studi selain melaksanakan pekerjaan sampingan, mereka juga melaksanakan pekerjaan sampingan yaitu berdagang. Jumlah masyarakat yang mempunyai pekerjaan sampingan berdagang adalah sebesar 69,6% responden, tambal ban sebesar 13% responden, penitipan sepeda sebesar 13% responden dan masyarakat yang bekerja sebagai tukang cukur adalah sebesar 4% responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.41 berikut ini.

Tabel 2.41
Prosentase Jenis Pekerjaan sampingan Masyarakat
Di Kawasan Jalan Tembus Desa Pojok

NO	KEDUKUHAN	PEDAGANG		TAMBAL BAN		PENITIPAN SPD		TUKANG CUKUR		TOTAL	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	Selomangleng	10	43,5	2	8,7	3	13	1	4,3	16	69,5
2	Lebaktumpang	6	26,1	1	4,3	-	0	-	0	7	30,5
JUMLAH		16	69,6	3	13	3	13	1	4	23	100

Sumber : Hasil Quisioner

Dengan adanya pembangunan jalan tembus di Desa Pojok ini maka dapat meningkatkan kehidupan masyarakat di sekitar jalan tembus. Sehingga dengan pembangunan tersebut dapat saling menguntungkan guna perkembangan yang semakin maju.

2.16. Variabel Yang Digunakan Dalam Uji Statistik

Variabel yang menjadi obyek pengamatan dalam studi ini ditinjau berdasarkan kondisi eksisting yang ada di lapangan. Dalam hal ini variabel diasumsikan sebagai faktor-faktor yang berfungsi dan berperan dalam suatu obyek studi pada suatu

peristiwa atau kasus yang berhubungan dengan pengamatan di lapangan. Untuk menganalisa studi penelitian harus menentukan variabel-variabel yang berhubungan dengan obyek yang dimati, dalam hal ini peran variabel yang dimunculkan dengan tujuan untuk membantu proses analisa pada penelitian ini. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini secara garis besar ada dua bagian yaitu :

1. Variabel Dependent (*Variabel Terikat*)

Variabel *dependent* (variabel terikat) variabel yang dipengaruhi atau disebabkan oleh variabel lain. Variabel ini merupakan variabel X.

2. Variabel Independet (*Variabel Bebas*)

Variabel *Independent* adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi penyebab bagi variabel lain. Dalam studi ini variabel *dependent* yang digunakan adalah jalan tembus, sedangkan variabel *independent* yang digunakan adalah :

Y1	= LS_SWH	= Luas Sawah
Y2	= LS_TGLN	= Luas Tegalan
Y3	= LS_PMK	= Luas Pemukiman
Y4	= KPDT_BGN	= Kepadatan Bangunan
Y5	= JMLH_PMJLN	= Jumlah Pemakai Jalan
Y6	= JLM_INRW	= Jumlah Interaksi Di Rumah Warga
Y7	= JML_INTPU	= Jumlah Interaksi Di Tempat Umum
Y8	= JML_INTMPKJ	= Jumlah Interaksi Di Tempat Kerja
Y9	= FREKW_PRTM	= Frekwensi Pertemuan
Y10	= JMLH_PTN	= Jumlah Petani
Y11	= JMLH_PDGNG	= Jumlah Pedagang
Y12	= JMLH_WISWT	= Jumlah Wiraswasta
Y13	= TIN_PDPTN	= Tingkat Pendapatan
Y14	= AKS_MSY	= Aksesibilitas Masyarakat
Y15	= TING_AKRB	= Tingkat Keakraban
Y16	= LIN_KRJ	= Lingkup Kerja

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa variabel yang digunakan dalam proses analisa dengan menggunakan metode Regresi Linier Berganda adalah 16 variabel dan untuk lebih jelasnya data tersebut dapat dilihat pada tabel 2.42.

Untuk melengkapi data yang dibutuhkan dalam penelitian ini penulis juga melakukan wawancara dengan beberapa responden yang dianggap mengetahui perkembangan jalan tembus yang ada di Desa Pojok tersebut. Adapun responden untuk wawancara adalah pihak instansi yang terkait (BPN dan BAPPEDA) sebanyak 2 responden, Kepala Desa Pojok sebanyak 1 responden, dan Bapak Sekretaris Desa sebanyak 1 responden. Pihak BPN dan BAPPEDA diminta keterangan mengenai pembebasan tanah di sekitar jalan tembus, pembangunan jalan tembus serta pengembangannya di masa yang akan datang. Sedangkan Bapak Kepala Desa dan Bapak Sekretaris Desa diminta keterangan mengenai perubahan penggunaan lahan serta perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat di sepanjang jalan tembus. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa, 65% lahan yang di miliki petani dan pemilik tegalan di sekitar jalan tembus dijual untuk dijadikan pemukiman penduduk. Adapun alasan mereka menjual sawah atau tegalan yang mereka miliki adalah hasil dari sawah atau tegalan tersebut kurang cukup memenuhi kebutuhan dan tidak sesuai dengan biaya perawatannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.43 berikut ini.

Tabel 2.43
Keterangan Mengenai Penjualan Sawah Dan Tegalan
Di Sepanjang Jalan Tembus

NO	RESPONDEN	ALASAN LAHAN YANG DIJUAL UNTUK					
		PEMUKIMAN	PROSENTASE	PERDAGANGAN	PROSENTASE	LAIN-LAIN	PROSENTASE
			(%)		(%)		(%)
1	Petani	30	65	20	35	-	-
2	Pemilik tegalan	30	65	10	25	8	10

Sumber : Hasil Wawancara

Tabel 2.42
Perubahan Variabel Yang Ditimbulkan Oleh Adanya Pembangunan Jalan Tembus
Tahun 2000 - 2004

NO	PERUBAHAN	2000	2001	2002	2003	2004	SATUAN	KETERANGAN
1	Perubahan panjang jalan tembus	-	1	2	3	3	km	Berdasarkan kondisi eksisting di lapangan
2	Perubahan jenis penggunaan lahan	Sawah = 65 Ha Tegalan = 78 Ha	Sawah = 63 Ha Tegalan = 74 Ha	Sawah = 56 Ha Tegalan = 68 Ha Pemukiman = 20 Ha	Sawah = 47 Ha Tegalan = 55 Ha Pemukiman = 27 Ha	Sawah = 32 Ha Tegalan = 41 Ha Pemukiman = 39 Ha Perdagangan dan jasa = 8 Ha	Ha	Monografi Desa
3	Perubahan Kepadatan Bangunan	-	-	16,13%	26,47%	64,38%	persen	L.wil terbangun/L.wil tdk terbangun x 100%
4	Perubahan aksesibilitas masyarakat	90	105	105	90	45	menit	Waktu tempuh berdasarkan pemakai jalan dominan
5	Perubahan kondisi lalu lintas	-	10	25	45	80	orang	Jmlh pemakai jalan per hari
6	Perubahan tempat pertemuan warga	Balai desa = 3	Rumah warga = 13	Rmh warga = 10 Tmpt umum = 28	Tmpt umum = 37 Rmh warga = 13 Tmpt kerja = 17	Warung/toko = 11 Tmpt umum = 41 Rmh warga = 16 Tmpt kerja = 21	orang	Tempat pertemuan di tempat umum berdasarkan hasil quisioner
7	Perubahan frekwensi pertemuan warga	8	13	16	28	33	orang	Frekwensi pertemuan per hari berdasarkan hasil quisioner
8	Perubahan tingkat keakraban warga	13	17	25	32	40	orang	Tingkat keakraban antar warga menunjukkan akrab berdasarkan hasil quisioner
9	Perubahan jenis mata pencaharian warga	Petani = 14	Petani = 14	Petani = 9 Pedagang = 7 Wiraswasta = 10	Petani = 7 Pedagang = 10 Wiraswasta = 12	Petani = 5 Pedagang = 12 Wiraswasta = 14	orang	Perubahan jenis mata pencaharian dominan berdasarkan hasil quisioner

Tabel lanjutan 2.42

NO	PERUBAHAN	2000	2001	2002	2003	2004	SATUAN	KETERANGAN
10	Perubahan tingkat pendapatan per bulan	200,000	200,000	400,000	400,000	550,000	rupiah	Pendapatan dihitung berdasarkan rata-rata tingkat pendapatan per bulan
11	Perubahan lingkup kerja	17	13	18	15	12	orang	Lingkup kerja dominan dalam satu desa berdasarkan hasil quisioner

Sumber : Hasil Analisa

Dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka banyak penduduk yang tinggal di sekitar jalan tembus. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa, 55% penduduk yang bermukim di sepanjang jalan tembus adalah penduduk pendatang dan 45% adalah penduduk asli Desa Pojok. Adapun alasan mereka bermukim di sepanjang jalan tembus adalah aksesibilitas yang lancar karena sudah dilewati angkutan kota dan lokasinya yang strategis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.44 berikut ini.

Tabel 2.44
Asal-Usul Penduduk Dan Alasan Bermukim Di Sepanjang Jalan Tembus

NO	ASAL USUL PENDUDUK	JUMLAH (penduduk)	PROSENTASE (%)	ALASAN BERMUKIM		PROSENTASE (%)
				AKSESIBILITAS LANCAR	LOKASI STRATEGIS	
1	Penduduk pendatang	300	55	235	158	55
2	Penduduk Asli	200	45	150	134	45
Jumlah		500	100	385	292	100

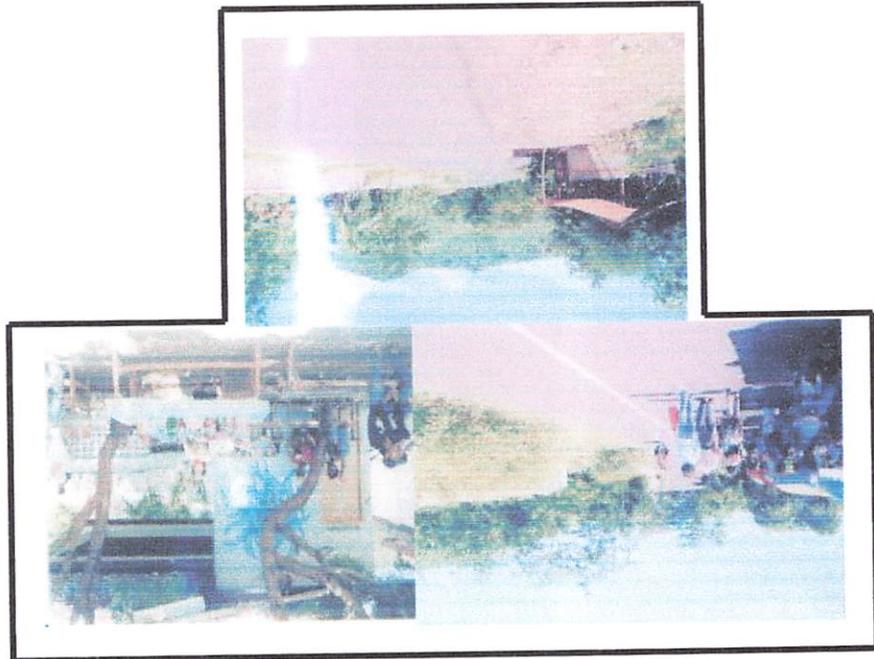
Sumber: Hasil Wawancara

Pembangunan jalan tembus juga membawa pengaruh terhadap kondisi ekonomi penduduk setempat. Hal ini disebabkan dengan adanya pembangunan jalan tembus masyarakat memanfaatkannya dengan cara membuka usaha di sepanjang jalan tembus, sehingga secara tidak langsung hal tersebut dapat mengakibatkan bertambahnya tingkat pendapatan penduduk setiap bulannya. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Desa, adanya pembangunan jalan tembus mengakibatkan banyak penduduk yang membuka usaha untuk memperoleh pendapatan sampingan. Adapun penduduk yang memperoleh kenaikan pendapatan sebesar Rp 200.000 adalah 40 %, Rp 150.000 sebanyak 35 % dan Rp 100.000 sebanyak 25%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.45 berikut ini.

Tabel 2.45
Kenaikan Tingkat Pendapatan Penduduk Per Bulan

NO	RESPONDEN	KENAIKAN TINGKAT PENDAPATAN PER BULAN					
		Rp200.000	PROSENTASE (%)	Rp150.000	PROSENTASE (%)	Rp100.000	PROSENTASE (%)
1	Penduduk yg bermukim	130	10	130	10	80	5
2	Petani	130	10	130	10	80	5
3	Pemilik tegalan	89	5	130	10	130	10
4	Penduduk ygng berjualan	260	15	89	5	89	5
JUMLAH		609	40	479	35	379	25

Sumber: Hasil Wawancara



BAR III

BAB III

ANALISA PENGARUH JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN, SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITAR JALAN TEMBUS DESA POJOK

Jalan tembus mulai dirintis pada tahun 1996 yaitu dengan adanya ABRI masuk desa. Hal itu disebabkan karena untuk mencapai Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang diperlukan waktu yang lama serta harus melewati jalan yang memutar terlebih dahulu. Pada tahun 2001 pemerintah mengadakan suatu program pembangunan jalan tembus untuk mendekatkan akses antara kedua dusun tersebut, dimana keduanya berada dalam satu wilayah desa. Jalan tembus ini mulai dapat digunakan oleh masyarakat pada tahun 2003 dimana pemanfaatannya untuk menghubungkan antara kawasan pemukiman dengan kawasan pariwisata, pendidikan, perkantoran serta perdagangan dan jasa yang ada di Desa Pojok.

Tahun 2000 Desa Pojok termasuk salah satu desa yang terbelakang, hal ini disebabkan karena sedikitnya penduduk yang bermukim, tingkat pendapatan penduduk yang rendah dan sebagian besar bermata pencaharian sebagai petani, serta kurangnya kegiatan penduduk setempat untuk bersosialisasi karena terpisahnya dua kedukuhan (Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktunpang). Dengan adanya potensi yang ada di Desa Pojok yaitu adanya kawasan wisata dan fasilitas pendidikan maka pemerintah membangun jalan tembus, disamping juga untuk menghubungkan dua kedukuhan tersebut agar aksesibilitas berjalan lancar, baik aksesibilitas barang, orang maupun uang. Setelah adanya pembangunan jalan tembus (tahun 2003) maka banyak penduduk pendatang yang tinggal dan bermukim di sekitar jalan tersebut. Selain itu penduduk setempat juga memanfaatkannya untuk berdagang di sepanjang tepi jalan tembus, hal ini bertujuan untuk meningkatkan pendapatan mereka.

Berdasarkan RTRW tahun 2002 jalan tembus yang ada di Desa Pojok termasuk kawasan dengan fungsi perdagangan dan jasa, pemukiman, pendidikan, perkantoran dan pariwisata. Adapun jenis pengembangan yang diprioritaskan untuk dikembangkan di sekitar koridor jalan tembus tersebut adalah berupa kawasan pemukiman, pariwisata serta perdangan dan jasa. Kawasan pemukiman di wilayah studi berupa kawasan pemukiman non formal yaitu kawasan pemukiman yang pembangunan dan pengembangannya tidak melibatkan peran serta dari developer. Pengembangan kawasan pemukiman umumnya mengikuti pola jaringan jalan yang ada. Jenis objek wisata yang ada di wilayah studi adalah berupa Goa Selomangleng dan sebuah museum Tirtayasa yang didalamnya terdapat beberapa peninggalan yang merupakan salah satu cerminan dari kejayaan Kerajaan Dhaha pada waktu lampau. Pada tahun 2003 pemerintah mengembangkan objek wisata dengan tujuan untuk menarik pergerakan penduduk ke pinggir kota, sehingga dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut maka aksesibilitas transportasi dan ekonomi dapat berjalan lancar. Adapun jenis objek wisata yang dibangun adalah berupa taman dan sarana bermain bagi anak-anak serta sebuah tempat pemandian. Dengan adanya pembangunan dan penambahan objek wisata tersebut diharapkan kawasan ini nantinya akan berkembang.

Pembangunan jalan tembus mempunyai dampak positif bagi warga setempat, yaitu masyarakat dapat membuka usaha baru yang memanfaatkan kedekatan lokasi dengan objek wisata yang ada di sana. Mereka umumnya berjualan di sekitar tepi jalan dengan membuka warung makanan dan minuman. Pada hari libur jalan tembus ini banyak dilewati dan dijadikan tempat peristirahatan bagi beberapa pengunjung wisata sambil menikmati pemandangan yang indah. Selain itu jalan tembus ini juga dimanfaatkan sebagai tempat berolah raga yaitu olahraga lari, jalan santai dan balap sepeda.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa adanya pembangunan jalan tembus di Desa Pojok menyebabkan lahan di kawasan jalan tembus tersebut secara tidak langsung akan berkembang dimana hal tersebut harus direncanakan seoptimal mungkin. Untuk itu perlu adanya arahan mengenai penataan lingkungan, sirkulasi, penataan bangunan dan utilitas bangunan. Sehingga nantinya terciptalah suatu lingkungan yang serasi dan seimbang. Perlu disadari bahwa penataan bangunan di kawasan jalan tembus dilakukan secara bertahap dan pelaksanaannya membutuhkan waktu yang cukup lama.

Dalam penelitian ini dirumuskan suatu hipotesa bahwa adanya pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan kondisi ekonomi masyarakat di Desa Pojok. Adapun beberapa hipotesa yang digunakan dapat dilihat pada tabel 3.1 berikut ini.

Untuk pembuktian dari hipotesa – hipotesa tersebut maka perlu dilakukan suatu pembuktian. Pembuktian tersebut dilakukan dengan cara menganalisa beberapa aspek yang menjadi pertimbangan dari adanya pengaruh jalan tembus. Adapun aspek-aspek yang dibahas dalam analisa ini nantinya meliputi tiga aspek, yaitu penggunaan lahan, sosial dan ekonomi. Untuk lebih jelasnya mengenai struktur pengerjaan analisa dapat dilihat pada diagram 3.2. berikut ini.

Tabel 3.1
Hipotesa Yang Dipakai Dalam Studi Identifikasi Pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan Dan Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Pojok

NO	HIPOTESA	ANALISA PADA SUB BAB	DASAR PEMIKIRAN	
			STATISTIK	KUALITATIF
1	Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas sawah semakin berkurang.	3.1 Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila luas sawah mengalami pengurangan yang signifikan.
2	Degan adanya pembangunan jalan tembus luas tegalan semakin berkurang.	3.1 Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila luas tegalan berkurang.
3	Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas pemukiman semakin bertambah.	3.1 Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila luas pemukiman baertambah.
4	Dengan adanya pembangunan jalan tembus tingkat kepadatan bangunan semakin tinggi.	3.1 Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila tingkat kepadatan bangunan semakin tinggi.
5	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka akan semakin mempersingkat waktu tempuh.	3.2 Analisa Perubahan Penggunaan Lahan Di Sekitar jalan tembus Berdasarkan Tanggapan Masyarakat	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh untuk sampai ke tempat kegiatan, seperti tempat pendidikan, pusat perdagangan dan tempat kerja.

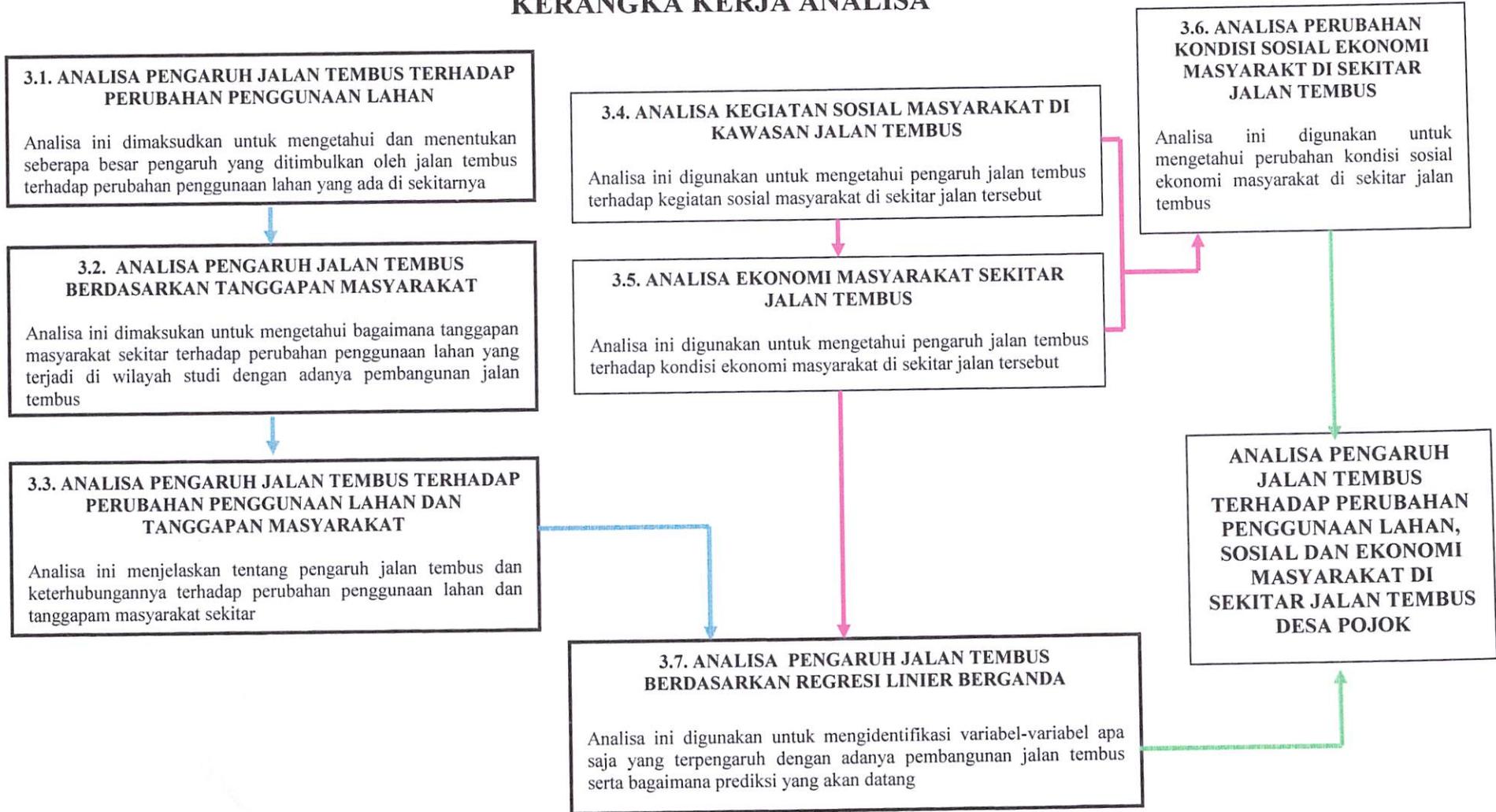
Tabel lanjutan 3.1

NO	HIPOTESA	ANALISA PADA SUB BAB	DASAR PEMIKIRAN	
			STATISTIK	KUALITATIF
6	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka kondisi lalu lintas di sekitarnya menjadi semakin ramai.	3.2 Analisa Perubahan Penggunaan Lahan Di Sekitar jalan tembus Berdasarkan Tanggapan Masyarakat	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima. F Hitung = 11,187	Berpengaruh apabila kondisi lalu lintas di sepanjang koridor jalan tembus semakin ramai, dimana dapat dilihat dari semakin banyaknya orang yang lewat di jalan tembus tersebut.
7	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka interaksi warga di rumah-rumah penduduk semakin tinggi.	3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Kawasan Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila adanya peningkatan interaksi yang terjadi di rumah warga dan warga sekitar dapat berinteraksi langsung tanpa ada hambatan jarak yang cukup jauh.
8	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka interaksi warga di tempat umum semakin meningkat.	3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Kawasan Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila interaksi di tempat umum mengalami peningkatan yang signifikan.
9	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka interaksi warga di tempat kerja semakin bertambah.	3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Kawasan Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila semakin bertambahnya interaksi di tempat kerja.
10	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka intensitas pertemuan antar warga semakin banyak atau semakin sering.	3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Kawasan Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila warga di kedua kedukuhan (Selomangleg dan Lebaktumpang) dapat bersosialisasi setiap hari tanpa harus menempuh jarak yang cukup jauh.
11	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka semakin tinggi tingkat kekraban di dua kedukuhan yang semula terpisah.	3.4 Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Kawasan Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila tingkat keakraban warga di kedua kedukuhan tersebut semakin meningkat.
12	Dengan adanya jalan tembus maka perubahan mata pencaharian yang semula di sektor pertanian ke non pertanian semakin bertambah.	3.5 Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila jumlah penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani semakin berkurang.

NO	HIPOTESA	ANALISA PADA SUB BAB	DASAR PEMIKIRAN	
			STATISTIK	KUALITATIF
13	Dengan adanya jalan tembus maka semakin banyak penduduk yang membuka usaha di sekitar jalan tersebut.	3.5 Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila semakin banyak penduduk yang membuka usaha dan bermata pencaharian sebagai pedagang di sekitar jalan tembus.
14	Dengan adanya jalan tembus maka penduduk yang mempunyai modal cukup semakin banyak menciptakan pekerjaan sendiri (wiraswasta)	3.5 Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila penduduk yang menciptakan pekerjaan sendiri (wiraswasta) semakin meningkat.
15	Dengan adanya jalan tembus banyak masyarakat yang berdagang atau membuka usaha sehingga pendapatan semakin meningkat.	3.5 Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila pendapatan masyarakat mengalami peningkatan yang signifikan.
16	Dengan adanya jalan tembus maka semakin mudah untuk mencapai tempat kerja baik dalam 1 desa, 1 kecamatan atau dalam 1 kota.	3.5 Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus	Berpengaruh apabila F Hitung > 1,99 dimana hal ini berarti H0 diterima.	Berpengaruh apabila penduduk semakin mudah ke tempat kerja yang sebagian besar bekerja dalam satu desa atau dalam satu kecamatan.

Sumber : Hasil Analisa

DIAGRAM 3.2 KERANGKA KERJA ANALISA



3.1. Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan

Analisa ini dimaksudkan untuk mengetahui dan menentukan seberapa besar pengaruh yang ditimbulkan oleh jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan yang ada di sekitarnya. Pengaruh tersebut dapat dilihat dari bentuk-bentuk perubahan yang terjadi pada penggunaan lahan di sekitar jalan tembus, dimana perubahannya terjadi secara bertahap. Untuk mengetahui seberapa besar perubahan penggunaan lahan yang diakibatkan oleh jalan tembus maka yang perlu dilakukan adalah dengan membandingkan kondisi penggunaan lahan yang ada di sekitar jalan tembus dengan jenis penggunaan lahan yang ada di sekitar jalan desa. Sehingga nantinya dapat diketahui apakah jalan tembus tersebut benar-benar mempengaruhi pengembangan penggunaan lahan yang ada di sekitarnya. Analisa dalam studi ini terdiri dari analisa kualitatif dan analisa statistik yang menggunakan metode Linier Berganda dengan program komputer SPSS 13.00.

Perubahan penggunaan lahan yang terjadi di kawasan jalan tembus membawa pengaruh yang berbeda-beda di tiap kedukuhan yang ada di sana. Hal tersebut dapat dilihat dari beberapa variabel, yaitu:

1. Penggunaan lahan sawah dan tegalan
2. Penggunaan lahan untuk pemukiman
3. Kepadatan bangunan

Untuk lebih jelasnya adalah sebagai berikut:

1. Penggunaan Lahan Sawah Dan Tegalan

Perubahan Penggunaan Lahan Untuk RTH di sini terdiri dari Perubahan Penggunaan Lahan Sawah Dan Tegalan. Dengan adanya pembangunan jalan tembus secara tidak langsung membawa pengaruh bagi penggunaan lahan sawah dan tegalan. Untuk keterangan lebih lanjut adalah sebagai berikut:

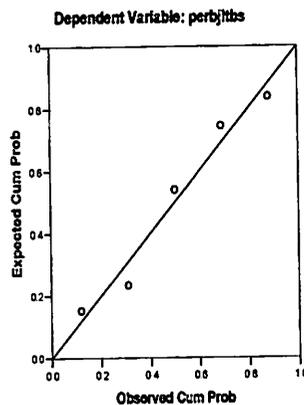
a. Penggunaan Lahan Sawah

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda diperoleh hasil sebagai berikut :

F Hitung	: $F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$
9,515	: $F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$
9,515	: $F_{0,05, (9) (82)}$
9,515	> 1,99

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel jenis penggunaan lahan sawah mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel jenis penggunaan lahan sawah mempunyai nilai uji F sebesar 9,515 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel jenis penggunaan lahan sawah memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa penggunaan lahan sawah mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil di atas dapat disimpulkan bahwa jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan sawah, yaitu dilihat dari F Hitung = 9,515 dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan dimana pada tahun 2002 luas penggunaan lahan sawah di sekitar jalan tembus adalah 97,6 Ha dan pada tahun 2004 seluas 70,9 Ha, apabila diprosentasikan perubahannya sebesar 37,66%. Pengurangan lahan sawah di sepanjang jalan tembus disebabkan karena lahan tersebut digunakan untuk pembangunan jalan yaitu sebesar 1,8% (0,48 Ha), pemukiman penduduk sebesar 35,82% (26,209 Ha) dan perdagangan dan jasa sebesar 0,04% (0,011 Ha). Menurut hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok diperoleh keterangan 65% penduduk menjual lahan sawah yang mereka miliki untuk dijadikan pemukiman dan 25% penduduk menjualnya untuk perdagangan dan jasa. Sedangkan berdasarkan hasil quisioner yang telah disebarakan dengan adanya pembangunan jalan tembus penduduk banyak memanfaatkannya sebagai tempat perdagangan dan jasa. Adapun jumlah pedagang yang

ada di sepanjang koridor jalan tembus adalah 16 responden, sedangkan yang hanya memanfaatkannya untuk mengisi ruang adalah tukang tambal ban 3 responden dan tukang cukur 1 responden. Dari data-data yang diperoleh tersebut membuktikan bahwa berkurangnya penggunaan lahan sawah di sepanjang koridor jalan tembus akibat pengaruh pembangunan jalan tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan sawah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.3 berikut ini.

Kesimpulan Analisa:

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus membawa pengaruh terhadap penggunaan lahan sawah.



Foto 3.1
Penggunaan Lahan Sawah Dan Hutan Yang Ada Di Desa Pojok

Tabel 3.3
Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum Dan Sesudah
Pembangunan Jalan Tembus Di Desa Pojok Berdasarkan Variabel Penggunaan Lahan Sawah

JENIS VARIABEL	LOKASI STUDI		ANALISA	LOKASI LAIN (SEKITAR JALAN DESA)		ANALISA
	TAHUN 2002	TAHUN 2004		TAHUN 2002	TAHUN 2004	
Penggunaan Lahan Sawah	Luas sawah sebelum pembangunan jalan tembus adalah sebesar 97,6 Ha.	Berkurangnya luas sawah setelah adanya pembangunan jalan tembus, yaitu menjadi 70,9 Ha.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdasarkan hasil analisa statistik dengan menggunakan Regresi Linier Berganda jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan sawah. ▪ Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas sawah berkurang 37,66%, dimana pengurangan luas tersebut adalah sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> - Jalan = 0,48 Ha = 1,8% - Pemukiman = 26,209 Ha= 35,82% - Perdagangan dan jasa = 0,011 Ha=0,04% ▪ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% penduduk menjual lahan sawah yang mereka miliki kepada masyarakat pendatang dan kemudian dijadikan sebagai pemukiman penduduk. 	Luas sawah di daerah sekitar jalan desa adalah 12 Ha.	Luas sawah mengalami pengurangan, yaitu menjadi 9,8 Ha.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdasarkan hasil analisa statistik dengan menggunakan Regresi Linier Berganda jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan sawah. ▪ Luas sawah mengalami pengurangan sebesar 22,45%. ▪ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 55% penduduk menjual lahan sawah yang mereka miliki kepada masyarakat pendatang dan 45% penduduk menjual kepada warga asli Desa Pojok yang kemudian dijadikan untuk pemukiman penduduk.

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah pemukiman di sepanjang koridor jalan tembus sebanyak 183 unit rumah dalam waktu 3 tahun (2001-2004). ▪ Perdagangan timbul karena adanya pemukiman penduduk, yaitu berupa warung di tepi jalan tembus sebanyak 10 unit. 			
--	--	--	--	--	--	--

Analisa : Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan sawah di sepanjang koridor jalan tembus (lokasi studi). Hal ini dapat dilihat dari:

- Berdasarkan hasil analisa statistik dengan menggunakan Regresi Linier Berganda jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan sawah.
- Berkuangnya luas sawah sebesar 37,66% untuk:
 - Jalan = 0,48 Ha = 1,8%
 - Pemukiman = 26,209 Ha= 35,82%
 - Perdagangan dan jasa = 0,011 Ha=0,04%
- Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% penduduk menjual lahan sawah yang mereka miliki kepada masyarakat pendatang dan kemudian dijadikan sebagai pemukiman penduduk.
- Jumlah pemukiman di sepanjang koridor jalan tembus sebanyak 183 unit rumah dalam waktu 3 tahun (2001-2004).
- Perdagangan dalam penelitian ini berupa warung yang terletak di tepi jalan tembus sebanyak 10 unit.

Sumber : Hasil Analisa

b. Penggunaan Lahan Untuk Tegalan

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

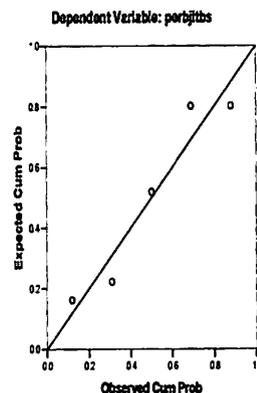
$$12,174 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$12,174 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$12,174 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel jenis penggunaan lahan tegalan mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel jenis penggunaan lahan tegalan mempunyai nilai uji F sebesar 12,174 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel jenis penggunaan lahan tegalan memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa penggunaan lahan tegalan mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Dari hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan tegalan, yaitu dilihat dari $F \text{ Hitung} = 12,174$ dan H_0 diterima. Hal ini diperkuat dengan kondisi di lapangan pada tahun 2002 luas penggunaan lahan tegalan di sekitar jalan tembus adalah 78 Ha dan pada tahun 2004 seluas 63 Ha, apabila diprosentasekan perubahan tersebut sebesar 23,8%. Adapun pengurangan luas lahan tegalan untuk pemukiman penduduk sebesar 12 Ha (19,05%) dan untuk fasilitas

penunjang sebesar 3 Ha (4,75%). Fasilitas penunjang disini terdiri dari mushola dan pos kampling, pada tahun 2002 jumlah pos kampling di sepanjang koridor jalan tembus adalah 1 unit (berada di Kedukuhan Selomangleng) dan mushola sebanyak 2 unit (1 unit di Kedukuhan Selomangleng dan 1 unit di Kedukuhan Lebaktumpang). Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka jumlah pemukiman penduduk semakin bertambah, sehingga fasilitas penunjang yang ada di sekitar pemukiman penduduk juga semakin bertambah. Pada tahun 2004 (setelah adanya pembangunan jalan tembus) jumlah fasilitas penunjang yaitu mushola bertambah menjadi 3 unit (2 unit di Kedukuhan Selomangleng dan 1 unit di Kedukuhan Lebaktumpang) dan pos kamling juga bertambah menjadi 2 unit (1 unit di Kedukuhan selomangleng dan 1 unit di Kedukuhan Lebaktumpang).

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok diperoleh keterangan bahwa 65% penduduk menjual tegalan yang mereka miliki untuk dijadikan pemukiman, 25% penduduk menjualnya untuk perdagangan dan jasa dan 10% penduduk menjualnya untuk lain-lain(mushola dan pos kampling). Dari data-data yang diperoleh tersebut membuktikan bahwa berkurangnya penggunaan lahan tegalan di sepanjang koridor jalan tembus akibat pengaruh pembangunan jalan tersebut. Sehingga dapat dikatan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap peggunaan lahan tegalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.4 berikut ini.

Kesimpulan Analisa:

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan tegalan.. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta III-1 berikut ini.

Tabel 3.4
Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum Dan Sesudah
Pembangunan Jalan Tembus Di Desa Pojok Berdasarkan Variabel Penggunaan Lahan Tegalan

JENIS VARIABEL	LOKASI STUDI		ANALISA	LOKASI LAIN (SEKITAR JALAN DESA)		ANALISA
	TAHUN 2002	TAHUN 2004		TAHUN 2002	TAHUN 2004	
Penggunaan Lahan Tegalan	Luas tegalan sebelum pembangunan jalan tembus adalah 78 Ha.	Luas tegalan setelah adanya pembangunan jalan tembus menjadi berkurang 78 Ha, yaitu menjadi 63 Ha.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdasarkan hasil analisa statistik dengan menggunakan Regresi Linier Berganda jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan tegalan. ▪ Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas tegalan berkurang 23,8%. Pengurangannya digunakan untuk: <ul style="list-style-type: none"> > Pemukiman = 12 Ha = 19,05% > Fasilitas = 3 Ha = 4,75% Fasilitas sebelum adanya jalan tembus (2002): <ul style="list-style-type: none"> - Jmlh mushola = 2 - Jmlh pos kampling = 1 Fasilitas sesudah adanya jalan tembus (2004) : <ul style="list-style-type: none"> - Jmlh mushola = 3 - Jmlh pos kamling = 2 	Luas tegalan di sepanjang jalan desa tahun 2002 seluas 18,6 Ha.	Luas tegalan mengalami pengurangan, yaitu dari 18,6 Ha menjadi 13,6 Ha.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdasarkan hasil analisa statistik dengan menggunakan Regresi Linier Berganda jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan tegalan. ▪ Pengurangan tegalan yang ada di sekitar jalan desa adalah 36,76%. ▪ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 32% penduduk di sepanjang koridor jalan desa menjual tegalan milik mereka dan kemudian lahan tegalan tersebut dimanfaatkan untuk pemukiman penduduk.

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% pemilik tegalan menjual lahan milik mereka yang kemudian dijadikan pemukiman penduduk, 25% pemilik tegalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa serta 10% pemilik tegalan untuk fasilitas umum yaitu 1 unit mushola dan 1 unit pos kamplang. 			
<p>Analisa : Pembangunan jalan tembus membawa pengaruh terhadap penggunaan lahan tegalan di sepanjang koridor jalan tembus (lokasi studi). Hal ini dapat dilihat dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berdasarkan hasil analisa statistik dengan menggunakan Regresi Linier Berganda jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan tegalan. ▪ Berkurangnya luas tegalan sebesar 23,8% selama 2 tahun untuk : <ul style="list-style-type: none"> - Pemukiman = 12 Ha = 19,05% - Fasilitas umum = 3 Ha = 4,75% ▪ Adanya penambahan fasilitas umum yaitu berupa: <ul style="list-style-type: none"> - Mushola sebanyak 1 unit - Pos kamplang sebanyak 1 unit ▪ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% pemilik tegalan menjual lahan yang mereka miliki karena dianggap hasilnya kurang (tidak sesuai dengan biaya perawatan) dan selanjutnya dimanfaatkan untuk pemukiman penduduk, 25% pemilik tegalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa serta 10% pemilik tegalan menjualnya untuk fasilitas umum. 						

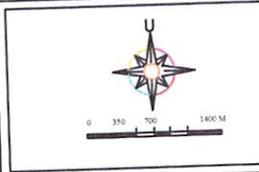
Sumber : Hasil Analisa

LEGENDA :

	: Batas Kedukuhan		: Permukiman
	: Jalan		: Pendidikan
	: Jalan Tembus		: Museum
	: Kantor Kelurahan		: Sawah
			: Tegalan
			: Mushola
			: Perdagangan dan jasa
			: Pos Kamping

INSET

SUMBER PETA : HASIL ANALISA

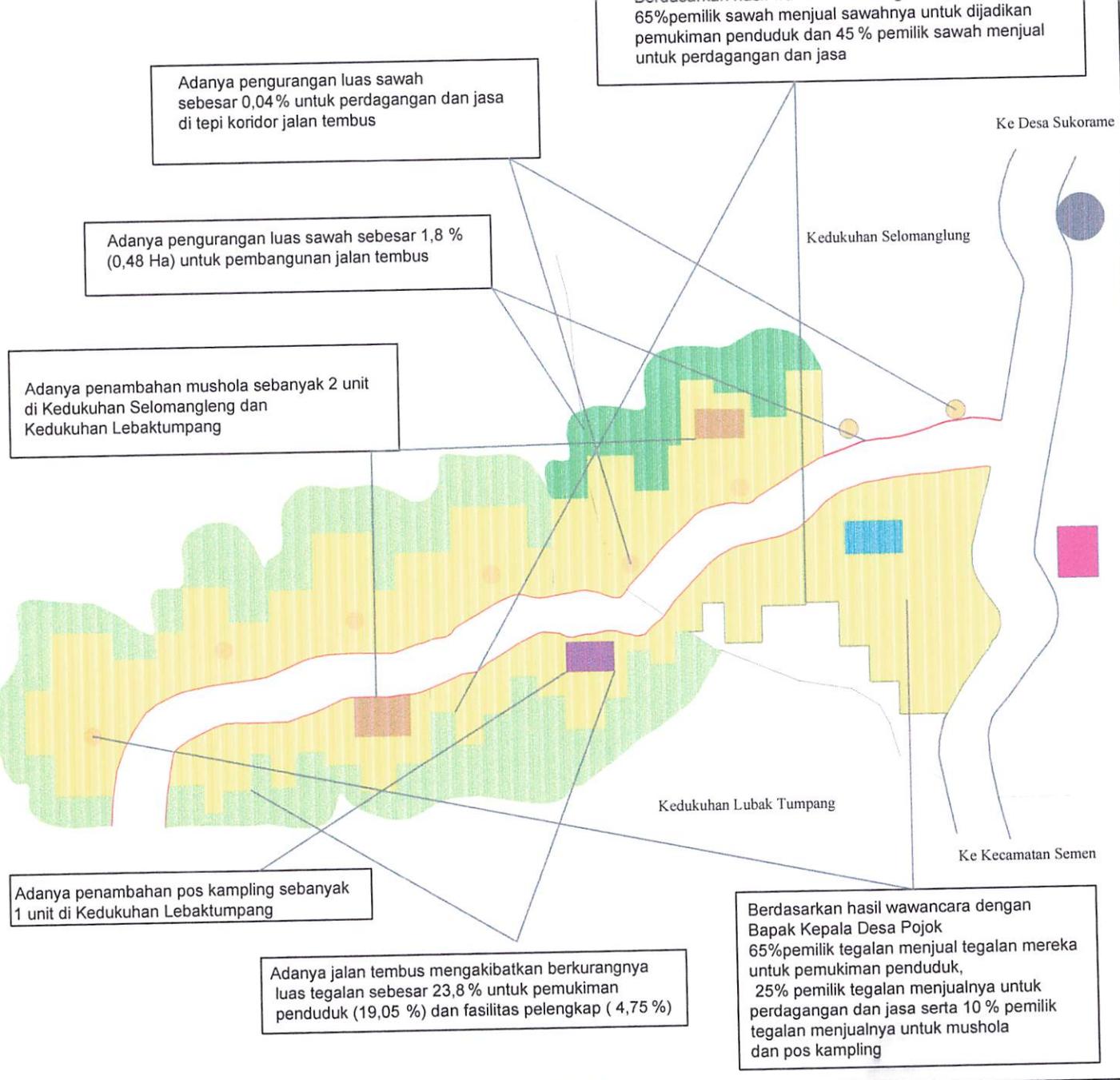


SKALA : 1 : 15.000

**IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO**


TUGAS AKHIR

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005**



2. Penggunaan Lahan Untuk Pemukiman

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

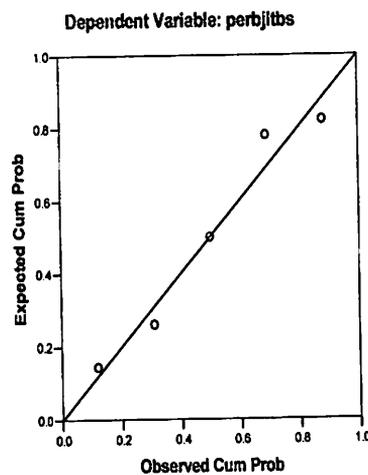
$$19,983 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$19,983 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$19,983 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel jenis penggunaan lahan pemukiman mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel jenis penggunaan lahan pemukiman mempunyai nilai uji F sebesar 19,983 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel jenis penggunaan lahan pemukiman memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa penggunaan lahan pemukiman mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



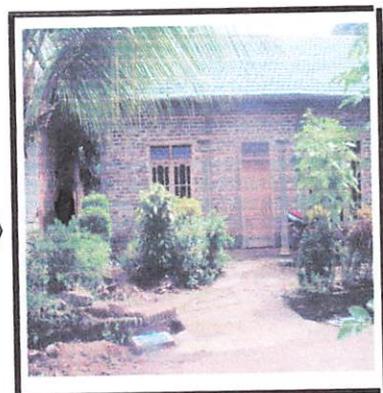
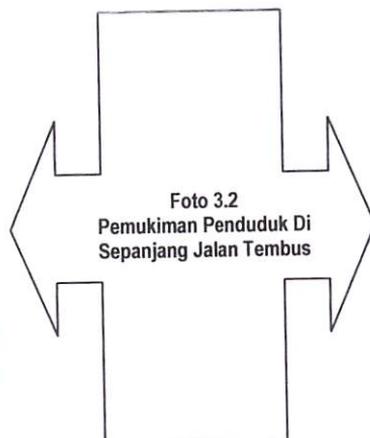
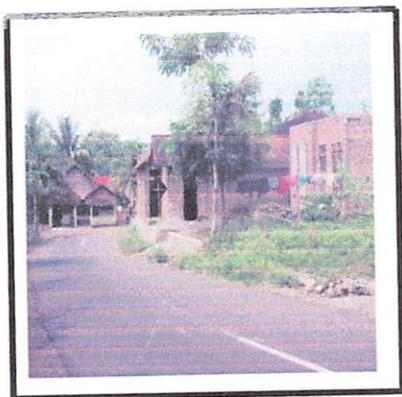
Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap penggunaan lahan pemukiman, yaitu $F \text{ Hitung} = 19,83$ dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan terjadi perubahan sebesar 69,23% selama 2 tahun,

yaitu pada tahun 2002 luas penggunaan lahan pemukiman di sekitar jalan tembus adalah 20 Ha dan pada tahun 2004 seluas 65 Ha. Jumlah pemukiman penduduk di sepanjang koridor jalan tembus adalah 183 unit. Adapun penggunaan lahan pemukiman di jalan lain (jalan desa) pada tahun 2002 seluas 38 Ha dan pada tahun 2004 sebesar 43 Ha. Apabila diprosentasekan perubahan penggunaan lahan pemukiman yang terjadi di sekitar jalan desa adalah 11,63 %.

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 55% penduduk merupakan penduduk pendatang dan 45% merupakan penduduk asli Desa Pojok. Sedangkan berdasarkan hasil quisioner 46% responden merasa setuju dengan adanya perubahan yang terjadi akibat adanya pembangunan jalan tembus. Perubahan tersebut diwujudkan dengan semakin banyaknya penduduk pendatang yang bermukim dan menetap di sekitar jalan tembus serta adanya angkutan kota yang menghubungkan antara Desa Pojok dengan pusat kota. Sehingga pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan pemukiman. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.5 berikut ini.

Kesimpulan Analisa:

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus membawa pengaruh terhadap penggunaan lahan pemukiman. Untuk lebih jelasnya mengenai perubahan penggunaan lahan pemukiman yang ada di wilayah studi dapat dilihat pada peta III-2 berikut ini.



Tabel 3.5
Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum Dan Sesudah
Pembangunan Jalan Tembus Di Desa Pojok Berdasarkan Variabel Penggunaan Lahan Untuk Pemukiman

JENIS VARIABEL	LOKASI STUDI		ANALISA	LOKASI LAIN (SEKITAR JALAN DESA)		ANALISA
	TAHUN 2002	TAHUN 2004		TAHUN 2002	TAHUN 2004	
Penggunaan lahan untuk pemukiman	Luas pemukiman sebelum pembangunan jalan tembus adalah 20 Ha.	Luas lahan untuk pemukiman mengalami peningkatan luas yaitu menjadi 65 Ha.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka luas pemukiman penduduk semakin bertambah yaitu sebesar 69,23%. ▪ Jumlah pemukiman penduduk 183 unit. ▪ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 55% penduduk yang bermukim di sepanjang koridor jalan tembus adalah penduduk pendatang dan 45% adalah penduduk asli Desa Pojok. 	Luas daerah untuk pemukiman penduduk pada tahun ini adalah 38 Ha.	Adanya penambahan luas pemukiman, yaitu dari 38 Ha menjadi 43 Ha.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penambahan luas untuk pemukiman penduduk adalah sebesar 11,63%. ▪ Pembangunan jalan tembus juga berdampak positif bagi kawasan di sekitarnya. Hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok dimana 45% penduduk merupakan penduduk pendatang dan membeli tanah di sekitar jalan desa, dimana lokasinya tak jauh dari jalan tembus.

						<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemilihan lokasi tersebut didasarkan atas semakin lancarnya aksesibilitas yang ada dan daerah ini nantinya akan terus berkembang.
--	--	--	--	--	--	---

Analisa : Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan untuk pemukiman di sekitar jalan tersebut (wilayah studi). Hal tersebut dapat dilihat dari :

- 69,23% penambahan luas lahan untuk pemukiman selama 2 tahun .
- Jumlah pemukiman penduduk sebesar 183 unit.
- Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 55% penduduk yang bermukim di sepanjang koridor jalan tembus merupakan penduduk pendatang dan 45% merupakan penduduk asli Desa Pojok
- Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 45% penduduk memilih bermukim di sekitar jalan tembus (wilayah studi) karena sudah lancarnya aksesibilitas dan daerah ini terus berkembang.

Sumber : Hasil Analisa

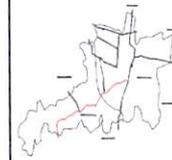
ANALISA PERUBAHAN
PEMUKIMAN

No. PETA : III-2

LEGENDA :

	: Batas Kedukuhan		: Permukiman
	: Jalan		: Pendidikan
	: Jalan Tembus		: Museum
	: Kantor Kelurahan		: Mushola
			: Perdagangan dan jasa
			: Pos Kamping

INSET

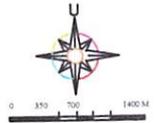


SUMBER PETA :

HASIL ANALISA

SKALA :

1 : 15.000



IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

Adanya jalan tembus mengakibatkan
luas pemukiman di sepanjang jalan desa
bertambah 11,63%

Dengan adanya pembangunan jalan tembus
luas pemukiman bertambah 69,23%

Berdasarkan hasil wawancara dengan
Bapak Kepala Desa Pojok
55% penduduk yang bermukim
di sepanjang koridor jalan tembus
merupakan penduduk pendatang
dan 45% merupakan penduduk asli Desa Pojok

Kedukuhan Selomangleng

Ke Desa Sukorame

Kedukuhan Lebaktumpang

Ke Kecamatan Semen

Adanya angkutan kota yang
melewati pemukiman penduduk
dan menghubungkan ke pusat kota
sehingga membuat banyak penduduk
pendatang yang tertarik untuk bermukim
di sepanjang koridor jalan tembus

Berdasarkan hasil quisioner 46 responden
setuju dengan pembangunan jalan tembus
yang diwujudkan dengan semakin
banyak penduduk pendatang
yang bermukim dan menetap
di sekitar jalan tembus

Berdasarkan hasil wawancara dengan
Bapak Kepala Desa Pojok
55% penduduk membeli tanah di sekitar
jalan desa karena aksesibilitas lancar
dan 45% penduduk lainnya karena lokasi
yang strategis

3. Tingkat Kepadatan Bangunan

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\infty, (m-1) (n-m)}$$

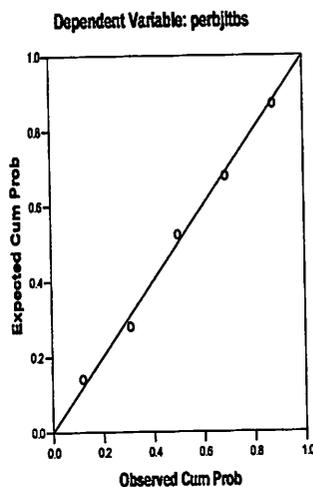
$$5,767 : F_{0,05, (10-1) (92 - 12)}$$

$$5,767 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$5,767 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel kepadatan bangunan mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel variabel jalan tembus Variabel kepadatan bangunan mempunyai nilai uji F sebesar 19,983 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel kepadatan bangunan memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa penggunaan lahan kepadatan bangunan mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat kepadatan bangunan, yaitu $F_{Hitung} = 5,767$ dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat berdasarkan kondisi di lapangan pada tahun 2002 tingkat kepadatan bangunan di sekitar jalan tembus sebesar 1,9 unit/ha dan tahun 2004 tingkat kepadatan bangunan di wilayah studi mencapai 2,97 unit/ha. Apabila diprosentasekan penambahan tingkat kepadatan bangunan sebesar 36,03%. Adapun sama dengan kondisi tingkat kepadatan bangunan di jalan lain (jalan desa) dimana tingkat kepadatan bangunan di jalan tersebut mengalami peningkatan. Pada tahun 2002 tingkat kepadatan bangunan sebesar 1,71 unit/ha dan pada tahun 2004 sebesar 3,84 unit/ha, dan apabila diprosentasekan perubahan peningkatan kepadatan bangunan di sepanjang jalan desa sebesar 55,47%. Peningkatan kepadatan bangunan tersebut akibat bertambahnya jumlah pemukiman penduduk, dimana di sepanjang jalan desa bertambah sebanyak 100 unit selama 2 tahun dan di sepanjang koridor jalan tembus pemukiman penduduk sebesar 183 unit yang berkembang selama 2 tahun (2002-2004). Dengan semakin meningkatnya kepadatan bangunan yang disebabkan semakin luas dan banyaknya jumlah pemukiman yang ada di wilayah studi maka dapat disimpulkan bahwa kepadatan bangunan mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa:

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat kepadatan bangunan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta III-3 berikut ini.

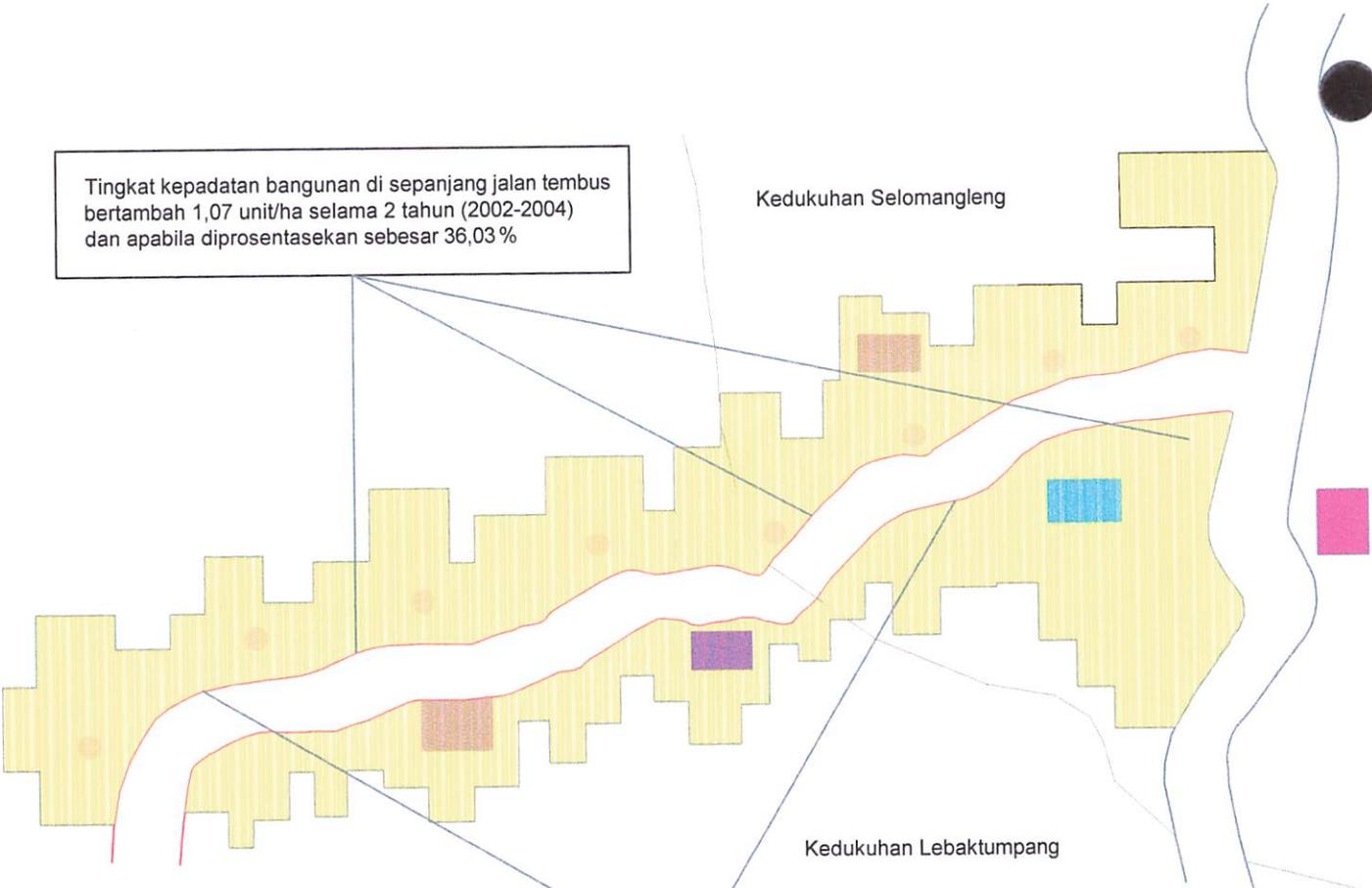
Tabel 3.6
Analisa Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Sebelum Dan Sesudah
Pembangunan Jalan Tembus Di Desa Pojok Berdasarkan Variabel Tingkat Kepadatan Bangunan

JENIS VARIABEL	LOKASI STUDI		ANALISA	LOKASI LAIN (SEKITAR JALAN DESA)		ANALISA
	TAHUN 2002	TAHUN 2004		TAHUN 2002	TAHUN 2004	
Tingkat Kepadatan Bangunan	Sebelum adanya jalan tembus kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan termasuk dalam kategori kurang padat, yaitu 1,9 unit/Ha.	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka tingkat kepadatan bangunan juga semakin tinggi. Hal ini dapat dilihat dari besarnya kepadatan bangunan pada tahun 2004 yaitu 2,97 unit/Ha	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adanya pembangunan jalan tembus maka tingkat kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan semakin tinggi yaitu bertambah 1,07 unit/Ha apabila diprosentasekan sebesar 36,03%. ▪ Peningkatan kepadatan penduduk disebabkan karena semakin banyak pemukiman penduduk yaitu sebanyak 183 unit yang berkembang dalam waktu 2 tahun. 	Tingkat kepadatan bangunan adalah sebesar 1,71 Unit/Ha.	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka daerah sekitar jalan desa juga semakin ramai. Hal ini dapat dilihat dari semakin tingginya tingkat kepadatan bangunan yaitu 3,84 Unit/Ha.	Pembangunan jalan tembus juga membawa pengaruh bagi daerah sekitarnya. Hal ini terbukti dari semakin tingginya tingkat kepadatan bangunan yang ada di sepanjang koridor jalan desa, yaitu 2,13 Unit/Ha dan apabila diprosentasekan sebesar 55,47%. Peningkatan kepadatan tersebut akibat bertambahnya pemukiman penduduk yaitu sebesar 100 unit selama 2 tahun.
<p>Analisa : Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan tembus. Hal ini dapat dilihat dari:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Di sepanjang koridor jalan tembus tingkat kepadatan bangunan mengalami peningkatan sebesar 1,07 unit/Ha apabila diprosentasekan sebesar 36,03%. 2. Peningkatan kepadatan bangunan disebabkan semakin banyak pemukiman penduduk yaitu sebanyak 183 unit yang berkembang dalam waktu 2 tahun . 						

Ke Desa Sukorame

No. PETA : III-3

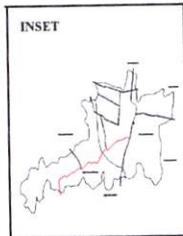
Tingkat kepadatan bangunan di sepanjang jalan tembus bertambah 1,07 unit/ha selama 2 tahun (2002-2004) dan apabila diprosentasekan sebesar 36,03%



Peningkatan kepadatan bangunan disebabkan bertambahnya jumlah pemukiman penduduk setiap tahun di sepanjang jalan tembus, sekarang jumlahnya mencapai 183 unit rumah yang berkembang selama 2 tahun (2002-2004)

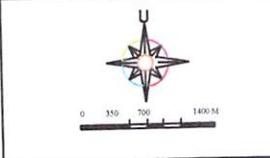
LEGENDA :

- : Batas Kedukuhan
- : Jalan
- : Jalan Tembus
- : Kantor Kelurahan
- : Permukiman
- : Pendidikan
- : Museum
- : Mushola
- : Perdagangan dan jasa
- : Pos Kampung



SUMBER PETA : HASIL ANALISA

SKALA : 1 : 15.000



IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

3.2. Analisa Perubahan Penggunaan Lahan Di Sekitar Jalan Tembus Berdasarkan Tanggapan Masyarakat Sekitar

Analisa ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana tanggapan masyarakat sekitar terhadap perubahan penggunaan lahan yang terjadi di wilayah studi dengan adanya pembangunan jalan tembus. Tanggapan ini juga mewakili pengaruh jalan tembus terhadap masyarakat, dimana jalan tembus ini digunakan untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh untuk sampai ke tempat kegiatan. Adapun tanggapan tersebut diperoleh dari penyebaran kuisioner yang telah dilakukan. Analisa dalam studi ini terdiri dari analisa kualitatif dan analisa statistik.

Pembangunan jalan di suatu daerah secara tidak langsung akan berpengaruh pada perubahan penggunaan lahan misalnya dulu merupakan tanah pertanian yang subur beralih fungsi sebagai perumahan atau fasilitas perdagangan dan jasa atau yang lainnya. Ini juga terjadi di wilayah studi, dimana pembangunan jalan tembus membawa pengaruh antara lain berubahnya penggunaan lahan yang ada di daerah tersebut. Perubahan ini dapat terjadi dalam skala besar ataupun kecil.

Menurut data yang diperoleh, secara garis besar dapat disimpulkan bahwa masyarakat yang ada di sekitar jalan tembus menyatakan setuju atas pembangunan tersebut. Adapun penduduk yang menyatakan setuju dengan adanya pembangunan jalan tembus adalah sebesar 48% responden. Mereka merasa dengan adanya pembangunan jalan tembus ini Desa Pojok menjadi semakin maju dan ramai, dimana dahulunya daerah ini merupakan daerah terbelakang. Selain itu penduduk sekitar juga merasakan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka kondisi lalu lintas baik di sepanjang koridor jalan tembus maupun di jalan lainnya (jalan desa) juga semakin ramai. Dengan adanya pembangunan jalan tembus ini penduduk mendapatkan kemudahan dalam akses menuju ke berbagai tujuan yang mereka kehendaki.

Pada umumnya masyarakat menjadi mudah untuk menuju ke tempat kegiatan mereka, seperti tempat pendidikan, tempat perdagangan dan tempat kerja. Untuk mencapai ke tempat pendidikan yang terletak di Kedukuhan Selomangleng, penduduk

Kedukuhan Lebaktumpang tidak perlu lagi menempuh jarak yang memutar. Demikian halnya untuk mencapai ke pusat perdagangan dan tempat kerja, penduduk Kedukuhan Lebaktumpang dapat memanfaatkan jalan tembus untuk memudahkan perjalanan mereka. Adanya pembangunan jalan tembus ini menjadikan jarak mereka ke tempat tujuan menjadi semakin dekat dan dapat mempersingkat waktu tempuh, dimana dahulu mereka harus melewati jalan yang memutar untuk sampai ke tempat tujuan. Adapun responden yang menyakan dengan adanya pembangunan jalan tembus semakin mendekatkan mereka ke tempat pendidikan, perdagangan dan tempat kerja adalah sebesar 57,61% responden. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus ini dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh sehingga dapat memudahkan perjalanan masyarakat, baik penduduk asli maupun bukan penduduk Desa Pojok.



Foto 3.3
Para pelajar memanfaatkan jalan
tembus untuk mempersingkat
perjalanan mereka

1. Aksesibilitas Masyarakat

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\infty, (m-1) (n-m)}$$

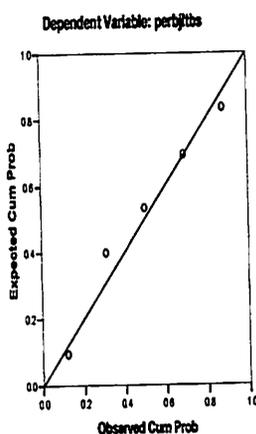
$$0,948 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

0,948 : F 0,05 , (9) (82)

0,948 > 1,99

Artinya H0 ditolak. Dengan ditolaknya H0 berarti variabel aksesibilitas masyarakat tidak mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa aksesibilitas masyarakat mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Aksesibilitas yang dimaksud dalam analisa ini adalah waktu tempuh pemakai jalan dengan tujuan menuju ke pusat kota. Berdasarkan analisa di atas pembangunan jalan tembus tidak berpengaruh terhadap aksesibilitas masyarakat, yaitu F Hitung = 0,948 dan H0 ditolak. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di wilayah studi dimana hanya 15 responden saja yang melakukan kegiatan di pusat kota setiap harinya (16,3%), dan 77 responden (83,7%) pada umumnya beraktifitas atau melakukan kegiatan dalam satu desa atau satu kecamatan tiap harinya. Tetapi biasanya setiap satu minggu sekali mereka melakukan perjalanan ke pusat kota untuk berbelanja atau ke tempat rekreasi yang ada di pusat kota. Dari hasil analisa tersebut maka dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas masyarakat tidak mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa jalan tembus tidak berpengaruh terhadap aksesibilitas masyarakat.

2. Kondisi Lalu Lintas

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

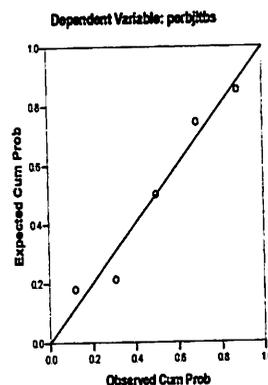
$$11,187 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$11,187 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$11,187 > 1,95$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel kondisi lalu lintas mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel kondisi lalu lintas mempunyai nilai uji F sebesar 11,187 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel kondisi lalu lintas memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa kondisi lalu lintas mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Kondisi lalu lintas yang dimaksud adalah jumlah pemakai jalan tembus per hari. Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas, yaitu $F_{Hitung} = 11,187$ dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan dimana di sepanjang jalan tembus (koridor jalan) jumlah pemakai jalan tembus pada tahun 2002 sebesar 25 orang per hari, dan jumlah itu meningkat menjadi 80 orang per hari pada tahun 2004. Di lokasi lain (sekitar jalan desa) jumlah pemakai jalan pada tahun 2002 sebesar 89 orang per hari dan meningkat menjadi 137 orang per hari pada tahun 2004. Untuk diketahui bahwa jalan tembus letaknya berdekatan dengan kawasan wisata dan pendidikan, sehingga jalan ini banyak digunakan baik penduduk dari Kedukuhan Lebaktumpang maupun penduduk desa yang lain untuk mencapai akses ke sana. Semakin banyaknya jumlah pemakai jalan tembus, maka kondisi lalu lintas di sekitar jalan tembus semakin ramai. Jadi dengan demikian dapat dikatakan bahwa kondisi lalu lintas mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa jalan tembus berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas.

3.3. Analisa Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan Dan Tanggapan Masyarakat Sekitar

Analisa ini menjelaskan tentang pengaruh jalan tembus dan keterhubungannya terhadap perubahan penggunaan lahan dan tanggapan masyarakat sekitar. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa jalan tembus yang ada di Desa Pojok membawa dampak atau pengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan. Pengaruh tersebut dapat dilihat berdasarkan semakin berkurangnya luas sawah yaitu sebesar 0,13% dan berkurangnya luas tegalan, yaitu sebesar 0,25%. Berkurangnya luas sawah dan tegalan disebabkan karena lahan tersebut digunakan untuk pembangunan pemukiman penduduk, perdagangan dan jasa serta fasilitas umum (berupa tempat peribadatan, pos kampling). Adapun berkurangnya luas sawah dan tegalan juga

diperkuat dari hasil wawancara yang menyatakan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut banyak warga pendatang, sehingga mereka membeli lahan sawah dan tegalan tersebut yang kemudian dijadikan sebagai tempat bermukim. Dari hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok diperoleh keterangan bahwa 65% pemilik sawah menjual lahan sawah yang mereka miliki dan dijadikan sebagai pemukiman penduduk dan 25% pemilik sawah menjualnya untuk perdagangan dan jasa. Sedangkan 65% pemilik tegalan menjual lahan yang mereka miliki untuk pemukiman penduduk, 25% pemilik tegalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa dan 10% pemilik tegalan menjualnya untuk lain-lain(mushola dan pos kamling).

Berdasarkan hasil kuisioner yang telah disebarkan ke penduduk setempat diperoleh data bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus penduduk banyak memanfaatkannya sebagai tempat perdagangan dan jasa. Sehingga di samping luas lahan sawah berkurang akibat pemukiman dan pemanfaatan jalan, dapat dikatakan luas sawah juga berkurang karena adanya pemanfaatan lahan untuk perdagangan dan jasa. Adapun jumlah pedagang yang ada di sepanjang koridor jalan tembus adalah 16 responden, sedangkan yang hanya mengisi ruang yaitu tukang tambal ban 3 responden dan tukang cukur 1 responden.

Dengan adanya tanggapan masyarakat yang menyatakan setuju terhadap pembangunan jalan tembus yaitu sebesar 48% responden maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pembangunan jalan ini membawa manfaat bagi masyarakat setempat. Manfaat ini mereka rasakan dari semakin dekatnya jarak yang mereka tempuh serta semakin singkatnya waktu yang mereka gunakan untuk sampai ke tempat kegiatan, seperti tempat pendidikan, pusat perdagangan dan tempat kerja. Adapun penduduk atau responden yang merasakan manfaat dari pembangunan jalan tembus yaitu dengan semakin pendeknya jarak dan waktu tempuh adalah sebesar 57,61% responden. Selain itu penduduk sekitar juga merasakan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka kondisi lalu lintas baik di sepanjang koridor jalan tembus maupun di jalan lainnya (jalan desa) juga semakin ramai. Dengan

demikian dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus ini memberikan manfaat bagi masyarakat dalam mempersingkat jarak dan waktu tempuh untuk menuju ke tempat kegiatan mereka, seperti tempat pendidikan, tempat kerja dan pusat perdagangan serta semakin ramainya kondisi lalu lintas yang ada di Desa Pojok (sepanjang jalan desa dan sepanjang koridor jalan tembus).

3.4. Analisa Kegiatan Sosial Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus

Analisa ini digunakan untuk mengetahui pengaruh jalan tembus terhadap kegiatan sosial masyarakat yang ada di sekitar jalan tersebut. Faktor sosial juga sangat berpengaruh pada penggunaan lahan, dengan melihat sosial masyarakat dan dampak yang timbul akibat pembangunan jalan tembus maka nantinya dapat diketahui apakah pembangunan jalan tembus tersebut menimbulkan permasalahan sosial masyarakat ataukah membawa dampak positif bagi masyarakat sekitar. Dengan melihat pengaruh yang ada pada masyarakat maka kita bisa mengetahui perkembangan keadaan penduduk dan perilaku sosialnya. Analisa dalam studi ini terdiri dari analisa kualitatif dan analisa statistik.

Kegiatan sosial masyarakat yang dianggap terpengaruh dengan adanya pembangunan jalan tembus adalah tempat bertemu atau interaksi masyarakat, frekwensi pertemuan masyarakat dan tingkat keakraban antar warga. Alasan ke-3 variabel tersebut dipakai dalam analisa ini adalah ke-3 variabel tersebut dianggap bisa mewakili dari kegiatan sosial yang ada di wilayah studi. Sehingga nantinya dapat diketahui seberapa besar pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap kegiatan sosial masyarakat yang ada di sekitarnya.

Dari data yang diperoleh berdasarkan hasil penyebaran quisioner, tempat pertemuan yang paling banyak digunakan untuk berinteraksi dan bersosialisasi antar warga adalah rumah warga, tempat umum dan tempat kerja. Pada umumnya mereka sering menggunakan ke-3 tempat tersebut untuk berkomunikasi atau berbincang-bincang. Sebelum adanya pembangunan jalan tembus warga yang melakukan sosialisasi dan interaksi di rumah hanya sekitar 6,5% dengan jumlah 6 responden,

7,6% di tempat kerja dengan jumlah 7 responden dan 20,7% di tempat umum dengan jumlah responden sebanyak 19 responden. Tempat umum di sini diartikan sebagai tempat yang digunakan untuk kepentingan umum, seperti lapangan, tempat bermain, tempat wisat. Sesudah adanya pembangunan jalan tembus maka jumlah penduduk yang berinteraksi semakin meningkat, yaitu 10,9% di rumah warga dengan jumlah 10 responden, 15,3% di tempat kerja dengan jumlah 14 responden dan 23,9% di tempat umum dengan jumlah 22 responden.

1. Tempat Bertemu Di Rumah Warga

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

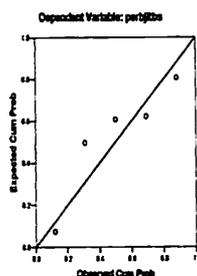
$$6,064 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$6,064 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$6,064 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel tempat bertemu di rumah warga mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel tempat bertemu di rumah warga mempunyai nilai uji F sebesar 6,064 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel tempat bertemu di rumah warga memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa tempat bertemu di rumah warga mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tempat bertemu di rumah warga, yaitu $F_{Hitung} = 6,064$ dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan yaitu pada tahun 2002 penduduk yang berinteraksi di rumah warga per hari sebesar 10 orang, dimana penduduk tersebut hanya berinteraksi dengan penduduk dalam satu kedukuhan saja. Sehingga penduduk Kedukuhan Selomangleng jarang untuk berinteraksi dengan penduduk Kedukuhan Lebaktumpang karena jarak yang cukup jauh. Dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka penduduk dapat dengan mudah berinteraksi dengan penduduk lain dalam satu desa maupun penduduk dari desa lainnya. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan sebesar 23,08% (16 responden) penduduk yang berinteraksi di rumah warga perhari, dimana interaksi tersebut tidak hanya dalam satu kedukuhan saja. Penduduk berinteraksi dengan penduduk lain dalam satu desa atau bahkan dengan penduduk desa lain. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tempat bertemu di rumah warga mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap interaksi warga di rumah penduduk yang lain.

2. Tempat Bertemu Di Tempat Umum

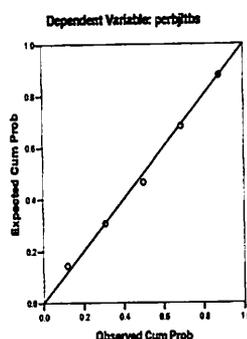
Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 F_{Hitung} &: F_{\infty, (m-1) (n-m)} \\
 31,089 &: F_{0,05, (10-1) (92 - 10)} \\
 31,089 &: F_{0,05, (9) (82)} \\
 31,089 &> 1,99
 \end{aligned}$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel tempat bertemu di tempat umum mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus.

Variabel tempat bertemu di tempat umum mempunyai nilai uji F sebesar 31,089 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel tempat bertemu di tempat umum memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa tempat bertemu di tempat umum mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Tempat umum juga merupakan salah satu tempat yang digunakan oleh penduduk sekitar untuk melakukan interaksi. Tempat umum di sini antara lain berupa lapangan olah raga, tempat wisata dan pos kamling dimana tempat-tempat tersebut sering digunakan penduduk untuk berinteraksi. Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap interaksi warga di tempat umum, yaitu $F_{\text{Hitung}} = 31,089$ dan H_0 ditolak. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan yaitu pada tahun 2002 penduduk yang berinteraksi di tempat umum sebesar 28 responden dan jumlah ini meningkat menjadi 41 responden pada tahun 2004. Peningkatan yang terjadi adalah sebesar 31,7%. Sehingga dapat dikatakan bahwa tempat bertemu di tempat umum mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap interaksi warga di tempat umum.

3. Tempat Bertemu Di Tempat Kerja

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F \propto (m-1) (n-m)$$

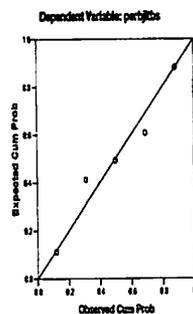
$$6,775 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$6,775 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$6,775 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel tempat bertemu di tempat kerja mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel tempat bertemu di tempat kerja mempunyai nilai uji F sebesar 6,775 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel tempat bertemu di tempat kerja memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa tempat bertemu di tempat kerja mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka semakin beragam jenis pekerjaan dan semakin luas lingkup kerja penduduk, sehingga mereka juga semakin banyak yang berinteraksi baik dengan penduduk setempat atau penduduk lainnya di tempat mereka bekerja. Tempat kerja juga merupakan salah satu tempat bertemu yang digunakan oleh penduduk untuk melakukan interaksi. Adapun tempat kerja yang dijadikan tempat berinteraksi di sini adalah di sawah, toko dan tegalan. Berdasarkan

hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap interaksi warga di tempat kerja, yaitu $F_{\text{Hitung}} = 6,775$ dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan dimana banyaknya penduduk yang melakukan interaksi di tempat kerja pada tahun 2002 sebesar 14 responden dan pada tahun 2004 meningkat menjadi 21 responden. Sehingga dapat dikatakan bahwa tempat bertemu di tempat kerja mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

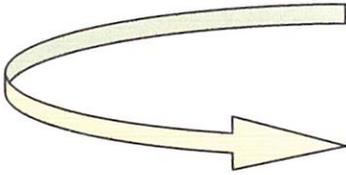
Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap interaksi warga di tempat kerja.

4. Frekwensi Pertemuan Antar Warga

Dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka semakin sering warga untuk bertemu dan melakukan sosialisasi. Mereka dapat melakukan sosialisasi antar warga dalam satu desa, tanpa ada hambatan untuk menuju ke suatu tempat. Sebelum adanya pembangunan jalan tembus warga Kedukuhan Lebaktumpang jarang bersosialisasi dengan penduduk Kedukuhan Selomangleng, meskipun berada dalam satu desa. Hal tersebut disebabkan oleh jauhnya jarak yang harus mereka tempuh, sehingga mereka dapat bertemu hanya dalam waktu tiap dua hari sekali atau bahkan tiap minggu. Berdasarkan hasil wawancara dengan penduduk setempat diperoleh keterangan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka warga Kedukuhan Lebaktumpang dapat bersosialisasi dengan warga Kedukuhan Selomangleng setiap hari, tanpa harus menempuh jarak yang cukup jauh.



Foto 3.4
Interaksi Penduduk
Di Tempat Umum



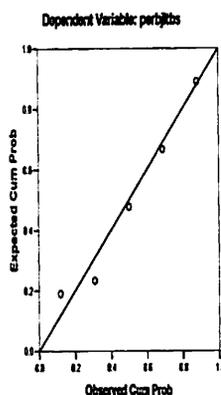
Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 F_{\text{Hitung}} &: F_{\infty, (m-1) (n-m)} \\
 23,660 &: F_{0,05, (10-1) (92 - 10)} \\
 23,660 &: F_{0,05, (9) (82)} \\
 23,660 &> 1,99
 \end{aligned}$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel frekwensi bertemu antar warga mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel frekwensi bertemu antar warga mempunyai nilai uji F sebesar 13,660 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel frekwensi bertemu antar warga memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih

mempertegas frekwensi pertemuan antar warga mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka terjadi perubahan terhadap frekwensi pertemuan antar warga. Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap frekwensi pertemuan antar warga, yaitu F Hitung = 23,660 dan H_0 diterima. Hal ini diperkuat dengan kondisi di lapangan dimana pada tahun 2002 penduduk yang melakukan interaksi adalah sebesar 16 orang per hari dan biasanya mereka berinteraksi hanya dalam satu kedukuhan saja. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka penduduk yang melakukan interaksi semakin bertambah yaitu pada tahun 2004 meningkat sebesar 33 orang per hari. Peningkatan tersebut sebesar 51,5%. Sehingga dapat dikatakan frekwensi pertemuan antar warga memiliki pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan (analisa statistik dan analisa kualitatif) maka dapat disimpulkan bahwa frekwensi pertemuan warga berpengaruh terhadap jalan tembus.

5. Tingkat Keakraban Warga

Tingkat keakraban warga yang ada di wilayah studi terdiri atas sangat akrab, akrab, kurang akrab dan tidak akrab. Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran quisioner maka tingkat keakraban warga yang paling dominan di wilayah studi adalah sangat akrab dan akrab. Hal ini disebabkan karena penduduk tersebut sudah lama tinggal di sana, sehingga mereka mengenal pribadi masing-masing dengan baik. Sebelum pembangunan jalan tembus jumlah penduduk dengan tingkat keakraban sangat akrab sebesar 10,9% dengan jumlah 10 responden dan akrab sebesar 14,6% dengan jumlah 13 responden.

Dengan adanya pembangunan jalan tembus jumlah tersebut menjadi meningkat yaitu sebesar 29,3% dengan jumlah responden sebanyak 27 responden untuk tingkat keakraban sangat akrab dan 19,6% dengan jumlah responden sebesar 18 responden untuk tingkat keakraban akrab.

Sehingga dari hasil analisa tersebut dapat disimpulkan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus kegiatan sosial masyarakat menjadi lebih baik, hal ini dapat dilihat dari semakin seringnya warga bertemu, semakin banyaknya penduduk yang melakukan sosialisasi di rumah, tempat kerja dan tempat umum serta semakin tingginya tingkat keakraban antar warga.

Foto 3.5
Salah Satu Bentuk Keakraban Warga



Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

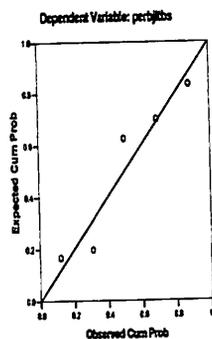
$$28,383 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$28,383 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$28,383 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel tingkat keakraban mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel tingkat keakraban mempunyai nilai uji F sebesar 28,383 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel tingkat keakraban memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa tingkat keakraban antar warga mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat keakraban antar warga, yaitu $F \text{ Hitung} = 28,383$ dan H_0 diterima. Hal tersebut juga diperkuat dari kondisi di lapangan dimana semakin akrabnya hubungan antar warga yang ada di sekitar jalan tembus yang disebabkan oleh lamanya mereka tinggal dan letak rumah yang sudah berdekatan (dengan adanya pembangunan jalan tembus). Adanya peningkatan tingkat keakraban masyarakat di sekitar jalan tembus

yaitu sebesar 29,3% untuk tingkat keakraban akrab dan 19,6% untuk tingkat keakraban sangat akrab. Sehingga dapat dikatakan bahwa pembangunan jalan berpengaruh terhadap tingkat keakraban masyarakat.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa jalan tembus mempunyai pengaruh terhadap tingkat keakraban masyarakat. Untuk lebih jelas mengenai perubahan kegiatan sosial masyarakat di sekitar jalan tembus dapat dilihat pada peta III-4 berikut ini.

3.5. Analisa Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus

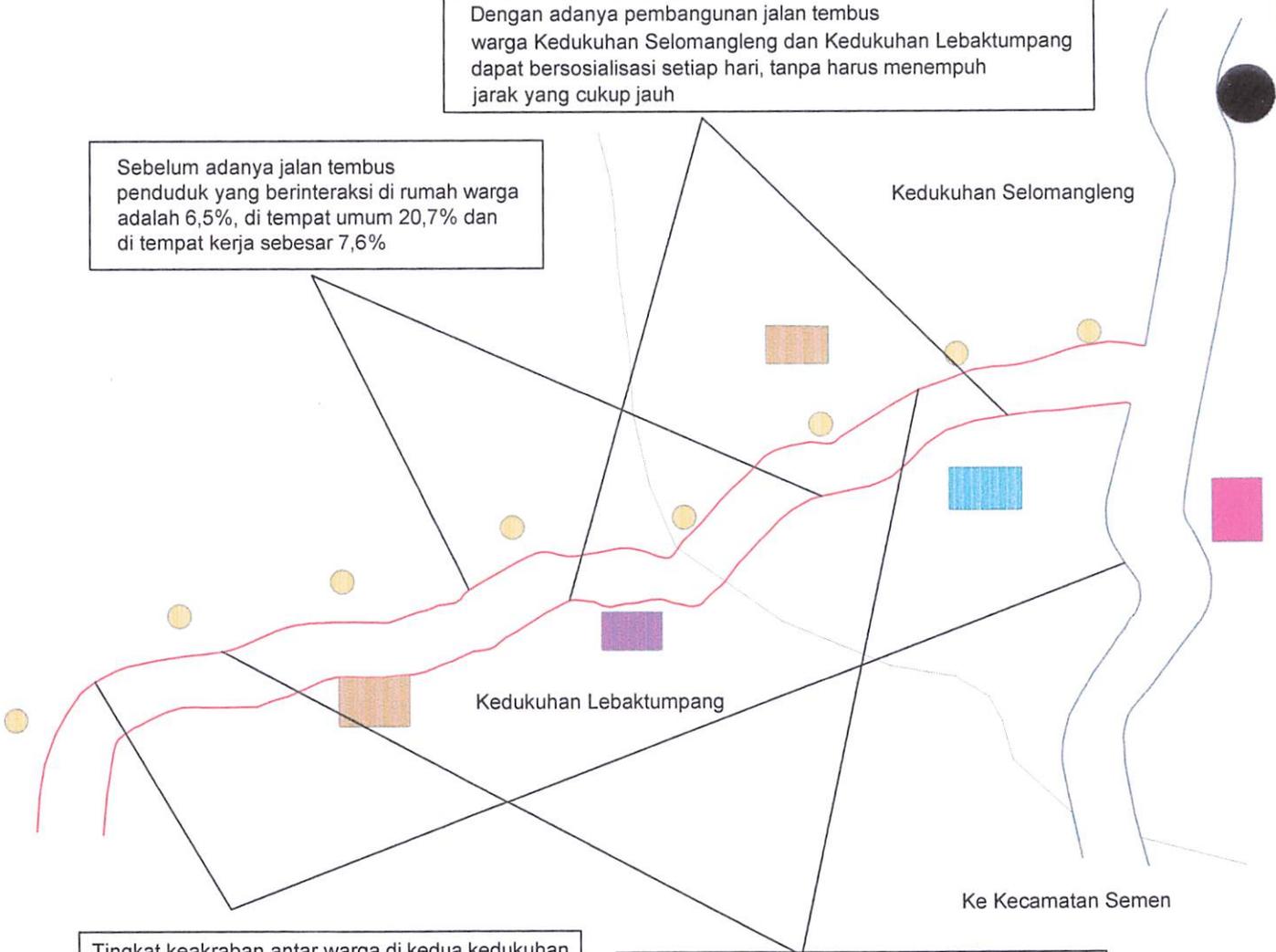
Analisa ini digunakan untuk mengetahui pengaruh jalan tembus terhadap kondisi ekonomi masyarakat di sekitar jalan tersebut. Pembangunan jalan tembus secara tidak langsung juga berpengaruh pada perekonomian masyarakat, terutama masyarakat di wilayah studi. Dengan adanya pembangunan jalan ini maka dapat digunakan masyarakat untuk mendekatkan jarak tempuh serta untuk melakukan kegiatan ekonomi mereka. Selain itu jalan tembus ini dapat menambah pendapatan masyarakat yang ada di wilayah studi dimana letaknya berdekatan dengan kawasan wisata, sehingga di sepanjang jalan ini digunakan untuk tempat berdagang. Analisa dalam studi ini terdiri dari analisa kualitatif dan analisa statistik.

Kondisi ekonomi yang akan dianalisa dalam studi ini meliputi jenis mata pencaharian penduduk, tingkat pendapatan, lingkup kerja dan ada tidaknya pekerjaan sampingan penduduk setelah adanya pembangunan jalan tembus. Berdasarkan hasil penyebaran quisioner maka dapat disimpulkan bahwa jenis pekerjaan penduduk yang terus mengalami peningkatan adalah pedagang dan wiraswasta, sedangkan untuk jenis mata pencaharian petani mengalami penurunan jumlah tiap tahunnya. Peningkatan jumlah jenis mata pencaharian penduduk sebagai pedagang sebesar 2,3% dari sebelum adanya pembangunan jalan tembus sebanyak 3 responden dan setelah adanya pembangunan jalan tembus menjadi 4 responden. Hal ini terjadi karena dengan adanya pembangunan jalan tembus maka ada kecenderungan untuk membuka

Ke Desa Sukorejo

Dengan adanya pembangunan jalan tembus warga Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang dapat bersosialisasi setiap hari, tanpa harus menempuh jarak yang cukup jauh

Sebelum adanya jalan tembus penduduk yang berinteraksi di rumah warga adalah 6,5%, di tempat umum 20,7% dan di tempat kerja sebesar 7,6%



Tingkat keakraban antar warga di kedua kedukuhan tersebut adalah akrab dan sangat akrab

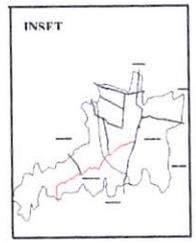
Sesudah adanya jalan tembus jumlah penduduk yang berinteraksi semakin meningkat yaitu 10,9% di rumah warga, 15,3% di tempat kerja dan 23,9% di tempat umum

Ke Kecamatan Semen

No. PETA : III-4

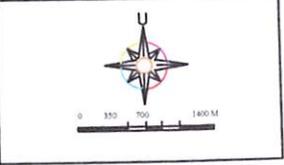
LEGENDA :

-  : Batas Kedukuhan
-  : Jalan
-  : Jalan Tembus
-  : Kantor Kelurahan
-  : Pendidikan
-  : Muscum
-  : Mushola
-  : Pos Kampling
-  : Perdagangan dan jasa



SUMBER PETA : HASIL ANALISA

SKALA : 1 : 15.000



IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

usaha baru di sepanjang jalan tersebut, dimana letaknya berdekatan dengan kawasan wisata dan pendidikan. Sedangkan untuk jenis mata pencaharian wiraswasta mengalami peningkatan sebesar 2,8% dari sebelum adanya pembangunan jalan tembus sebanyak 3 responden dan setelah adanya pembangunan jalan tembus menjadi 7 responden. Untuk jenis mata pencaharian petani mengalami penurunan sebesar 3,4% dari sebelum adanya pembangunan jalan tembus sebanyak 8 responden dan setelah adanya pembangunan jalan tembus menjadi 5 responden. Hal tersebut karena dengan adanya pembanguana jalan tembus maka semakin bertambahnya fasilitas dan perumahan di wilayah studi. Sehingga banyak tanah yang mereka jual dan beralih pekerjaan.

1. Jenis Mata Pencaharian Petani

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

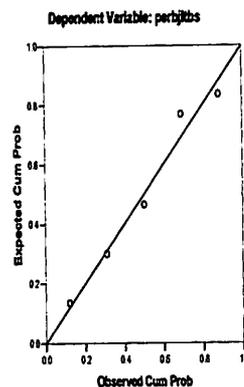
$$26,496 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$26,496 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$26,496 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel jenis mata pencaharian petani mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel jenis mata pencaharian petani mempunyai nilai uji F sebesar 26,496 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel jenis mata pencaharian petani memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa jenis mata pencaharian petani mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap jenis mata pencaharian petani, yaitu F Hitung = 26,496 dan H_0 diterima. Hal ini diperkuat dengan kondisi di lapangan dimana dengan adanya pembangunan jalan tembus menyebabkan berkurangnya jumlah penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani. Hal tersebut disebabkan oleh semakin bertambahnya fasilitas yang ada dan lahan yang digunakan untuk perumahan. Selain itu banyak petani yang merasa bahwa pendapatan mereka dirasa kecil, sehingga mereka menjual tanah mereka dan beralih pekerjaan. Pada tahun 2002 jumlah penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani adalah sebesar 9 responden, dimana jumlah tersebut semakin berkurang pada tahun 2004 yaitu sebesar 5 responden. Perubahan yang terjadi adalah sebesar 44,4%. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa jenis mata pencaharian petani mempunyai pengaruh terhadap jalan tembus.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian petani.

2. Jenis Mata Pencaharian Pedagang

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

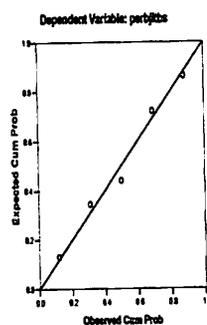
$$30,587 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$30,587 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$30,587 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel jenis mata pencaharian pedagang mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel jenis mata pencaharian pedagang mempunyai nilai uji F sebesar 30,587 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel jenis mata pencaharian pedagang memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa jenis mata pencaharian pedagang mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian pedagang, yaitu $F \text{ Hitung} = 30,587$ dan H_0 diterima. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi di lapangan yaitu semakin banyaknya penduduk yang berdagang di sepanjang jalan tembus, dimana lokasi tersebut cukup strategis yaitu dekat dengan kawasan wisata dan pendidikan. Pada tahun 2002 jumlah

penduduk yang bermata pencaharian sebagai pedagang adalah 7 responden, dan pada tahun 2004 jumlah tersebut semakin meningkat yaitu sebesar 12 responden. Adapun perubahan yang terjadi apabila diprosentasekan adalah sebesar 42%. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka penduduk dapat membuka usaha di sekitar jalan tersebut dan mendapatkan pekerjaan sampingan yaitu dengan berdagang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap jenis mata pencaharian pedagang.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian pedagang.

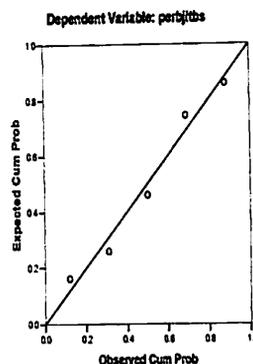
3. Jenis Mata Pencaharian Wiraswasta

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 F \text{ Hitung} & : F_{\alpha, (m-1) (n-m)} \\
 25,996 & : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)} \\
 25,996 & : F_{0,05, (9) (82)} \\
 25,996 & > 1,99
 \end{aligned}$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel jenis mata pencaharian wiraswasta mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel jenis mata pencaharian wiraswasta mempunyai nilai uji F sebesar 25,996 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel jenis mata pencaharian wiraswasta memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa jenis mata pencaharian wiraswasta mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap jenis mata pencaharian wiraswasta, dimana F Hitung = 25,996 dan H_0 diterima. Hal tersebut juga diperkuat dengan banyaknya penduduk yang membuka usaha dan menciptakan lapangan pekerjaan bagi dirinya sendiri. Pada tahun 2002 jumlah penduduk yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta adalah sebesar 10 responden, dan pada tahun 2004 meningkat menjadi 14 responden. Apabila diprosentasekan besarnya peningkatan tersebut adalah 29%. Adanya peningkatan wiraswasta ini karena mereka merasa cukup modal sehingga membuka usaha baru, antara lain menyewakan kereta mainan kepada wisatawan atau membuka salon. Sehingga dapat dikatakan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap jenis mata pencaharian wiraswasta.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian wiraswasta.

4. Tingkat Pendapatan Penduduk

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

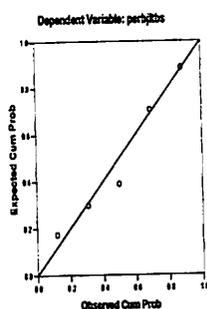
$$12,049 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$12,049 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$12,049 > 1,99$$

Artinya H_0 diterima. Dengan diterimanya H_0 berarti variabel tingkat pendapatan masyarakat mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Variabel tingkat pendapatan masyarakat mempunyai nilai uji F sebesar 12,049 dimana hal ini menunjukkan bahwa variabel tingkat pendapatan masyarakat memiliki hubungan dan pengaruh yang besar terhadap variabel jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa tingkat pendapatan mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat pendapatan masyarakat, yaitu $F \text{ Hitung} = 12,049$ dan H_0 diterima. Hal ini diperkuat dengan kondisi di lapangan dimana dengan adanya pembangunan jalan tembus tingkat pendapatan penduduk semakin bertambah, karena penduduk mempunyai pekerjaan sampingan yaitu dengan membuka usaha di sekitar jalan tembus atau mereka mengalami kenaikan gaji di tempat mereka bekerja. Pada umumnya penduduk di sekitar jalan tembus mempunyai tingkat pendapatan sebesar Rp 300.000 – Rp. 800.000 per bulan yaitu sekitar 8,69%, dimana pendapatan tersebut

biasanya sudah termasuk pendapatan sampingan dari membuka usaha tersebut. Naiknya tingkat pendapatan penduduk setelah adanya pembangunan jalan tembus ini adalah sebesar 3,2%, dimana kenaikan tersebut apabila dirupiahkan sekitar Rp. 150.000 – Rp. 300.000.

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Desa Pojok, pembangunan jalan tembus mengakibatkan pendapatan penduduk di sekitar jalan tembus mengalami peningkatan. Hal ini disebabkan karena penduduk setempat membuka usaha di sepanjang jalan tembus dengan tujuan untuk mendapatkan penghasilan sampingan. Adapun jumlah kenaikan pendapatan Rp 200.000 adalah sebanyak 40%, Rp 150.000 sebanyak 35% dan kenaikan pendapatan Rp 100.000 sebesar 25%. Sehingga berdasarkan analisa tersebut dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat pendapatan masyarakat.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan hasil analisa di atas (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat pendapatan masyarakat.



Foto 3.6
Petani Yang Sedang
Bekerja Di Kawasan Jalan
Tembus

Foto 3.7
Bentuk pekerjaan sampingan
penduduk



5. Lingkup Kerja Masyarakat

Berdasarkan analisa melalui sistem komputer menggunakan program SPSS dengan metode Regresi Linier Berganda maka diperoleh hasil sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$$

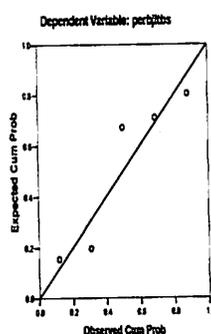
$$0,494 : F_{0,05, (10-1) (92 - 10)}$$

$$0,494 : F_{0,05, (9) (82)}$$

$$0,494 > 1,99$$

Artinya H_0 ditolak. Dengan ditolaknya H_0 berarti variabel lingkup kerja tidak mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel jalan tembus. Dari hasil analisa di atas maka dapat disimpulkan bahwa lingkup kerja tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap jalan tembus. Hal tersebut disebabkan oleh banyaknya penduduk yang bekerja hanya dalam satu desa, sehingga dianggap tidak terpengaruh oleh adanya pembangunan jalan tembus. Untuk lebih mempertegas bahwa tempat bertemu di tingkat pendapatan mempunyai hubungan yang linier terhadap jalan tembus dapat dilihat pada diagram di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Berdasarkan hasil analisa di atas pembangunan jalan tembus tidak berpengaruh terhadap lingkup kerja masyarakat, yaitu $F \text{ Hitung} = 0,494$ dan H_0 ditolak. Hal ini diperkuat dengan kondisi di pangan dimana lingkup kerja masyarakat sekitar jalan tembus pada umumnya dalam 1 desa dan dalam 1 kecamatan. Masyarakat yang bekerja dalam 1 kota biasanya mempunyai pekerjaan sebagai pedagang di kota atau

sebagai PNS dan guru. Tetapi dalam studi ini tidak ditemukan perubahan yang sangat mencolok dalam lingkup kerja penduduk, karena sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus masyarakat banyak yang bekerja dalam 1 desa atau dalam 1 kecamatan. 68% responden bekerja dalam lingkup satu desa, 32% responden bekerja dalam lingkup satu kecamatan.

Kesimpulan Analisa :

Berdasarkan analisa yang ada (analisa kualitatif dan analisa statistik) maka dapat disimpulkan bahwa jalan tembus tidak berpengaruh terhadap lingkup kerja masyarakat. Untuk lebih jelas mengenai perubahan kondisi ekonomi masyarakat yang ada di sekitar jalan tembus dapat dilihat pada peta III-5 berikut ini.



Foto 3.9
Salah satu bentuk wiraswasta penduduk yaitu menyewakan kereta
untuk anak-anak

ANALISA
DI SEPANJANG KORIDOR...

Ke Desa Sukorejo

No. PETA : III-5

LEGENDA :

- | | | | |
|--|--------------------|--|------------------------|
| | : Batas Kedukuhan | | : Pendidikan |
| | : Jalan | | : Museum |
| | : Jalan Tembus | | : Mushola |
| | : Kantor Kelurahan | | : Perdagangan dan jasa |
| | | | : Pos Kampling |

INSET



SUMBER PETA :

HASIL ANALISA

SKALA :

1 : 15.000



Penduduk banyak yang bekerja dalam lingkup satu desa

Adanya peningkatan jumlah penduduk yang bermata pencaharian sebagai pedagang sebanyak 2,3%, wiraswasta sebanyak 2,8%. Jenis mata pencaharian petani mengalami penurunan sebanyak 3,4%

Pembangunan jalan tembus menjadikan adanya pekerjaan sampingan bagi penduduk setempat. adapun besarnya penduduk yang mempunyai pekerjaan sampingan yaitu sebesar 3,04%

Kedukuhan Selomangleng

Kedukuhan Lebaktumpang

Adanya peningkatan tingkat pendapatan penduduk setelah adanya jalan tembus sebesar 3,2% dimana kenaikan tersebut berkisar Rp 150.000 - Rp. 300.000

Ke Kecamatan Semen

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Desa Pojok 40% penduduk memperoleh kenaikan tingkat pendapatan sebesar Rp 200.000, 35% penduduk memperoleh kenaikan Rp 150.000, dan 25% penduduk memperoleh kenaikan pendapatan sebesar Rp 100.000

IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

3.6. Analisa Perubahan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus

Analisa ini digunakan untuk mengetahui perubahan kondisi sosial dan ekonomi masyarakat yang terjadi di sekitar jalan tembus. Perubahan ini menyangkut keadaan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tembus. Perubahan kondisi sosial masyarakat terdiri atas perubahan tempat pertemuan warga, perubahan frekwensi pertemuan dan tingkat keakraban masyarakat. Perubahan kondisi ekonomi masyarakat terdiri atas perubahan jenis mata pencaharian dan perubahan tingkat pendapatan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.7 sampai dengan tabel 3.11 berikut ini. Berdasarkan analisa tersebut maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan tempat bertemu/interaksi masyarakat di sekitar jalan tembus. Adapun tempat bertemu atau tempat berinteraksi yang paling sering digunakan adalah interaksi di tempat kerja. Hal ini dapat dilihat dari hasil quisioner dimana perubahan yang terjadi sebanyak 7,7% responden, dimana pada tahun 2002 penduduk yang berinteraksi di tempat kerja sebanyak 7,6% responden dan pada tahun 2004 sebanyak 15,3% responden. Perubahan peningkatan interaksi warga di tempat kerja disebabkan dengan adanya pembangunan jalan tembus maka semakin beragam jenis pekerjaan dan semakin luas lingkup kerja penduduk. Sehingga mereka juga semakin banyak yang berinteraksi baik dengan penduduk setempat atau penduduk lainnya di tempat kerja mereka.
2. Pembangunan jalan tembus membawa pengaruh terhadap perubahan frekwensi pertemuan antar warga. Interaksi antar warga banyak dilakukan setiap minggu oleh warga setempat, dimana hal ini dapat dilihat dari besarnya prosentase perubahan yang terjadi yaitu 6,5% responden. Untuk perubahan interaksi yang dilakukan setiap hari sebanyak 3,3% responden dan perubahan interaksi yang dilakukan setiap bulan sebanyak 4,1% reponden. Adapun kegiatan yang mengharuskan penduduk untuk berinteraksi setiap minggu adalah pengajian. Dalam kegiatan interaksi tersebut penduduk Kedukuhan Selomangleng dan Lebaktumpang berperan serta dimana kegiatan ini berpindah tempat dari rumah penduduk yang satu ke rumah penduduk yang lain (tidak tetap).

3. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan tingkat keakraban antar warga. Tingkat keakraban warga yang paling dominan adalah tingkat keakraban dengan kategori akrab dimana hal tersebut dapat dilihat dari besarnya perubahan yang terjadi yaitu sebanyak 15,2% responden. Hubungan akrab ini terjadi apabila dilakukan setiap hari, contoh menitipkan anak kepada tetangga.
4. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan jenis mata pencaharian penduduk. Jenis mata pencaharian penduduk yang mengalami banyak perubahan adalah jenis mata pencaharian petani yaitu sebesar – 3,4%. Hal ini disebabkan petani banyak yang menjual sawah mereka akibat kurangnya pendapatan dan dirasa tidak sesuai dengan biaya perawatannya. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Desa Pojok 65% penduduk menjual lahan sawah mereka kepada masyarakat pendatang yang kemudian dijadikan sebagai pemukiman penduduk.
5. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat pendapatan masyarakat. Tingkat pendapatan masyarakat yang mengalami perubahan paling besar adalah Rp 100.000 – Rp 300.00 dimana perubahannya sebesar - 11%. Perubahan tersebut disebabkan adanya pekerjaan sampingan penduduk sebagai pedagang yang membuka usaha di sepanjang tepi jalan tembus. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Desa Pojok diperoleh keterangan bahwa jumlah kenaikan pendapatan Rp 200.000 sebanyak 40% penduduk, Rp 150.000 sebanyak 35% penduduk dan kenaikan pendapatan Rp 100.000 sebanyak 25% penduduk.

Tabel 3.7
Perubahan Tempat Bertemu / Interaksi Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	TEMPAT BERTEMU	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
1	Balai Desa	Berdasarkan hasil quisioner diperoleh 3,3% warga yang melakukan interaksi atau bertemu dengan warga yang lainnya di balai desa. Mereka biasanya melakukan pertemuan selama sebulan sekali. Dapat juga dikatakan bahwa balai desa merupakan tempat pertemuan antara warga Kedukuhan Selomangleng dan Lebaktumpang yang terpisah.	Tidak ada responden yang melakukan pertemuan di balai desa.	3,3% --> 0% perubahan yang terjadi. Hal tersebut terjadi karena dengan adanya pembangunan jalan tembus maka warga di kedua kedukuhan tersebut dapat melakukan interaksi secara langsung tiap harinya.. Balai desa hanya digunakan sebagai tempat untuk penyelenggaraan acara-acara penting seperti sebagai tempat penyuluhan.
2	Tempat Umum	20,7% warga melakukan interaksi di tempat umum. Tempat umum yang dimaksud di sini adalah tempat yang digunakan untuk kepentingan umum, seperti pos kampling, tempat pemancingan, lapangan dan tempat rekreasi.	23,9% responden yang melakukan pertemuan atau interaksi di tempat umum.	20,7% --> 23,9% perubahan yang terjadi. Hal tersebut terjadi karena dengan adanya pembangunan jalan tembus maka masyarakat dapat lebih leluasa untuk melakukan interaksi. Sehingga mereka biasanya menggunakan tempat umum untuk berbincang-bincang sebagai bentuk dari interaksi.

Tabel lanjutan 3.7

NO	TEMPAT BERTEMU	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
3	Rumah Warga	6,5% responden melakukan interaksi di rumah warga. Interaksi ini dilakukan hanya antar warga dalam satu kedukuhan saja, misalnya kedukuhan Selomangleng saja.	10,9% responden yang melakukan interaksi di rumah warga. Disini terjadi perubahan dalam interaksi, yaitu interaksi sudah dapat dilakukan antar warga dalam satu desa atau bahkan dengan penduduk desa lainnya.	6,5% --> 10,9% perubahan yang terjadi. Hal tersebut disebabkan oleh pembangunan jalan tembus yang ada di Desa Pojok dapat menghubungkan antara dua kedukuhan dan dengan desa lainnya. Sehingga masyarakat dapat lebih mudah untuk pergi ke rumah yang hendak dituju untuk melakukan interaksi karena semakin dekatnya jarak dan semakin pendek waktu tempuh yang mereka gunakan.
4	Tempat Kerja	7,6% responden melakukan interaksi di tempat kerja mereka. Pada umumnya mereka melakukan interaksi di sawah atau tegalan dan di yang merupakan tempat bekerja dominan pada tahun tersebut dan di warung.	15,3% responden melakukan interaksi di tempat kerja. Meningkatnya jumlah interaksi disebabkan semakin beragamnya tempat kerja yang dimiliki oleh penduduk. Penduduk melakukan interaksi di tempat wisata dan warung.	7,6% --> 15,3% perubahan yang terjadi. Hal tersebut terjadi karena dengan adanya pembangunan jalan tembus maka semakin beragam jenis pekerjaan dan semakin luas lingkup kerja penduduk. Sehingga mereka juga semakin banyak yang berinteraksi baik dengan penduduk setempat atau penduduk lainnya di tempat mereka bekerja.

Sumber : Hasil Analisa & Quisioner

Tabel 3.8
Perubahan Frekuensi Pertemuan Antar Warga Di Sekitar Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	FREKENSI PERTEMUAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
1	Setiap Hari	16,3% responden melakukan interaksi dengan penduduk lainnya setiap harinya. Interaksi ini hanya berlangsung dalam satu wilayah kedukuhan saja.	19,6% responden melakukan interaksi dengan penduduk lainnya. Hubungan interaksi ini telah berkembang, yaitu interaksi penduduk dalam satu wilayah desa atau bahkan dengan penduduk desa lainnya.	16,3% --> 19,6% perubahan yang terjadi. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka frekwensi pertemuan antar warga semakin bertambah dan daya jangkauan interaksi tersebut juga semakin luas. Frekuensi pertemuan dilakukan setiap hari disebabkan oleh adanya kegiatan penduduk yang mengharuskannya, yaitu berdagang, dan menitipkan anak.
2	Setiap Minggu	10,9% responden melakukan interaksi setiap minggunya.	17,4% responden melakukan interaksi setiap minggunya. Hal ini disebabkan karena rutinitas mereka yang begitu padat sehingga tidak memungkinkan untuk melakukan pertemuan dengan penduduk lainnya.	10,9% --> 17,4% perubahan yang terjadi. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka memudahkan penduduk untuk melakukan interaksi. Adapun kegiatan yang dilakukan dalam setiap minggu sehingga mengharuskan penduduk untuk berinteraksi adalah pengajian. Dalam

Tabel lanjutan 3.8

NO	FREKENSI PERTEMUAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
				kegiatan interaksi tersebut penduduk Kedukuhan Selomangleng dan Lebaktumpang berperan serta dimana kegiatan ini berpindah tempat dari rumah penduduk yang satu ke rumah penduduk yang lain (tidak tetap).
3	Setiap Bulan	3,3% responden melakukan interaksi setiap bulannya.	7,4% responden melakukan interaksi setiap bulannya. Biasanya mereka menghadiri suatu acara rutin yang dilaksanakan tiap bulan, misal arisan.	3,3% --> 7,4% perubahan yang terjadi. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka penduduk dengan mudah menghadiri suatu acara rutin, sehingga populasi kegiatan mereka semakin banyak. Kegiatan yang mengharuskan penduduk untuk bertemu setiap bulan adalah kegiatan arisan.

Sumber : Hasil Analisa & Quisioner

Tabel 3.9
Perubahan Tingkat Keakraban Antar Warga Di Sekitar Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	TINGKAT KEAKRABAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
1	Sangat Akrab	10,9% responden yang memilih sangat akrab.	14,3% yang memilih sangat akrab dari hasil penyebaran quisioner.	Perubahan tersebut terjadi pada responden yang sudah lama tinggal dan rumah mereka berdekatan sehingga terjalin tingkat kekraban pada mereka sehingga hubungannya sangat akrab. Hubungan sangat akrab ini terjadi apabila hubungan antar warga sudah layaknya seperti saudara sehingga mereka sering berkunjung ke rumah untuk berinteraksi.
2	Akrab	Penyebaran pada masyarakat asli 14,6% yang memilih akrab karena mereka sudah lama tinggal di daerah tersebut.	Adanya peningkatan tingkat keakraban sosial pada masyarakat yaitu sebesar 29,8% yang memilih akrab dari hasil penyebaran quisioner.	Perubahan tingkat keakraban antar warga 14,6% --> 29,8% Hal ini menunjukkan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus maka hubungan antar warga terjalin dengan baik. Hubungan akrab ini terjadi apabila dilakukan setiap hari, contoh menitipkan anak kepada tetangga.

Tabel lanjutan 3.9

NO	TINGKAT KEAKRABAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
3	Kurang Akrab	Memilih agak akrab ada 9,3% yang kebanyakan responden tersebut adalah pendatang pada perumahan yang bersebelahan dengan perkampungan.	Tidak ada responden yang memilih agak akrab, karena dengan berjalannya waktu maka mereka semakin akrab antar tetangga.	Perubahan tingkat keakraban antar warga 9,3% --> 0% Perubahan tersebut menunjukkan bersosialisasi dan berinteraksi antar warga sangatlah penting. Hubungan kurang akrab ini terjadi apabila mereka jarang bertemu tetapi masih mengenali satu sama lain.

Sumber : Hasil Analisa & Quisioner

Tabel 3.10
Perubahan Jenis Mata Pencaharian Penduduk Di Sekitar Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	JENIS MATA PENCAHARIAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
1	Petani	Jumlah petani yang bekerja sebagai petani adalah 17,2% di sekitar jalan tembus.	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka jumlah penduduk yang bekerja sebagai petani berkurang menjadi 13,8%.	Perubahan dari 17,2% --> 13,8% disebabkan karena petni banyak yang menjual sawah mereka akibat kurangnya pendapatan dan dirasa tidak sesuai dengan biaya perawatan. Sehingga banyak tanah yang mereka jual dan beralih pekerjaan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Sekretaris Desa Pojok 65% penduduk menjual lahan sawah mereka kepada masyarakat pendatang dan kemudian dijadikan sebagai pemukiman penduduk.
2	Pedagang	Jumlah responden yang bermata pencaharian sebagai pedagang sebanyak 6,8%.	Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka meningkatnya jumlah penduduk yang berdagang yaitu sebanyak 9,1%.	6,8% --> 9,1% perubahan yang terjadi, dimana hal ini terjadi karena dengan adanya pembangunan jalan tembus maka penduduk membuka usaha di sekitar jalan tembus yang lokasinya tidak jauh dari kawasan wisata. Meraka pada umumnya berdagang makanan dan minuman.

Tabel lanjutan 3.10

NO	JENIS MATA PENCAHARIAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
3	Wiraswasta	5,7% penduduk yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta.	Adanya peningkatan yang cukup banyak yaitu menjadi 8,5%.	Berdasarkan hasil penyebaran quisioner penduduk yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta meningkat sebanyak 2,8%. Adanya peningkatan wiraswasta ini karena mereka merasa cukup modal sehingga membuka usaha baru, antara lain menyewakan kereta mainan kepada wisatawan atau membuka salon.

Sumber : Hasil Analisa & Quisioner

Tabel 3.11
Perubahan Tingkat Pendapatan Penduduk Di Sekitar Jalan Tembus
Desa Pojok

NO	TINGKAT PENDAPATAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
1	Rp.100.000 – Rp. 300.000	Banyak responden yang berpendapatan Rp. 100.000 sampai Rp. 300.000 yaitu 28%.	Penurunan pada penghasilan ini dari 28% menjadi 17%.	28% --> 17% terjadi perubahan karena penghasilan mereka dari petani dirasa kecil sehingga banyak yang membuka usaha guna mencukupi kebutuhan hidup mereka. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Desa Pojok diperoleh keterangan bahwa jumlah kenaikan pendapatan Rp 200.000 adalah sebanyak 40% penduduk, Rp 150.000 sebanyak 35% penduduk dan kenaikan pendapatan Rp 100.000 sebesar 25% penduduk.
2	Rp. 300.000 – Rp. 500.000	Untuk pendapatan Rp. 300.000 – Rp. 500.000 ini ada 10,87% responden.	Peningkatan pendapatan pada item ini dari 10,87% menjadi 16,3%.	10,87% ---> 16,3% terjadi perubahan karena berubahnya jenis pekerjaan mereka dari petani menjadi pedagang atau wiraswasta.

NO	TINGKAT PENDAPATAN	KONDISI SEBELUM (2002)	KONDISI SESUDAH (2004)	ANALISA
				yang mereka miliki dan selanjutnya mereka beralih mata pencaharian dari bertani menjadi pedagang atau wiraswasta.
3	Rp. 500.000 – Rp. 800.000	6,52% yang berpenghasilan lima ratus sampai delapan ratus ribu rupiah.	Perubahan dari 6,52% ke 9,78% dari hasil penyebaran quisioner.	6,52% ----▶ 9,78% perubahan ini karena ada sebagian responden yang mengalami kenaikan gaji.

Sumber : Hasil Analisa & Quisioner

3.7. Analisa Pengaruh Jalan Tembus Berdasarkan Regresi Linier Berganda

Berdasarkan tujuan yang hendak dicapai dalam studi ini, maka perlu dilakukan analisa guna mengetahui pengaruh jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, sosial dan ekonomi penduduk sekitar. Tujuan dari analisa ini adalah untuk mengidentifikasi variabel - variabel apa saja yang terpengaruh dengan adanya pembangunan jalan tembus serta bagaimana prediksi yang akan datang. Dengan demikian nantinya akan diketahui variabel apa saja yang pengaruhnya masuk dalam kriteria sangat kuat, kuat dan tidak kuat terhadap jalan tembus di lokasi studi. Untuk mendasari analisa yang akan dilakukan maka digunakan hipotesis yang tercantum pada tabel 3.12 berikut ini.

Tabel 3.12
Hipotesis dan Variabel Yang Digunakan Dalam Analisa

NO	HIPOTESA	VARIABEL		SIFAT DATA
		DEPENDENT	INDEPENDENT	
1	Semakin panjang jalan tembus maka luas sawah semakin berkurang.	Panjang jalan tembus	Luas sawah	Kuantitatif
2	Semakin panjang jalan tembus maka luas tegalan semakin berkurang.	Panjang jalan tembus	Luas Tegalan	Kuantitatif
3	Semakin panjang jalan tembus maka luas pemukiman semakin bertambah.	Panjang jalan tembus	Luas Pemukiman	Kuantitatif
4	Semakin panjang jalan tembus maka tingkat kepadatan bangunan semakin tinggi.	Panjang jalan tembus	Tingkat kepadatan bangunan	Kuantitatif
5	Semakin panjang jalan tembus maka akan semakin mempersingkat waktu tempuh.	Panjang jalan tembus	Aksesibilitas masyarakat	Kualitatif
6	Semakin panjang jalan tembus maka kondisi lalu lintas di sekitarnya menjadi semakin ramai.	Panjang jalan tembus	Jumlah pemakai jalan	Kuantitatif

7	Semakin panjang jalan tembus maka interaksi warga di rumah-rumah penduduk semakin tinggi.	Panjang jalan tembus	Jumlah penduduk berinteraksi di rumah warga	Kuantitatif
8	Semakin panjang jalan tembus maka interaksi warga di tempat umum semakin meningkat.	Panjang jalan tembus	Jumlah penduduk berinteraksi di tempat umum	Kuantitatif
9	Semakin panjang jalan tembus maka interaksi warga di tempat kerja semakin bertambah.	Panjang jalan tembus	Jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja	Kuantitatif
10	Semakin panjang jalan tembus maka intensitas pertemuan antar warga semakin banyak atau semakin sering.	Panjang jalan tembus	Frekuensi pertemuan	Kuantitatif
11	Semakin panjang jalan tembus maka semakin tinggi tingkat kekraban di dua kedukuhan yang semula terpisah.	Panjang jalan tembus	Tingkat kekraban	Kualitatif
12	Semakin panjang jalan tembus maka perubahan mata pencaharian yang semula di sektor pertanian ke non pertanian semakin bertambah.	Panjang jalan tembus	Jumlah petani	Kuantitatif
13	Semakin panjang jalan tembus maka semakin banyak penduduk yang membuka usaha di sekitar jalan tersebut.	Panjang jalan tembus	Jumlah pedagang	Kuantitatif
14	Semakin panjang jalan tembus maka penduduk yang mempunyai modal cukup semakin banyak menciptakan pekerjaan sendiri (wiraswasta)	Panjang jalan tembus	Jumlah wiraswasta	Kuantitatif
15	Semakin panjang jalan tembus maka semakin banyak penghasilan yang didapat dari membuka usaha dan berdagang	Panjang jalan tembus	Tingkat pendapatan penduduk	Kuantitatif

16	Semakin panjang jalan tembus maka semakin mudah untuk mencapai tempat kerja baik dalam 1 desa, 1 kecamatan atau dalam 1 kota.	Panjang jalan tembus	Lingkup kerja	Kualitatif
----	---	----------------------	---------------	------------

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan hipotesa pada tabel di atas dan dari hasil uji F yang telah dilakukan ($F_{Hitung} > 1,99$ H_0 diterima), maka variabel yang digunakan dalam uji statistik dengan metode Regresi Linier Berganda hanya 13 variabel, dimana variabel panjang jalan tembus merupakan *variabel X* dan *variabel Y* adalah sebagai berikut :

Y1 = Luas Sawah

Y2 = Luas Tegalan

Y3 = Luas Pemukiman

Y4 = Tingkat Kepadatan Bangunan

Y5 = Jumlah Pemakai Jalan

Y6 = Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga

Y7 = Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum

Y8 = Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja

Y9 = Frekwensi Pertemuan

Y10 = Jumlah Petani

Y11 = Jumlah Pedagang

Y12 = Jumlah Wiraswasta

Y13 = Tingkat Pendapatan

Melakukan perhitungan persamaan regresi linier berganda mempunyai tujuan untuk mengetahui tingkat korelasi/hubungan dari variabel-variabel dependent dan independent. Pada studi ini persamaan regresi linier terdiri atas beberapa persamaan, karena untuk mengetahui pengaruh jalan tembus terhadap variabel-variabel yang sudah ditetapkan. Sehingga persamaannya tidak dapat dijadikan satu, karena tidak merupakan satu kesatuan yang utuh. Untuk mengetahui persamaan linier bergandanya dan mengetahui nilai intercept atau konstanta serta perhitungan yang lebih jelas dapat dilihat pada Lampiran D.

Tingkat variabel yang memiliki hubungan yang paling kuat dengan jalan tembus dapat di lihat dari besarnya nilai β terhadap Y. Adapun perbandingan nilai β terhadap Y dari ke-13 variabel adalah sebagai berikut:

- 0,084 X : - 0,077 X : + 0,071 X : + 0,040 X : + 0,036 X : + 0,172 X : + 0,063 X : + 0,103 X : + 0,117 X : - 0,302 X : + 0,223 X : + 0,184 X : + 7,78 X

Dari ke 13 variabel yang ada dimana telah dianalisa dengan uji F yang berhubungan dengan tabel F variabel tingkat pendapatan (+7,78 X) , jumlah pedagang (+0,223 X) dan jumlah wiraswasta (+ 0,184 X) merupakan variabel yang paling kuat hubungannya dan memiliki pengaruh yang sangat nyata terhadap jalan tembus. Selain itu juga terdapat 3 variabel yang memiliki nilai sama sehingga keluar dari variabel yang berpengaruh karena tidak memiliki pengaruh yang nyata atau tidak mempunyai hubungan yang signifikan yaitu variabel luas sawah (-0,084 X), luas tegalan (- 0,077 X) dan jumlah petani (- 0,302 X). Secara singkat variabel-variabel penentu yang ada di wilayah studi dapat dilihat pada tabel 3.13 berikut ini.

Tabel 3.13
Variabel Penentu Jalan Tembus Di Desa Pojok

NO	VARIABEL PENENTU JALAN TEMBUS	TERPENGARUH DENGAN VARIABEL DEPENDENT	KESIMPULAN
1	Luas Sawah	- 0,084 X	1. Variabel yang mempunyai pengaruh sangat kuat terhadap pembangunan jalan tembus adalah : • Variabel Tingkat Pendapatan 2. Variabel yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pembangunan jalan tembus adalah : • Variabel Jumlah Pedagang • Variabel Jumlah Wiraswasta • Variabel Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah warga • Variabel Frekwensi Pertemuan • Variabel Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja • Variabel Luas Pemukiman • Variabel Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum • Variabel Tingkat Kepadatan Bangunan
2	Luas Tegalan	- 0,077 X	
3	Luas Pemukiman	+ 0,071 X	
4	Kepadatan Bangunan	+ 0,040 X	
5	Jumlah Pemakai Jalan	+ 0,036 X	
6	Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga	+ 0,172 X	
7	Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum	+ 0,063 X	
8	Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja	+ 0,103 X	
9	Frekwensi Pertemuan	+ 0,117 X	
10	Jumlah Petani	- 0,302 X	
11	Jumlah Pedagang	+ 0,223 X	
12	Jumlah Wiraswasta	+ 0,184 X	
13	Tingkat Pendapatan	+ 7,78 X	

VARIABEL PENENTU JALAN TEMBUS	TERPENGARUH DENGAN VARIABEL DEPENDENT	KESIMPULAN
		<ul style="list-style-type: none"> • Variabel Jumlah Pemakai Jalan 3. Variabel yang tidak kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus adalah: <ul style="list-style-type: none"> • Variabel Luas Tegalan • Variabel Luas Sawah • Variabel Jumlah Petani

Sumber : Hasil Analisa

• **Parameter Penentuan Besarnya Pengaruh Jalan Tembus Terhadap Variabel**

Dari ke-13 variabel di atas nantinya dilakukan pengelompokan untuk menentukan variabel apa saja yang paling kuat terpengaruh oleh adanya jalan tembus. Pengelompokan tersebut dibagi atas 2 bagian, yaitu sangat kuat dan kuat. Adapun rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$N = \frac{\beta_{\text{tertinggi}} - \beta_{\text{terendah}}}{2}$$

Sumber : Metode Penelitian

Keterangan : N = Nilai interval

Berdasarkan rumus di atas maka untuk mengetahui nilai intervalnya adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 N &= \frac{\beta_{\text{tertinggi}} - \beta_{\text{terendah}}}{2} \\
 &= \frac{7,78 - 0,036}{2} \\
 &= 2,58
 \end{aligned}$$

- 3,909 – 7,78 = Sangat Kuat
- 0,036 – 3,908 = Kuat
- Nilai β negatif = Tidak kuat

Berdasarkan analisa dengan menggunakan persamaan Regresi Linier Berganda dan parameter yang ada maka didapat hasil sebagai berikut:

- **Variabel yang sangat kuat pengaruhnya**

1. Tingkat pendapatan masyarakat

Berdasarkan analisa di atas tingkat pendapatan masyarakat sangat kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka tingkat pendapatan semakin meningkat. Hal tersebut juga dapat dibuktikan dimana 42,69% penduduk mengalami kenaikan tingkat pendapatan akibat membuka usaha di sepanjang tepi koridor jalan tembus. Penduduk yang memperoleh kenaikan pendapatan Rp 200.000 sebanyak 15 %, Rp 150.000 sebanyak 5 % dan Rp 100.000 sebanyak 5%. Untuk itu di masa yang akan datang perlu mengumpulkan dana pembangunan serta membantu masyarakat yang berpenghasilan rendah dalam bentuk peminjaman kredit usaha. Hal tersebut dilakukan untuk memicu penduduk yang berpenghasilan rendah agar membuka usaha dengan cara berdagang atau menawarkan jasa sehingga dapat meningkatkan pendapatan mereka nantinya.

- **Variabel yang kuat pengaruhnya**

1. Jumlah Pedagang

Berdasarkan analisa di atas jumlah pedagang tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka semakin banyak penduduk yang membuka usaha di sekitar jalan tersebut. Dengan adanya jalan tembus 22,9% penduduk berdagang di sepanjang koridor jalan tembus dimana letaknya dekat dengan kawasan wisata. Setiap tahun jumlah pedagang tersebut semakin meningkat, hal ini terbukti dari tahun 2002 sampai tahun 2004 peningkatan jumlah pedagang di sepanjang koridor jalan tembus meningkat sebesar 7%. Untuk menghindari adanya peningkatan secara terus menerus dan dapat mengakibatkan kekacauan arus lalu lintas akibat semakin banyaknya penduduk yang berjualan di tepi koridor jalan tembus maka di masa yang akan datang perlu dibangun beberapa fasilitas perdagangan di sekitar tempat wisata sehingga diharapkan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Fasilitas perdagangan yang dimaksud adalah berupa rumah-

toko (ruko) yang diletakkan di salah satu arel yang ada di sekitar tempat wisata. Arel yang digunakan \pm 5 Hektar, karena di areal tersebut masih merupakan lahan kosong dan penataannya berada di pinggir jalan dan dekat pemukiman penduduk, sehingga mudah dijangkau. Hal tersebut bertujuan agar sehingga nantinya tidak akan timbul PKL - PKL liar di sekitar tempat wisata yang dapat merusak pemandangan dan lingkungan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta III-6 berikut ini.

2. Jumlah Wiraswasta

Berdasarkan analisa di atas jumlah wiraswasta tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka penduduk yang mempunyai modal cukup semakin banyak menciptakan pekerjaan sendiri (wiraswasta). Dengan adanya pembangunan jalan tembus 29,2% penduduk yang mempunyai modal cukup menciptakan lapangan pekerjaan sendiri (wiraswasta), antara lain menyewakan kereta mainan dan membuka salon. Banyaknya penduduk yang berwiraswasta juga disebabkan semakin sulitnya memperoleh pekerjaan karena tidak didukung dengan kemampuan SDM. Untuk itu di masa yang akan datang pemerintah perlu memberikan pinjaman modal bagi penduduk untuk membuka usaha sendiri. Pemberian pinjaman itu hendaknya dengan bunga yang rendah sehingga tidak memberatkan bagi penduduk yang hendak meminjam modal.

3. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga

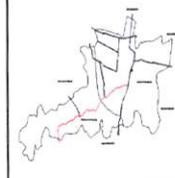
Berdasarkan analisa di atas jumlah penduduk berinteraksi di rumah warga tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka interaksi di rumah-rumah penduduk semakin tinggi. Adanya pembangunan jalan tembus mengakibatkan jumlah penduduk berinteraksi di rumah warga meningkat sebesar 23,08%, terutama penduduk Kedukuhan Selomanglang menjadi mudah dan sering berkunjung ke rumah penduduk yang ada di Kedukuhan Lebak Tumpang. Untuk itu di masa yang akan datang perlu adanya pengaturan areal pemukiman yang dekat dengan prasarana lingkungan sehingga memudahkan penduduk untuk berinteraksi.

No. PETA : III-6

LEGENDA :

- | | | | |
|---|--------------------|---|------------------------|
|  | : Batas Kedukuhan |  | : Permukiman |
|  | : Jalan |  | : Pendidikan |
|  | : Jalan Tembus |  | : Museum |
|  | : Kantor Kelurahan |  | : Mushola |
| | |  | : Perdagangan dan jasa |
| | |  | : Pos Kamping |

INSET

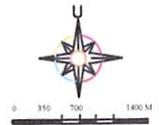


SUMBER PETA :

HASIL ANALISA

SKALA :

1 : 15.000



Adanya pemanfaat areal kosong seluas 5 Ha untuk rumah toko (ruko) yang letaknya dekat dengan kawasan wisata dan pemukiman penduduk

Ke Desa Sukorame

Kedukuhan Selomangleng

Kedukuhan Lebaktumpang

Ke Kecamatan Semen

IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

4. Frekwensi Pertemuan

Berdasarkan analisa di atas frekwensi pertemuan tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka intensitas pertemuan antar warga semakin sering. Adanya pembangunan jalan tembus mengakibatkan frekwensi pertemuan masyarakat meningkat, yaitu dari 16 orang/hari menjadi 33 orang/hari dan apabila diprosentasekan peningkatannya sebesar 59,5%. Interaksi masyarakat yang terjadi dilakukan pada pagi sampai malam hari dan dilakukan dalam lingkup satu desa. Pada malam hari suasana di sepanjang koridor jalan tembus sangat gelap, karena belum adanya lampu penerangan jalan sehingga dapat membahayakan pemakai jalan. Untuk itu di masa yang akan datang perlu adanya peningkatan kualitas jalan dan kelengkapan sarana penerangan jalan di sepanjang jalan tembus. Adapun sarana penerangan jalan tersebut berupa lampu jalan yang diletakkan di sepanjang pemukiman yang ada di koridor jalan tembus, dan berdasarkan PUIL (Pedoman Umum Instalasi Listrik) untuk pemasangan lampu jalan digunakan jarak 50 meter untuk satu buah lampu penerangan jalan. Lampu penerangan jalan yang dirasa perlu segera ditambahkan adalah di kawasan utama jalan tembus. Hal ini bertujuan agar daerah di sepanjang jalan menjadi terang, sehingga tidak membahayakan para pemakai jalan ketika sedang melintasi jalan tembus tersebut serta menghindari tindak kejahatan yang mungkin dapat terjadi, misalnya perampokan. Untuk lebih jelasnya mengenai peletakan lampu penerangan jalan di masa yang akan datang dapat dilihat pada peta III-7.

5. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja

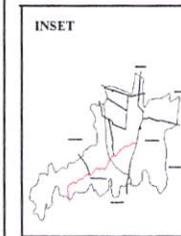
Berdasarkan analisa di atas dilakukan jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka interaksi warga di tempat kerja semakin bertambah. Dengan adanya pembangunan jalan tembus interaksi warga di tempat kerja mengalami peningkatan sebesar 23,8%. Adapun tempat kerja yang dimaksud adalah sawah, tegalan dan warung. Untuk itu di masa yang akan datang perlu adanya pemeliharaan kebersihan dan kelestarian lingkungan di tempat kerja sehingga dapat digunakan untuk tempat berinteraksi.

PELAKSANAAN PERENCANAAN
SEPANJANG KORIDOR JALAN TEMBUS
MASA YANG AKAN DATANG

No. PETA : III-7

LEGENDA :

	: Batas Kedukuhan		: Permukiman
	: Jalan		: Pendidikan
	: Jalan Tembus		: Museum
	: Kantor Kelurahan		: Penambahan lampu penerangan
			: Mushola
			: Perdagangan dan jasa
			: Pos Kamplang

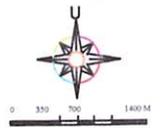


SUMBER PETA :

HASIL ANALISA

SKALA :

1 : 15.000



Ke Desa Sukorame

Kedukuhan Selomangleng

Adanya penambahan lampu penerangan jalan di sepanjang koridor jalan tembus yang dekat dengan pemukiman penduduk dengan jarak antar tiang lampu ± 50 meter

Kedukuhan Lebaktumpang

Ke Kecamatan Semen

IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

6. Luas Pemukiman

Berdasarkan analisa di atas luas pemukiman tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka luas pemukiman semakin bertambah. Adanya pembangunan jalan tembus mengakibatkan 55% warga pendatang tinggal dan bermukim di sana. Adapun jumlah pemukiman penduduk di sepanjang koridor jalan tembus pada tahun 2004 sebanyak 183 unit. Dengan semakin banyaknya penduduk yang bermukim di sepanjang koridor jalan tembus maka di masa yang akan datang perlu adanya penentuan pusat-pusat pemukiman serta kebijakan pengembangannya dengan melihat kondisi yang ada di lapangan. Sehingga nantinya pengembangan pemukiman dapat lebih terarah dan tidak mengganggu keseimbangan lingkungan yang ada.

7. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum

Berdasarkan analisa di atas jumlah penduduk berinteraksi di tempat umum tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka interaksi warga di tempat umum semakin meningkat. Tempat umum di sini berupa lapangan olah raga, kawasan wisata dan pos kamplig dimana tempat-tempat tersebut sering digunakan penduduk setempat untuk berinteraksi. Dengan adanya pembangunan jalan tembus jumlah penduduk berinteraksi di tempat umum meningkat sebesar 31,7%. Untuk itu di masa yang akan datang perlu adanya pemeliharaan kebersihan lingkungan di tempat umum sehingga dapat digunakan untuk tempat berinteraksi penduduk.

8. Tingkat Kepadatan Bangunan

Berdasarkan analisa di atas kepadatan bangunan tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka tingkat kepadatan bangunan semakin tinggi. Dengan adanya pembangunan jalan tembus tingkat kepadatan bangunan mengalami peningkatan sebesar 1,07 unit/Ha dan apabila diprosentasekan sebesar 36,03%. Peningkatan kepadatan penduduk disebabkan semakin banyaknya penduduk yang bermukim yaitu sebesar 183 unit yang berkembang selama 2 tahun.

Untuk itu di masa yang akan datang perlu adanya penentuan tingkat kepadatan bangunan di tiap unit lingkungan serta pengaturan jarak antar bangunan. Kepadatan sangat tinggi adalah lebih besar dari 75%, kepadatan menengah 45%-60%, kepadatan rendah 30%-45% dan kepadatan sangat rendah 30%. Untuk jarak kepadatan antar bangunan jarak antara bangunan satu dengan bangunan lainnya 2X tinggi bangunan.

9. Jumlah Pemakai Jalan

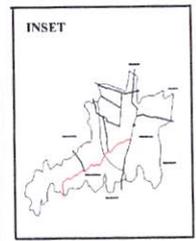
Berdasarkan analisa di atas jumlah pemakai jalan tergolong kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan demikian hipotesis yang ada terbukti, bahwa semakin panjang jalan tembus maka kondisi lalu lintas di sekitarnya menjadi semakin ramai. Jumlah pemakai jalan mengalami peningkatan tiap tahunnya, pada tahun 2002 jumlah pemakai jalan tembus sebesar 25 orang/hari dan pada tahun 2004 menjadi 80 orang/hari. Apabila diprosentasekan peningkatan jumlah pemakai jalan tembus tersebut sebesar 68,75%. Untuk menyeimbangkan antara jumlah pemakai jalan dengan kapasitas jalannya serta peningkatan kualitas jalan tembus maka di masa yang akan datang perlu adanya penentuan badan jalan minimum, lebar perkerasan jalan minimum, dan lebar bahan jalan minimum serta perlu adanya penambahan pembatas jalan di sepanjang koridor jalan tembus yang berupa balok pengaman di pinggir-pinggir jalan dan marka jalan. Untuk jalan tembus ini (kelas jalan arteri sekunder) badan jalan minimumnya 8 meter, lebar perkerasan jalan minimum 7,5 meter dan lebar bahan jalan minimum 0,25 meter. Balok pengaman umumnya diletakkan di pinggir jalan yaitu di sepanjang jalan yang dianggap membahayakan bagi pemakai jalan (tikungan jalan) dan jarak antara pagar yang satu dengan yang lain ± 1 meter dan diberi warna mencolok, sehingga para pemakai jalan dapat mengetahuinya di malam hari. Untuk lebih jelasnya mengenai peletakan balok pengaman jalan di masa yang akan datang dapat dilihat pada peta III-8.

Ke Desa Sukorame

No. PETA : III-8

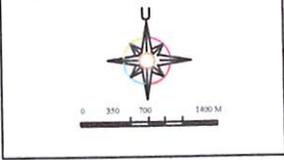
LEGENDA :

- | | | | |
|--|--------------------|--|------------------------|
| | : Batas Kedukuhan | | : Permukiman |
| | : Jalan | | : Pendidikan |
| | : Jalan Tembus | | : Museum |
| | : Kantor Kelurahan | | : Balok pengaman |
| | | | : Mushola |
| | | | : Perdagangan dan jasa |
| | | | : Pos Kamping |

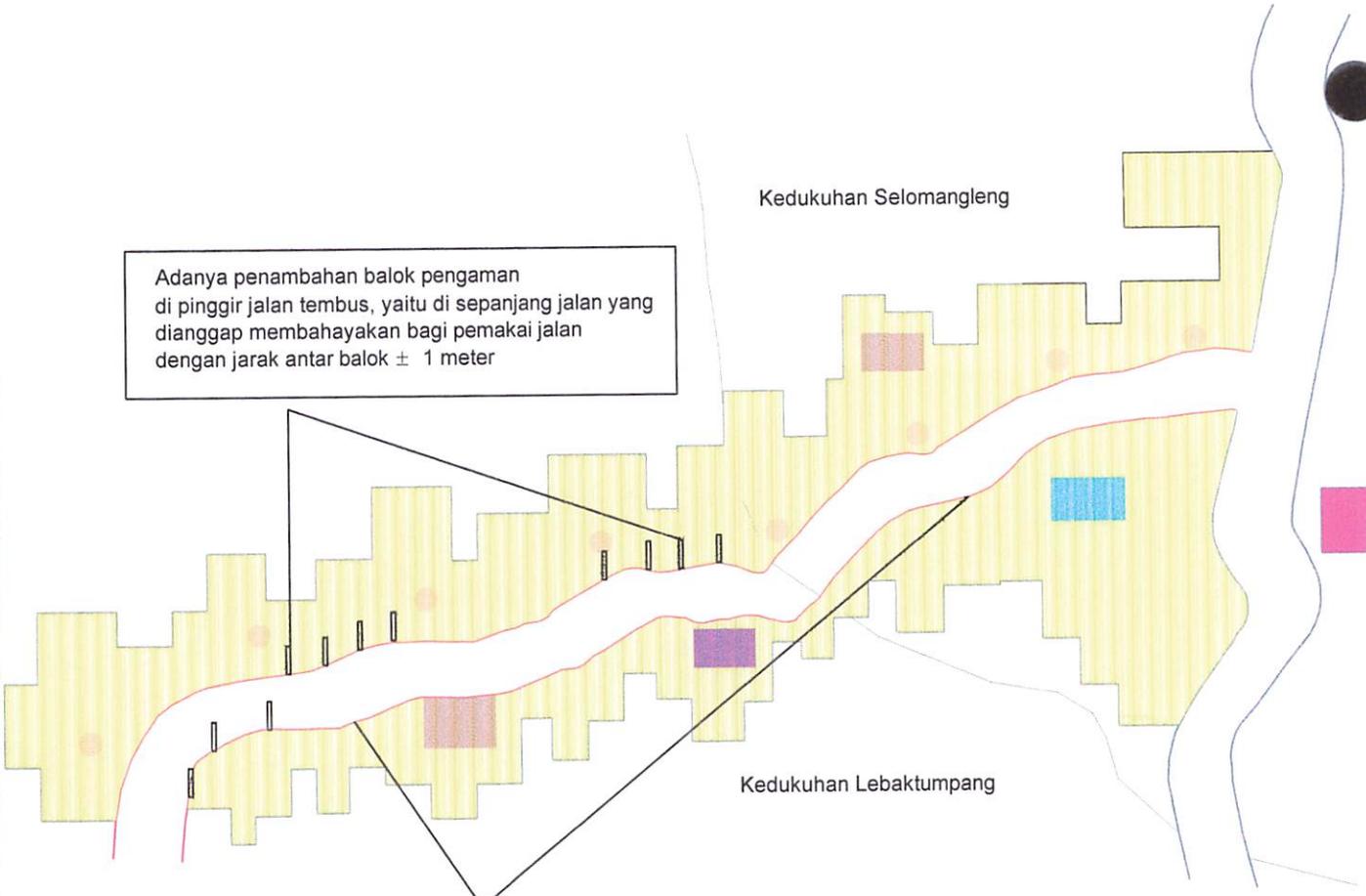


SUMBER PETA :
HASIL ANALISA

SKALA :
1 : 15.000



Adanya penambahan balok pengaman di pinggir jalan tembus, yaitu di sepanjang jalan yang dianggap membahayakan bagi pemakai jalan dengan jarak antar balok ± 1 meter



Penentuan badan jalan minimum 8 meter, lebar perkerasan jalan minimum 7,5 meter dan lebar bahan jalan minimum 0,25 meter

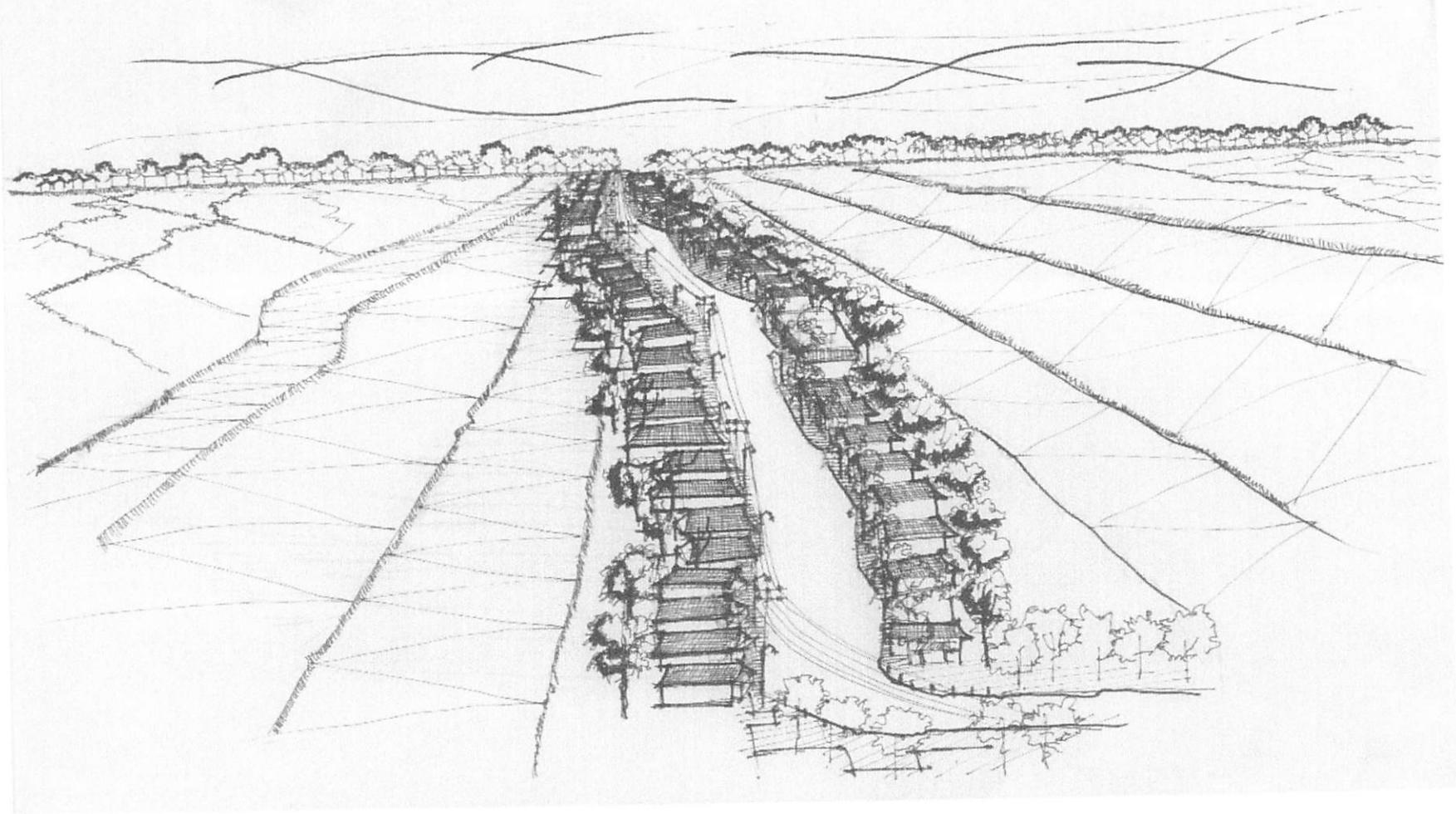
Ke Kecamatan Semen

IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005



GAMBAR 3.1
PENAMBAHAN LAMPU PENERANGAN JALAN DAN BALOK PENGAMAN
UNTUK MASA YANG AKAN DATANG

▪ Variabel yang tidak kuat pengaruhnya

Variabel yang tidak kuat pengaruhnya adalah variabel yang memiliki nilai β negatif

(-). Variabel tersebut adalah:

1. Luas Tegalan

Berdasarkan analisa di atas luas tegalan tergolong tidak kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan adanya pembangunan jalan tembus mengakibatkan luas tegalan berkurang sebesar 23,8% selama 2 tahun. Untuk menghindari adanya pemakaian lahan pemukiman dan pembangunan fasilitas penunjang yang semakin meningkat jumlahnya dimana hal tersebut mengakibatkan semakin berkurangnya luas tegalan, maka di masa yang akan datang perlu adanya pengendalian/pengawasan penggunaan lahan khususnya tegalan di wilayah studi. Pengendalian/pengawasan tersebut dengan cara pengadaan Sistem Pengembangan Lahan Terarah dimana pemakaian lahan diberikan kepada penghuni dengan hak pakai sesuai dengan luas tanah yang dimiliki.

2. Luas Sawah

Berdasarkan analisa di atas luas sawah tergolong tidak kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan adanya pembangunan jalan tembus luas sawah berkurang sebesar 37,66% dimana penggunaannya untuk jalan sebesar 1,8%, pemukiman sebesar 35,82% serta perdagangan dan jasa sebesar 0,04%. Untuk menanggulangi semakin berkurangnya luas sawah yang dapat menyebabkan ketidak seimbangan ekosistem lingkungan maka di masa yang akan datang perlu adanya pengendalian pemanfaatan guna lahan sawah di wilayah studi. Pengendalian pemanfaatan guna lahan yang dimaksud adalah dengan memanfaatkan lahan sawah tersebut untuk kepentingan penyediaan pemukiman penduduk dan beberapa fasilitas penunjang, seperti sekolah, toko, taman dan tempat peribadatan.

3. Jumlah Petani

Berdasarkan analisa di atas jumlah petani tergolong tidak kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus. Dengan adanya pembangunan jalan tembus maka jumlah petani berkurang sebesar 44,4% dimana hal tersebut disebabkan

lahan yang biasa dikerjakan dijual, dan kemudian dijadikan pemukiman penduduk. Selain itu banyak petani yang merasa bahwa pendapatan mereka dari bercocok tanam dirasa kecil sehingga mereka kemudian beralih pekerjaan. Untuk itu di masa yang akan datang pemerintah perlu mengadakan sistem peminjaman dan penyuluhan bagi para petani yang ada di wilayah studi agar mendapatkan kualitas yang baik dari hasil pertanian mereka.

Pada tabel 3.8 dan tabel 3.9 berikut akan disajikan gabungan beberapa analisa serta hubungan keterkaitan antar analisa yang telah digunakan dalam studi ini dimana nantinya dapat diambil sebagai dasar pengambilan rekomendasi.

Tabel 3.8
Gabungan Beberapa Analisa Yang Dipakai Dalam Studi

ANALISA PADA SUB BAB 3.1	ANALISA PADA SUB BAB 3.2	ANALISA PADA SUB BAB 3.3	ANALISA PADA SUB BAB 3.4	ANALISA PADA SUB BAB 3.5	ANALISA PADA SUB BAB 3.6	ANALISA PADA SUB BAB 3.7
<p>a) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan sawah</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung = 9,515 dan H0 diterima • Luas sawah berkurang sebesar 37,66% selama 2 tahun • 65% pemilik lahan sawah menjual sawah yang mereka miliki kepada pendatang dan kemudian dijadikan pemukiman penduduk <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan tagalan</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung = 12,174 dan H0 diterima • Luas tagalan berkurang 23,8% selama 2 tahun • 65% pemilik tagalan menjual lahan mereka untuk pemukiman penduduk, 25% pemilik tagalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa serta 10% pemilik tagalan menjualnya untuk fasilitas umum 	<p>a) Pembangunan jalan tembus tidak berpengaruh terhadap aksesibilitas masyarakat</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung 0,948 dan H0 ditolak • 83,7% responden pada umumnya beraktifitas atau melakukan kegiatan dalam satu desa atau satu kecamatan setiap harinya <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung 11,187 dan H0 diterima • Jumlah pemakai jalan tembus meningkat 68,75% 	<p>Pembangunan jalan tembus memberikan manfaat bagi masyarakat yaitu semakin banyaknya pemukiman penduduk dan semakin ramainya kondisi lalu lintas di sepanjang koridor jalan tembus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah pemukiman penduduk di sepanjang koridor jalan tembus sebanyak 183 unit yang berkembang selama 2 tahun. • Jumlah pemakai jalan tembus meningkat 68,75% 	<p>a) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tempat bertemu di rumah warga</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung 6,064 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 23,08% (16 responden) penduduk yang berinteraksi di rumah warga <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tempat umum</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung 31,089 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 31,7% responden yang berinteraksi di tempat umum 	<p>a) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian petani</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung 26,496 dan H0 diterima - Adanya penurunan jumlah petani sebesar 44,4% <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian pedagang</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung 30,587 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 42% responden yang bermata pencaharian sebagai pedagang 	<p>a) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan tempat interaksi masyarakat di sekitar jalan tembus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempat berinteraksi warga yang paling sering digunakan adalah di tempat kerja - Adanya perubahan sebesar 7,7% responden yang berinteraksi di tempat kerja <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan frekwensi pertemuan antar warga</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interaksi warga banyak dilakukan setiap minggu oleh penduduk setempat dengan perubahan sebesar 6,5% responden - Kegiatan yang dilakukan setiap minggu adalah pengajian dan tempatnya dilakukan secara bergiliran dari rumah penduduk yang satu ke rumah penduduk yang lain 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Variabel yang mempunyai pengaruh sangat kuat terhadap pembangunan jalan tembus adalah : <ul style="list-style-type: none"> • Variabel Tingkat Pendapatan 2. Variabel yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pembangunan jalan tembus adalah : <ul style="list-style-type: none"> • Variabel Jumlah Pedagang • Variabel Jumlah Wiraswasta • Variabel Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah warga • Variabel Frekwensi Pertemuan • Variabel Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja • Variabel Luas Pemukiman • Variabel Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum • Variabel Tingkat Kepadatan Bangunan • Variabel Jumlah Pemakai Jalan 3. Variabel yang tidak kuat pengaruhnya terhadap pembangunan jalan tembus adalah: <ul style="list-style-type: none"> • Variabel Luas Tegalan • Variabel Luas Sawah • Variabel Jumlah Petani

Tabel lanjutan 3.8

ANALISA PADA SUB BAB 3.1	ANALISA PADA SUB BAB 3.2	ANALISA PADA SUB BAB 3.3	ANALISA PADA SUB BAB 3.4	ANALISA PADA SUB BAB 3.5	ANALISA PADA SUB BAB 3.6	ANALISA PADA SUB BAB 3.7
<p>c) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan pemukiman</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung = 19,983 dan H0 diterima • Luas pemukiman bertambah 69,23% selama 2 tahun • 55% penduduk yang bermukim adalah penduduk pendatang dan 45% adalah penduduk asli Desa Pojok <p>d) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan tingkat kepadatan bangunan</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung = 5,767 dan H0 diterima • Tingkat kepadatan bangunan meningkat sebesar 1,07 unit/Ha atau sebesar 36,03% 			<p>c) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tempat bertemu di tempat kerja</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 6,775 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 33,3% responden yang berinteraksi di tempat kerja <p>d) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap frekwensi pertemuan antar warga</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 23,660 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 51,5% responden yang melakukan interaksi setiap harinya <p>e) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat keakraban</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 28,383 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 19,6% untuk tingkat keakraban dengan kategori sangat akrab dan 29,3% untuk tingkat keakraban dengan kategori akrab 	<p>c) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian wiraswasta</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 25,996 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 29% responden yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta <p>d) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat pendapatan penduduk</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 12,049 dan H0 diterima - Adanya jumlah kenaikan pendapatan Rp 200.000 sebanyak 40% responden, Rp 150.000 sebanyak 35% dan kenaikan pendapatan Rp 100.000 sebesar 25% <p>e) Pembangunan jalan tembus tidak berpengaruh terhadap lingkup kerja masyarakat</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 0,494 dan H0 ditolak - Penduduk banyak yang bekerja dalam lingkup satu desa atau dalam lingkup satu kelurahan (83,7%) 	<p>c) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan tingkat keakraban antar warga</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat keakraban warga yang paling dominan adalah kategori akrab dengan perubahan sebesar 15,2% responden - Hubungan akrab terjadi apabila dilakukan setiap hari, contoh menitipkan anak ke tetangga <p>d) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan mata pencaharian penduduk</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jenis mata pencaharian petani mengalami banyak perubahan yaitu sebesar - 3,4% responden. - 65% penduduk yang memiliki sawah menjual lahan mereka kepada masyarakat pendatang karena dirasa pendapatan tidak sesuai dengan biaya perawatan <p>e) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan tingkat pendapatan masyarakat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kenaikan pendapatan Rp 200.000 sebanyak 40%, kenaikan Rp 150.000 sebesar 35% dan kenaikan pendapatan sebesar Rp 100.000 sebesar 25% - Perubahan tingkat pendapatan terbesar adalah tingkat pendapatan Rp 100.000 - Rp 300.000 yaitu sebesar - 11% 	<p>Keterangan : Penentuan kategori sangat kuat, kuat dan tidak kuat pengaruh jalan tembus terhadap variabel berdasarkan nilai β terhadap Y</p>

Tabel lanjutan 3.8

KESIMPULAN HASIL ANALISA :

1. Pembangunan jalan tembus paling kuat pengaruhnya di sektor ekonomi masyarakat, khususnya pada variabel tingkat pendapatan masyarakat, jumlah pedagang dan jumlah wiraswasta. Hal ini dapat dilihat berdasarkan:
 - Nilai β terhadap Y dimana tingkat pendapatan menunjukkan nilai +7,78X, jumlah pedagang menunjukkan nilai +0,223 X dan jumlah wiraswasta menunjukkan nilai + 0,184 X.
 - F Hitung tingkat pendapatan masyarakat = 12,049, F Hitung jumlah pedagang = 30,587 dan F Hitung jumlah wiraswasta = 25,996 dan semuanya berarti H_0 diterima
 - Berdasarkan wawancara dengan Bapak sekretaris Desa Pojok terdapat kenaikan pendapatan Rp 200.000 sebanyak 40%, kenaikan Rp 150.000 sebesar 35% dan kenaikan pendapatan sebesar Rp 100.000 sebesar 25%
 - Berdasarkan hasil Quisioner adanya peningkatan sebesar 42% responden yang bermata pencaharian sebagai pedagang
 - Berdasarkan hasil quisioner adanya peningkatan sebesar 29% responden yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta
2. Pembangunan jalan tembus kuat pengaruhnya di sektor sosial masyarakat, khususnya pada variabel tempat interaksi yang sering digunakan di tempat kerja dan frekwensi pertemuan antar warga sering dilakukan tiap minggu. Hal ini dapat dilihat berdasarkan:
 - Nilai β terhadap Y dimana tempat jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja = + 0,103 X dan frekwensi antar warga = + 0,117 X
 - F Hitung tempat interaksi di tempat kerja = 6,775 dan frekwensi pertemuan antar warga = 23,660 dan semuanya berarti H_0 diterima.
 - Berdasarkan hasil quisioner adanya perubahan sebesar 7,7% responden yang berinteraksi di tempat kerja.
 - Berdasarkan hasil quisioner interaksi warga banyak dilakukan setiap minggu oleh penduduk setempat dengan perubahan sebesar 6,5% responden.
3. Pembangunan jalan tembus tidak kuat pengaruhnya di sektor penggunaan lahan, khususnya penggunaan lahan sawah dan tegalan. Hal ini dapat dilihat berdasarkan:
 - Nilai β terhadap Y dimana untuk penggunaan lahan sawah = 0,084 X dan penggunaan lahan tegalan = 0,077 X.
 - Berdasarkan hasil observasi di lapangan, luas sawah berkurang sebesar 37,66% dan luas tegalan berkurang 23,8% selama 2 tahun
 - Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% pemilik lahan sawah menjual sawah yang mereka miliki kepada pendatang dan kemudian dijadikan pemukiman penduduk
 - Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% pemilik tegalan menjual lahan mereka untuk pemukiman penduduk, 25% pemilik tegalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa serta 10% pemilik tegalan menjualnya untuk fasilitas umum

Sumber: Hasil Analisa

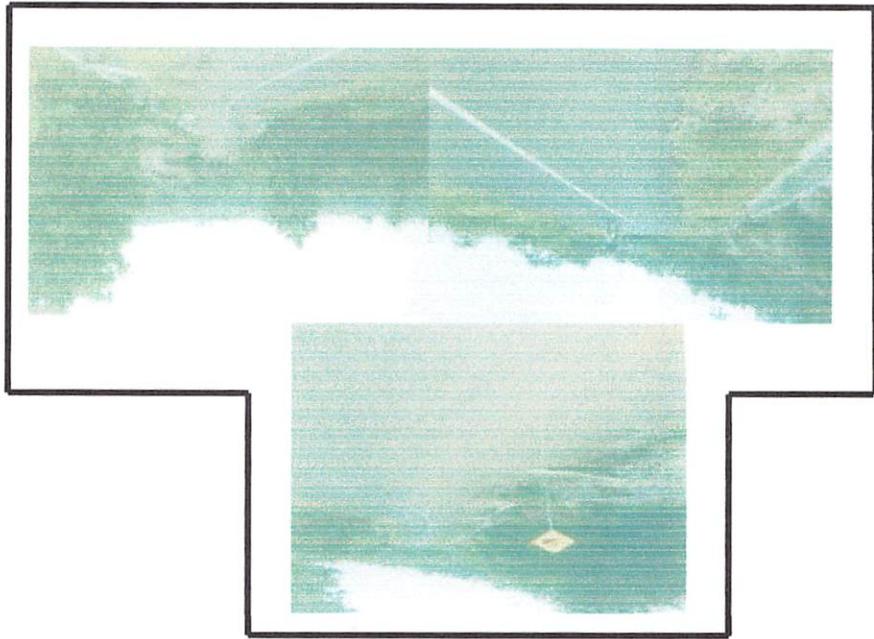
Berdasarkan beberapa analisa tersebut di atas maka akan disajikan hubungan keterkaitan antar analisa yang telah dipakai dalam studi. Analisa hubungan keterkaitan tersebut dapat dilihat pada tabel 3.9 berikut ini.

Tabel 3.9
Analisa Hubungan Keterkaitan Antar Analisa Yang Dipakai

NO	ANALISA YANG DIPAKAI	ANAISA PADA SUB BAB	BENTUK HUBUNGAN/KETERKAITAN
1	<p>a) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan pemukiman</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung = 19,983 dan H0 diterima • Luas pemukiman bertambah 69,23% selama 2 tahun • 55% penduduk yang bermukim adalah penduduk pendatang dan 45% adalah penduduk asli Desa Pojok <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap kondisi lalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung 11,187 dan H0 diterima • Jumlah pemakai jalan tembus meningkat 68,75%. 	<p>3.1</p> <p>3.2</p>	<p>Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan pemukiman dan kondisi lalu lintas. Semakin luas pemukiman penduduk maka kondisi lalu lintas di sepanjang jalan tembus semakin ramai. Hal ini dapat dilihat dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah pemukiman penduduk di sepanjang koridor jalan tembus semakin meningkat, yaitu 183 unit yang berkembang selama 2 tahun. • Jumlah pemakai jalan tembus meningkat menjadi 80 orang per hari dimana pemakianya 65% merupakan penduduk yang tinggal di sepanjang koridor jalan tembus.
2	<p>a) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan sawah</p> <ul style="list-style-type: none"> • F Hitung = 9,515 dan H0 diterima • Luas sawah berkurang sebesar 37,66% selama 2 tahun • 65% pemilik lahan sawah menjual sawah yang mereka miliki kepada pendatang dan kemudian dijadikan pemukiman penduduk <p>b) Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian petani</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung 26,496 dan H0 diterima - Adanya penurunan jumlah petani sebesar 44,4% 	<p>3.1</p> <p>3.5</p>	<p>Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan sawah dan mata pencaharian petani. Semakin berkurang luas sawah maka jumlah petani juga semakin berkurang. Hal ini dapat dilihat dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Semakin berkurangnya luas sawah yaitu sebesar 37,66% selama 2 tahun. Hal tersebut disebabkan pendapatan dari hasil bercocok tanam dirasa kurang memenuhi dan tidak sebanding dengan biaya perawatannya. • Dengan semakin berkurangnya luas sawah di sepanjang koridor jalan tembus maka jumlah petani juga berkurang yaitu sebesar 44,4% selama 2 tahun.
3	<p>a)Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap frekwensi pertemuan antar warga</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung = 23,660 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 51,5% responden yang melakukan interaksi setiap harinya <p>b)Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap mata pencaharian pedagang</p> <ul style="list-style-type: none"> - F Hitung 30,587 dan H0 diterima - Adanya peningkatan sebesar 42% responden yang bermata pencaharian sebagai pedagang 	<p>3.4</p> <p>3.5</p>	<p>Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap frekwensi pertemuan antar warga dan mata pencaharian pedagang. Dengan semakin banyaknya jumlah pedagang maka semakin banyak orang yang berinteraksidan frekwensi pertemuan tersebut semakin sering. Hal ini didasari dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dengan adanya pembangunan jalan tembus jumlah pedagang semakin meningkat 42% responden dan jumlah responden yang melakukan interaksi di tempat kerja (di warung) sebanyak 33,3%. • Dengan semakin banyaknya orang berinteraksi di warung maka frekwensi pertemuan yang terjadi juga semakin meningkat. Adapun frekwensi pertemuan meningkat sebanyak 33 orang per hari.

pemilik tegalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa serta 10% pemilik tegalan menjualnya untuk fasilitas umum.

3. Penentuan pusat-pusat pemukiman serta kebijakan pengembangannya dengan melihat kondisi yang ada di lapangan. Sehingga nantinya pengembangan pemukiman dapat lebih terarah dan tidak mengganggu keseimbangan lingkungan yang ada. Hal tersebut didasari semakin bertambahnya luas dan jumlah pemukiman penduduk dan apabila diprosentasekan penambahannya sebesar 69,23% selama 2 tahun dengan jumlah pemukiman sebanyak 183 unit. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 55% penduduk yang bermukim di sepanjang koridor jalan tembuys merupakan penduduk pendatang dan 45% merupakan penduduk asli Desa Pojok. Adapun alasan penduduk pendatang tersebut bermukim di sepanjang jalan tembus karena sudah lancarnya aksesibilitas, tempatnya yang strategis dan nantinya daerah ini terus berkembang.
4. Penentuan tingkat kepadatan bangunan di tiap unit lingkungan serta pengaturan jarak antar bangunan. Kepadatan sangat tinggi adalah lebih besar dari 75%, kepadatan menengah 45%-60%, kepadatan rendah 30%-45% dan kepadatan sangat rendah 30%. Untuk jarak kepadatan antar bangunan jarak antara bangunan satu dengan bangunan lainnya 2X tinggi bangunan. Hal ini didasari dengan semakin meningkatnya kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan tembus, dimana apabila diprosentasekan peningkatannya sebesar 1,07 unit/Ha dengan prosentse 36,03%. Peningkatan kepadatan bangunan disebabkan semakin banyaknya pemukiman penduduk yaitu sebanyak 183 unit yang berkembang selama 2 tahun.



BARB IV

BAB IV

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Desa Pojok merupakan salah satu dari ke-14 desa yang ada di Kecamatan Mojoroto yang sebelum tahun 2002 memiliki permasalahan, yaitu sebagai daerah terbelakang. Hal tersebut disebabkan oleh kesulitannya penduduk setempat dan penduduk dari daerah lain akan aksesibilitas untuk mencapai Desa Pojok tersebut. Sebelum tahun 2002 Desa Pojok terbagi atas 2 kedukuhan yang terpisah oleh jarak yang cukup jauh, yaitu Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang. Sehingga penduduk Kedukuhan Selomangleng tidak dapat bersosialisasi dan berinteraksi dengan penduduk Kedukuhan Lebaktumpang setiap harinya secara langsung, dan untuk mencapai ke salah satu kedukuhan tersebut mereka harus melewati jalan yang memutar sehingga dianggap tidak efisien baik dari segi waktu, jarak tempuh dan tenaga yang dikeluarkan.

Untuk mengatasi permasalahan yang ada maka pemerintah mengambil langkah yaitu dengan membangun jalan tembus yang menghubungkan antara dua kedukuhan yang terpisah. Rencana pembangunan jalan tembus ini mulai terealisasi pada tahun 2003, dimana proses pembangunannya dilakukan secara bertahap mulai tahun 2000. Dengan adanya pembangunan jalan tembus ini maka diharapkan dapat mengembangkan Desa Pojok melalui penyediaan sarana jalan sebagai bentuk perwujudan dari kelancaran aksesibilitas di daerah tersebut.

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa menggunakan metode analisa kualitatif, analisa perubahan dan analisa variabel yang terdapat pada bab III sebelumnya maka dapat diperoleh hasil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dengan adanya pembangunan jalan tembus terdapat perubahan penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan tersebut. Perubahan tersebut dapat dilihat dari semakin

berkurangnya penggunaan lahan sawah dan tegalan yang sebagian besar digunakan untuk pemukiman penduduk yang didukung dengan hasil quisioner dan wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok. Setiap tahun pemukiman penduduk semakin bertambah luas dan jumlahnya, sehingga tingkat kepadatan bangunan juga semakin tinggi.

2. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap kegiatan sosial masyarakat yang ada di sepanjang koridor jalan tersebut. Tempat interaksi warga yang sering digunakan adalah di tempat kerja, sedangkan frekwensi pertemuan antar warga yang paling sering dilakukan adalah setiap minggu. Adapun kegiatan yang dilakukan setiap minggu oleh warga setempat adalah pengajian Al- Qur'an yang pelaksanaannya dilakukan secara bergilir dari rumah penduduk yang satu ke rumah penduduk lainnya.
3. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap kondisi ekonomi masyarakat di sepanjang koridor jalan tersebut, khususnya ditinjau dari semakin meningkatnya tingkat pendapatan penduduk serta semakin bertambahnya jumlah pedagang dan wiraswasta.
4. Pembangunan jalan tembus membawa pengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri. Berdasarkan hasil analisa yang dilakukan pada sub bab 3.1 sampai dengan sub bab 3.7 diperoleh kesimpulan sebagai berikut:
 - a) Pembangunan jalan tembus paling kuat pengaruhnya di sektor ekonomi masyarakat., khususnya pada variabel tingkat pendapatan masyarakat, jumlah pedagang dan jumlah wiraswasta. Hal ini dapat dilihat berdasarkan:
 - Nilai β terhadap Y dimana tingkat pendapatan menunjukkan nilai $+7,78X$, jumlah pedagang menunjukkan nilai $+0,223 X$ dan jumlah wiraswasta menunjukkan nilai $+ 0,184 X$.
 - F Hitung tingkat pendapatan masyarakat = 12,049, F Hitung jumlah pedagang = 30,587 dan F Hitung jumlah wiraswasta = 25,996 dan semuanya berarti H_0 diterima
 - Berdasarkan wawancara dengan Bapak sekretaris Desa Pojok terdapat kenaikan pendapatan Rp 200.000 sebanyak 40%, kenaikan Rp 150.000 sebesar 35% dan kenaikan pendapatan sebesar Rp 100.000 sebesar 25%

- Berdasarkan hasil Quisioner adanya peningkatan sebesar 42% responden yang bermata pencaharian sebagai pedagang
 - Berdasarkan hasil quisioner adanya peningkatan sebesar 29% responden yang bermata pencaharian sebagai wiraswasta
- b) Pembangunan jalan tembus kuat pengaruhnya di sektor sosial masyarakat, khususnya pada variabel tempat interaksi yang sering digunakan di tempat kerja dan frekwensi pertemuan antar warga sering dilakukan tiap minggu. Hal ini dapat dilihat berdasarkan:
- Nilai β terhadap Y dimana tempat jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja = + 0,103 X dan frekwensi antar warga = + 0,117 X
 - F Hitung tempat interaksi di tempat kerja = 6,775 dan frekwensi pertemuan antar warga = 23,660 dan semuanya berarti H0 diterima.
 - Berdasarkan hasil quisioner adanya perubahan sebesar 7,7% responden yang berinteraksi di tempat kerja.
 - Berdasarkan hasil quisioner interaksi warga banyak dilakukan setiap minggu oleh penduduk setempat dengan perubahan sebesar 6,5% responden.
- c) Pembangunan jalan tembus tidak kuat pengaruhnya di sektor penggunaan lahan, khususnya penggunaan lahan sawah dan tegalan. Hal ini dapat dilihat berdasarkan:
- Nilai β terhadap Y dimana untuk penggunaan lahan sawah – 0,084 X dan penggunaan lahan tegalan – 0,077 X.
 - Berdasarkan hasil observasi di lapangan, luas sawah berkurang sebesar 37,66% dan luas tegalan berkurang 23,8% selama 2 tahun
 - Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% pemilik lahan sawah menjual sawah yang mereka miliki kepada pendatang dan kemudian dijadikan pemukiman penduduk
 - Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 65% pemilik tegalan menjual lahan mereka untuk pemukiman penduduk, 25% pemilik tegalan menjualnya untuk perdagangan dan jasa serta 10% pemilik tegalan menjualnya untuk fasilitas umum

Jadi berdasarkan hasil analisa di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tembus paling kuat pengaruhnya di sektor ekonomi, sedangkan pengaruhnya terhadap perubahan penggunaan lahan tidak kuat.

4.2. Rekomendasi

Adapaun beberapa hal yang dapat menjadikan masukan dalam studi ini adalah sebagai berikut:

1. Pengendalian pemanfaatan guna lahan sawah untuk keseimbangan ekosistem lingkungan. Hal ini didasari dengan semakin berkurangnya lahan sawah maka semakin berkurang juga lahan subur, dimana sawah digunakan sebagai tempat penyimpanan cadangan air tawar. Oleh sebab itu penggunaan sawah betul – betul harus dikendalikan agar tempat penyimpanan cadangan air tidak terus berkurang jumlahnya dan keseimbangan ekosistem lingkungan dapat terjaga.
2. Pengendalian/pengawasan luas tegalan dengan cara pengadaan Sistem Pengembangan Lahan Terarah dimana pemakaian lahan tegalan lebih diarahkan untuk pemukiman penduduk. Hal ini didasari bahwa tegalan merupakan salah satu lahan yang kurang subur (tanahnya agak kering), sehingga dapat dimanfaatkan untuk pemukiman penduduk.
3. Penentuan pusat-pusat pemukiman serta kebijakan pengembangannya dengan melihat kondisi yang ada di lapangan. Sehingga nantinya pengembangan pemukiman dapat lebih terarah dan tidak mengganggu keseimbangan lingkungan yang ada. Hal tersebut didasari semakin bertambahnya luas dan jumlah pemukiman penduduk dan apabila diprosentasekan penambahannya sebesar 69,23% selama 2 tahun dengan jumlah pemukiman sebanyak 183 unit. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Kepala Desa Pojok 55% penduduk yang bermukim di sepanjang koridor jalan tembuys merupakan penduduk pendatang dan 45% merupakan penduduk asli Desa Pojok. Adapun alasan penduduk pendatang tersebut bermukim di sepanjang jalan tembus karena sudah lancarnya aksesibilitas, tempatnya yang strategis dan nantinya daerah ini terus berkembang.
4. Pengendalian dan penentuan zona atau wilayah dengan tingkat kepadatan bangunan di tiap unit lingkungan serta pengaturan jarak antar bangunan. Kepadatan sangat tinggi adalah lebih besar dari 75%, kepadatan menengah 45%-60%, kepadatan rendah 30%-45% dan kepadatan sangat rendah 30%. Untuk jarak kepadatan antar bangunan jarak antara bangunan satu dengan bangunan lainnya 2X tinggi bangunan. Hal ini didasari dengan semakin

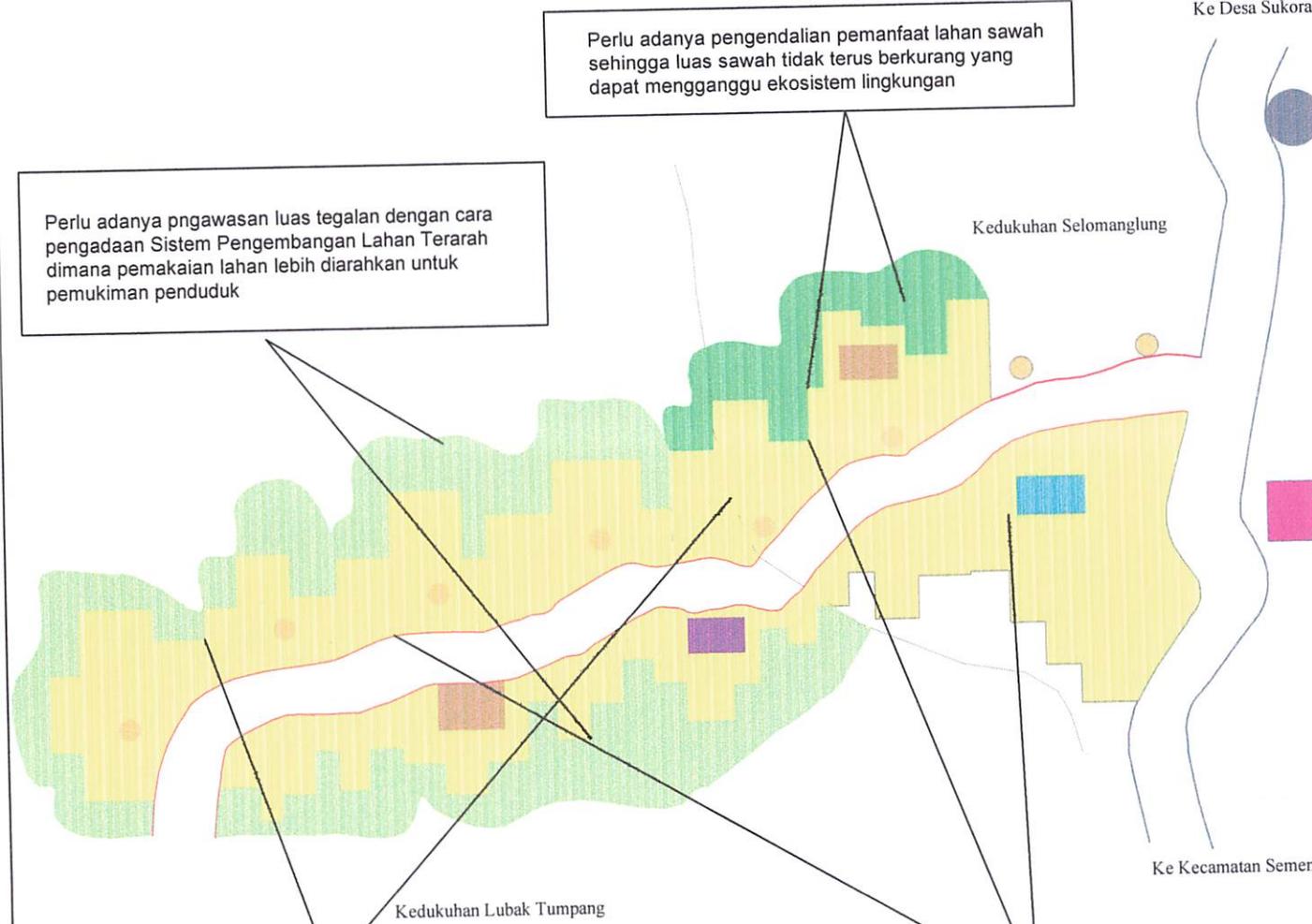
meningkatnya kepadatan bangunan di sepanjang koridor jalan tembus, dimana apabila diprosentasikan peningkatannya sebesar 1,07 unit/Ha dengan prosentse 36,03%. Peningkatan kepadatan bangunan disebabkan semakin banyaknya pemukiman penduduk yaitu sebanyak 183 unit yang berkembang selama 2 tahun. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta IV-1 berikut ini.

Perlu adanya pengendalian pemanfaat lahan sawah sehingga luas sawah tidak terus berkurang yang dapat mengganggu ekosistem lingkungan

Perlu adanya pngawasan luas tegalan dengan cara pengadaan Sistem Pengembangan Lahan Terarah dimana pemakaian lahan lebih diarahkan untuk pemukiman penduduk

Perlu adanya penentuan pusat-pusat pemukiman serta kebijakan pengembangannya dengan melihat kondisi yang ada di wilayah studi

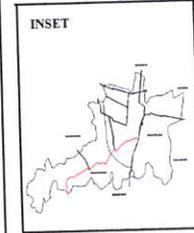
Perlu adanya pengendalian dan penentuan zona atau wilayah dengan tingkat kepadatan bangunan di tiap unit lingkungan serta pengaturan jarak antar bangunan



No. PETA : IV-1

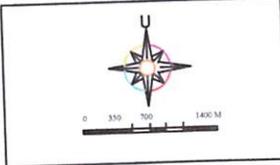
LEGENDA :

- : Batas Kedukuhan
- : Permukiman
- : Jalan
- : Pendidikan
- : Jalan Tembus
- : Museum
- : Kantor Kelurahan
- : Sawah
- : Tegalan
- : Mushola
- : Perdagangan dan jasa
- : Pos Kampling



SUMBER PETA : HASIL ANALISA

SKALA : 1 : 15.000



IDENTIFIKASI
PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN
PENGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO



TUGAS AKHIR

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2005

DAFTAR PUSTAKA

- Edward K. Morlok, *Teknik Dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga 1995
- Hanik, *Studi Analisa Pengaruh Pertumbuhan Transportasi Lalu Lintas Terhadap Kecenderungan Pertumbuhan dan Perubahan Pola Penggunaan Tanah*, TA Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, ITN Malang, Tahun 2000
- Johara T. Jaya Dinata, *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan Dan Wilayah*, ITB Bandung, 1999
- Mulyono Sadyohutomo, Ir, MCRP, *Diktat Kuliah Tata Guna Lahan*, Tahun 2001
- Nita Pratiwi, *Studi Asimilasi Budaya Masyarakat Banjar di Kab. Tulungagung dalam berdagang, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota*, ITN Malang, Tahun 2003
- Poerwa Darminto WYS, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, PN. Balai Pustaka, 1992
- Raldi Hendro Kostoer, *Penduduk Dan Aksesibilitas Kota*, Universitas Indonesia, 1996
- Sadono Sukirno, *Ekonomi Pembangunan*, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia
- Sukarno Wahab, Ir, *Diktat Mata Kuliah Transportasi*, Jurusan Teknik Planologi, Institut Teknologi Nasional Malang
- Susangko, Anthony J. Catatenese, James C.S, *Pengantar Perencanaan Kota*, 1996
- Sukarno Wahab, Ir, Intan Kencana Dewi, ST, *Diktat Kuliah Elemen Perencanaan Transportasi*, Jurusan Teknik Planologi, ITN Malang
- Suwarjoko Warpani, *Analisis Kota Dan Daerah*, ITB Bandung, 1984
- Soerjono Soekamto, *Sosiaologi Suatu Pengantar*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, 1995
- S. Tjokorda Nirarta, *Konsolidasi Lahan Perkotaan Sebagai Model Penyediaan Lahan Dalam Pembangunan Kota*, Paper Land and Planning Law&Regulation, 1990

- S. Tjokorda Nirarta, *Konsolidasi Lahan Perkotaan Sebagai Model Penyediaan Lahan Dalam Pembangunan Kota*, Paper Land and Planning Law&Regulation, 1990
- T.G. Mc Gee, Prof , British Columbia University, Vancouver, Kanda;*Kompas*, *Desember 1992:Tugas Akhir*, Aris Yuwono, ITN Malang
- Tamin Z. Sofyan, *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*, ITB Bandung, 1997

LAMPIRAN

A

DESIGN PENELITIAN

Pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Dilihat Dari Perubahan Penggunaan Lahan, Kondisi sosial dan Ekonomi Masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri

NO	SASARAN	TINJAUAN PUSTAKA	LANDASAN PENELITIAN	VARIABEL PENELITIAN	Jenis Data			ANALISA	OUTPUT
					URAIAN	TABEL	PETA		
1	Identifikasi kondisi penggunaan tanah sebelum dan sesudah adanya jalan tembus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengertian Tata Guna Tanah - Mnrt Johara T. Jaya Dinata: Tat guna tanah adalah pengaturan penggunaan tanah. - Mnrt Ir. Mulyono Sadyohutomo, M CRP: Tat guna tanah adalah konfigurasi penggunaan tanah(ruang) yang ada baik yang sesuai maupun yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang. ▪ Jenis penggunaan tanah di perkotaan menurut Ir. Mulyono 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penentu Tata guna tanah Menurut Johara T.Jayadinata terdiri atas: <ul style="list-style-type: none"> - Perilaku masyarakat (sosial behaviour) sebagai penentu - Penentu yang berhubungan dengan kehidupan ekonomi - Kepentingan umum sebagai penentu ▪ Teori Ajang Pusat atau Teori Tempat Pemusatan dari Christaller berdasarkan pemasaran <ul style="list-style-type: none"> - Bahwa suatu tempat merupakan pusat pemasaran atau pusat pelayanan dimana pusat-pusat pelayanan cenderung tersebar di dalam wilayah menurut pola berbentuk heksagon 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jenis penggunaan tanah ▪ Tingkat kepadatan bangunan 	*	*		<ul style="list-style-type: none"> - Analisa kuantitatif - Analisa kualitatif 	Untuk memperoleh gambaran kondisi perubahan luas penggunaan tanah di kawasan sekitar jembatan tersebut ditinjau dari aspek fisik, seperti; sawah, tegalan dan pemukiman

		<p>Sadyohutomo, M CRP adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Perumahan -Perdagangan -Industri -Jasa -Tanah Tidak Ada Bangunan -Taman -Perairan 	(segi enam).							
2	<p>Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek sosial dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus</p>	<p>Menurut Anderson dan Parker, ciri-ciri masyarakat:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Adanya sejumlah orang yang tinggal dalam suatu daerah tertentu b. Mengadakan atau mempunyai hubungan yang tetap dan teratur satu sama lain. c. Adanya keterkaitan karena memiliki kepentingan bersama. d. Adanya solidaritas yang tinggi sehingga akan terbentuk suatu peraturan atau norma- 	<p>Definisi kehidupan sosial menurut Poerwodarminto adalah segala sesuatu yang merupakan sebagian dari manusia satu sebagai subjek dengan manusia lain sebagai objek dan merupakan hubungan antara kumpulan masyarakat ataupun perorangan.</p> <p>Interaksi sosial menurut Soerjono Soekamto adalah bentuk umum proses sosial, oleh karena interaksi sosial merupakan syarat utama terjadinya aktifitas-aktifitas sosial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interaksi penduduk, meliputi: ▪ Tempat bertemu di rumah warga ▪ Tempat bertemu di tempat umum ▪ Tempat bertemu di tempat kerja ▪ Frekwensi pertemuan ▪ Tingkat keakraban 	*	*	*		<ul style="list-style-type: none"> - Analisa kuantitatif - Analisa kualitatif 	<p>Dengan data-data tersebut memudahkan untuk mengetahui kegiatan sosial masyarakat di sekitar jalan tembus dan perubahannya yang dilihat dari tempat bertemu, frekwensi pertemuan dan tingkat keakraban masyarakat</p>

norma terhadap masyarakat tersebut.

- Pengertian penduduk menurut Suwarjoko warpani adalah komposisi penduduk yang tidak hanya meliputi pengertian umur, kelamin dan lain-lain, tetapi juga klasifikasi tenaga kerja dan watak ekonomi, tingkat pendidikan, agama, ciri sosial dan angka statistik lainnya yang menyatakan distribusi frekwensi.

<p>Identifikasi aktifitas masyarakat terhadap aspek ekonomi dengan pengaruh adanya pembangunan jalan tembus</p>	<p>Menurut Drs. Kaelani H.D, pendapatan masyarakat adalah mendapatkannya gaji atau upah setelah melakukan suatu aktifitas atau pekerjaan sehari-hari baik itu pekerjaan tetap atau tidak tetap, yang kemudian gaji atau upah tersebut dipakai untuk keperluan sehari-hari.</p> <p>Manfaat transportasi dari segi ekonomi adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dapat dilakukannya pertukaran barang dan jasa di satu tempat (pasar) ▪ Persediaan barang pada lokasi pasar yang berbeda dapat disamakan ▪ Barang yang berlebihan di suatu lokasi 	<p>Peran sistem transportasi dalam pembangunan ekonomi adalah memberikan rangsangan kepada masyarakat untuk ingin mengubah sumber-sumber alam tentang suatu konsep transportasi sebagai alat penyalur kebutuhan dimana suatu barang ataupun orang harus dipindahkan dari satu tempat ke tempat yang lain untuk suatu kegiatan tertentu di tempat lain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jenis mata pencaharian ▪ Tingkat pendapatan ▪ Lingkup kerja 	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>	<p>Analisa kuantitatif</p>	<p>Dengan melihat dari aspek ekonomi masyarakat maka dapat diketahui perubahan yang terjadi dengan adanya jalan tembus tersebut terhadap jenis mata pencaharian, tingkat pendapatan, lingkup kerja dan ada tidaknya pekerjaan sampingan bagi penduduk setempat.</p>
---	---	--	---	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	---

		<p>dapat dipindahkan segera ke tempat yang kekurangan, sehingga keseimbangan harga barang tersebut dapat terjaga</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Memungkinkan spealisasi dala kegiatan ekonomi▪ Memungkinkan komunikasi kegiatan ekonomi▪ Harga barang dapat disamakan							
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Sumber : Hasil Kajian Teori

LAMPIRAN

B



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
JL. BENDUINGAN SIGURA-GURA NO 2
MALANG

QUISIONER

Tujuan quisioner ini dibuat untuk memperoleh gambaran mengenai akan pengaruh jalan tembus terhadap penggunaan lahan dilihat dari kegiatan responden misalnya pendidikan, perdagangan, mata pencaharian, perubahan penggunaan lahan dan persepsi masyarakat dengan adanya jalan tembus.

LOKASI SURVEI

- RT/RW :
- Desa :

A. Identitas keluarga pribadi dan keluarga

1. Nama saudara/i : Umur
2. Jenis kelamin : a. Laki-laki b. Perempuan
3. Status keluarga :
 - a. Kepala Keluarga
 - b. Ibu rumah tangga
 - c. Anak
 - d. Saudara
 - e. Orangtua KK/ibu RT
 - f. Lain-lain,.....
4. Pendidikan :
 - a. Tidak sekolah
 - b. Belum/tidak/tamat akademi
 - c. Belum/tidak/tamat perguruan tinggi
 - d. Belum/tidak/tamat SMU

e. Belum/tidak/tamat SLTP

f. Belum/tidak/tamat SD

g. Pendidikan lain,

5. Keterangan anggota keluarga

No	L/P	Status Dalam Keluarga	Agama	Pendidikan	Lokasi kerja.sekolah	Jarak	Alat transportasi

6. Kegiatan responden

Jenis Kebutuhan	Jenis Fasilitas	Jarak dari rumah	Kendaraan yang dipakai
Primer kebutuhan sehari-hari			
Sekunder			
- pakaian			
- sepatu/sandal			
- alat tulis			
- dll			
Tersier			
- alat elektronika			
- kendaraan			
- dll			

Keterangan :

Jenis Fasilitas :

- a. pasar pusat
- b. pasar setempat
- c. warung
- d. plaza/pertokoan
- e. toko/kios/PKL

Jarak dari rumah :

a. 0 – 1 km

b. 1 – 2 km

c. > 2 km

	e. Jasa f. Pertukangan g. Buruh tani h. Guru i. Pensiunan j. Lainnya, tolong sebutkan	e. Lainnya, tolong sebutkan	d. Luar Kota e. Luar Propinsi	e. > Rp. 1.000.000
--	---	--------------------------------------	----------------------------------	--------------------

C. Sosial Masyarakat

1. Pertanyaan ini mengenai jarak sosial warga dulu maupun sekarang dengan adanya pembangunan jalan tembus

Waktu	Tempat/pertemuan	Frekuensi pertemuan	Pembicaraan dalam pertemuan	Alat komunikasi
Dulu				
Sekarang				

Keterangan tabel :

Tempat bertemu/interaksi antar warga :

- di balai desa
- di tempat umum
- di rumah warga
- di tempat kerja
- tempat lain, sebutkan.....

Yang dibicarakan dalam pertemuan tersebut:

- Masalah pekerjaan sehari-hari
- Masalah pembangunan
- Masalah pribadi
- Dan lainnya, sebutkan.....

Frekwensi pertemuan :

- Setiap hari
- Seminggu sekali

- c. Sebulan sekali
- d. Tidak bertemu
- e. Lainnya, sebutkan.....

Alat komunikasi antar warga:

- a. Bertatap muka
- b. Melalui telephon
- c. Dengan perantara orang lain
- d. Lainnya, sebutkan.....

2. Bagaimanakah tingkat keakraban warga menurut Anda?

Dimensi waktu	Tingkat keakraban
Dulu/sebelum	
Sekarang adanya jalan tembus	

Keterangan Tabel:

- a. Tidak akrab
- b. Agak akrab
- c. Akrab
- d. Lebih dari akrab
- e. Sangat akrab

D. Perubahan Penggunaan Lahan

1. Pertanyaan pada tabel ini mengenai penggunaan tanah yang anda miliki

Waktu	Kepadatan bangunan (%)	Jenis penggunaan lahan	Luas tanah
Sebelum			
Sekarang			

Keterangan tabel :

Kepadatan bangunan :

- a. Padat sekali (>70%)
- b. Padat (60-70%)
- c. Agak renggang (40-60%)
- d. Renggang (30-40%)
- e. Sangat renggang (<30%)

Jenis penggunaan tanah :

- a. Sawah
- b. Tegalan
- c. Perumahan
- d. Perkantoran
- e. Perdagangan dan jasa
- f. lainnya,
sebutkan.....

Luas lahan :

- a. 0 - 1 Ha
- b. 1 – 3 Ha
- c. 3,5 – 6 Ha
- d. 6 – 10 Ha
- e. > 10 Ha

E. Presepsi masyarakat akan perubahan jenis penggunaan lahan dengan adanya faktor jalan tembus

1. Apakah anda setuju dengan adanya perubahan penggunaan lahan yang terjadi?

- a. Sangat setuju
- b. Setuju
- c. Biasa saja
- d. Kurang setuju
- e. Tidak setuju
- f. Alasan lainnya

2. Bagaimana pendapat saudara tentang luas tanah yang saudara miliki sekarang?

- a. Luas sekali
- b. Luas
- c. Sedang

- d. Sempit
 - e. Sempit sekali
4. Bagaimana saudara dengan letak tanah yang anda miliki dengan adanya perubahan penggunaan tanah?
- a. Setuju, karena dekat dengan jalan dan fasilitas
 - b. Kurang setuju, karena tanah saya jadi tertutup bangunan baru
 - c. Tidak ada pengaruh, walaupun ada perubahan bangunan tanah tidak berdampak apapun bagi saya
 - d. Tidak setuju, perubahan penggunaan tanah akan membawa dampak negatif serta menimbulkan kerawanan sosial dan kehilangan pekerjaan.
 - e. Sangat tidak setuju, karena.....
- F. Perubahan yang terjadi dengan adanya jalan tembus terhadap pola kehidupan dalam masyarakat**
1. Dampak positif apakah yang anda dapatkan dengan adanya perubahan penggunaan tanah di sekitar jalan tembus?
- a. dapat pekerjaan baru yang dapat menambah penghasilan
 - b. Mendapatkan teman baru
 - c. Mendapatkan fasilitas baru dengan adanya perubahan penggunaan tanah
 - d. Tidak sepi dengan adanya warga pendatang
 - e. Alasan lain, seperti.....
2. Dampak negatif apakah yang anda dapatkan dengan adanya perubahan penggunaan tanah di sekitar jalan tembus?
- a. Menimbulkan kerawanan/kejahatan
 - b. Ramainya akan kendaraan yang lewat
 - c. Menimbulkan kebisingan
 - d. Tidak aman apabila anak-anak keluar rumah
 - e. Alasan lain, seperti.....
3. Apakah pendapat anda dengan menimbulkan akan dampak negatif akibat perubahan penggunaan tanah dengan dibangunnya fasilitas jalan tersebut?

- a. Meningkatkan kemampuan akan manfaat peluang usaha yang muncul karena perubahan penggunaan tanah
 - b. Dengan mengefektifkan tanah yang sempit dengan ditanami dengan tanaman pertanian untuk mengantisipasi akan berkurangnya lahan pertanian
 - c. Meningkatkan kewaspadaan akan kerawanan kejahatan yang tidak diinginkan
 - d. Mempererat akan hubungan antar warga dengan dampak negatif yang muncul
 - e. Alasan lain, seperti.....
4. Apakah usulan anda untuk mengurangi dampak positif dengan perubahan pola penggunaan lahan yang terjadi?
- a. Memperkuat kedudukan akan lembaga ada pada dalam kehidupan bermasyarakat
 - b. Mengurangi akan penjualan tanah dengan melakukan persewaan tanah kepada investor
 - c. Meningkatkan akan peran serta pemerintah dan swasta dalam pelestarian budaya
 - d. Meningkatkan interaksi antar masyarakat pendatang dengan mengurangi akan kesenjangan sosial yang terjadi

G. Pendapat masyarakat dengan adanya akses jalan tembus ke tempat kegiatan

1. Apakah dengan adanya akses jalan tembus ke tempat kerja bertambah jauh atau dekat?
- a. Jauh
 - b. Agak jauh
 - c. Dekat
2. Apakah dengan adanya jalan tembus ke pusat perdagangan dan jasa bertambah jauh atau dekat?
- a. Jauh
 - b. agak jauh
 - c. Dekat

3. Apakah dengan adanya jalan tembus ke sekolah bertambah dekat atau jauh?

- a. Jauh
- b. agak jauh
- c. Dekat

4. Bagaimana kondisi lalu lintas jalan tembus?

- a. Ramai
- b. Agak ramai
- c. Sedang
- d. Sepi

LAMPIRAN

C

WAWANCARA

JUDUL : Identifikasi pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri

INSTANSI : BPN

Check list ini bertujuan untuk mendapatkan data-data dan informasi langsung dari instansi yang terkait dalam hal ini BPN sebagai badan pemerintahan yang bertugas dalam hal pembangunan daerah. Data-data yang diperoleh nantinya akan digunakan sebagai masukan dan penunjang dalam pengerjaan penelitian.

Data-data yang dibutuhkan :

Data kepemilikan tanah di Kepemilikan tanah di Desa Pojok khususnya di sekitar koridor jalan tembus.

Daftar Pertanyaan :

1. Dalam pengembangan jalan tembus, apakah dalam pembebasan tanah dalam pembangunan tidak ada hambatan?.....
2. Kendala apa dalam pembebasan tanah dalam pembangunan jalan tembus tersebut?
.....
3. Bagaimana izin yang diberikan dalam pembangunan jalan tembus tersebut?
.....
4. Bagaimana prospek pengembangan pembangunan di Kota Kediri dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut?
.....
.....
5. Bagaimana izin mendirikan bangunan dalam proses pola penggunaan lahan di sekitar jalan tembus?.....
6. Apa tujuan adanya pembangunan jalan tembus tersebut bagi pengembangan Kota Kediri itu sendiri?.....

WAWANCARA

JUDUL : Identifikasi pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri

INSTANSI : BAPPEDA

Check list ini bertujuan untuk mendapatkan data-data dan informasi langsung dari instansi yang terkait dalam hal ini BAPPEDA sebagai badan pemerintahan yang bertugas dalam hal pembangunan daerah. Data-data yang diperoleh nantinya akan digunakan sebagai masukan dan penunjang dalam pengerjaan penelitian.

Data-data yang dibutuhkan :

1. Fisik dasar, antara lain :
 - a. Topografi
 - b. Klimatologi
 - c. Hidrologi
 - d. Geologi
2. Fisik binaan yaitu land use / penggunaan lahan Desa Pojok
3. Sarana dan prasaranan (bentuk data : peta, tabel dan uraian)

Daftar Pertanyaan :

1. Apakah ada rencana lebih lanjut mengenai pengembangan pada sekitar jalan tembus yang ada di Desa Pojok Kecamatan Mojoroto tersebut?
.....
2. Jenis pengembangan apa yang diprioritaskan untuk dikembangkan di sekitar koridor jalan tembus tersebut?
.....
3. Bagaimanakah proses pengembangan pembangunan di desa Pojok dengan adanya jalan tembus tersebut?
.....

4. Kira-kira hambatan apa yang terjadi dalam perencanaan jalan tembus pada masyarakat di Desa Pojok?

.....

5. Dalam pengembangan jalan tembus, apakah dalam pembebasan tanah dalam pembangunan tidak ada hambatan?

.....

6. Apakah masyarakat setuju dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut?

.....

7. Apakah masyarakat tahu akan dikembangkannya jalan tembus tersebut?

.....

8. Apakah dalam pembangunan jalan tembus pemerintah bekerja sama dengan pihak swasta?.....

9. Apakah ada keinginan atau usulan dari masyarakat dengan dibangunnya jalan tembus tersebut?

.....

10. Apakah ada rencana penataan lahan di sekitar koridor jalan tembus untuk meningkatkan kualitas lahan di sekitar koridor jalan tembus tersebut?

.....

11. Bagaimana tingkat aksesibilitas masyarakat dengan adanya jalan tembus tersebut?

.....

.....

WAWANCARA

JUDUL : Identifikasi pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri

OBJEK : Kepala Desa Pojok

Check list ini bertujuan untuk mendapatkan informasi langsung dari pihak-pihak yang terkait dimana di sini adalah Bapak Kepala Desa Pojok Kecamatan Mojoroto Kota Kediri mengenai jalan tembus dan perkembangan yang terjadi di sepanjang koridor jalan serta pengaruh atau dampak yang ditimbulkannya. Informasi yang diperoleh nantinya akan digunakan sebagai masukan dan penunjang dalam pengerjaan penelitian.

Daftar Pertanyaan :

1. Apa yang melatar belakangi dibangunnya pembangunan jalan tembus tersebut?.....
2. Kapan jalan tembus tersebut dibangun dan pada tahun berapa jalan tersebut mulai digunakan oleh masyarakat sekitar?.....
3. Bagaimana tanggapan masyarakat sekitar dengan dibangunnya jalan tembus tersebut?.....
4. Apa saja dampak positif yang ditimbulkan oleh jalan tembus terhadap kehidupan masyarakat sekitar?.....
5. Dampak negatif apa saja yang timbul dengan adanya pembangunan jalan tembus?.....
6. Bagaimana pengaruh pembangunan jalan terhadap perubahan penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan?
.....

7. Apakah perkembangan pemukiman di sepanjang koridor jalan tersebut akibat adanya pembangunan jalan tembus?
Alasan.....
8. Apakah jalan tembus membawa pengaruh terhadap kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar?.....
9. Berapakah kisaran tingkat pendapatan masyarakat Desa Pojok selama satu bulan?.....
10. Apakah dengan berjualan di sepanjang jalan tembus tidak membawa pengaruh buruk bagi lingkungan sekitar?.....
11. Bagaimana kondisi lalu lintas di sepanjang koridor jalan pada saat ini?.....
12. Penduduk sebagian besar lingkup kerjanya berada dimana, apakah dalam satu desa, satu kecamatan, satu kota atau bahkan sampai luar kota?
13. Apakah berjualan di sepanjang jalan tembus tersebut merupakan pekerjaan utama bagi penduduk sekitar?.....
14. Bagaimana pengaruh jalan tembus terhadap mata pencaharian penduduk?.....
15. Berapakah kira-kira kenaikan tingkat pendapatan penduduk yang berjualan di sepanjang koridor jalan tembus?.....

WAWANCARA

- JUDUL** : Identifikasi pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan, kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojojoto Kota Kediri
- OBJEK** : Sekretaris Desa Pojok (SEKDES)

Check list ini bertujuan untuk mendapatkan informasi langsung dari pihak-pihak yang terkait dimana di sini adalah Masyarakat Di Sekitar Jalan Tembus Desa Pojok Kecamatan Mojojoto Kota Kediri mengenai jalan tembus dan perkembangan yang terjadi di sepanjang koridor jalan serta pengaruh atau dampak yang ditimbulkannya. Informasi yang diperoleh nantinya akan digunakan sebagai masukan dan penunjang dalam pengerjaan penelitian.

Daftar Pertanyaan :

1. Apakah Bapak merupakan penduduk asli yang sudah lama bermukim di Desa Pojok?.....
2. Jika tidak alasan apakah yang membuat Bapak bermukim di daerah ini?.....
.....
3. Apakah Bapak setuju dengan pembangunan jalan tembus ini?.....
Alasan
4. Bapak bermata pencaharian sebagai.....
5. Berapakah kira-kira waktu yang diperlukan untuk sampai ke tempat kerja:
 - a. Sebelum adanya pembangunan jalan tembus.....
 - b. Setelah adanya pembangunan jalan tembus.....
6. Bagaimana hubungan interaksi antar warga sekitar?.....
7. Bagaimana hubungan Bapak dengan warga sekitar?.....

8. Apakah pembangunan jalan tembus ini membawa pengaruh terhadap tingkat pendapatan warga di sekitar jalan tembus?.....
Jika iya mengapa hal tersebut terjadi dan berapa kira-kira kenaikan pendapatan tersebut perbulan (dalam rupiah).....
.....

HASIL WAWANCARA

RESPONDEN 1 : Instansi Bappeda Bagian Perencanaan Ir. M Saleh MSc

1. Jalan tembus yang ada di Desa Pojok beralamatkan di Jl. Kolonel Surahmad. Jalan tembus tersebut pada awalnya dirintis dengan adanya AMD (ABRI Masuk Desa) pada tahun 1987, dimana pada saat itu ABRI beserta rakyat sekitar membuka hutan untuk dijadikan jalan. Hal tersebut bertujuan untuk membuka daerah terisolir sehingga terciptanya kelancaran akses diantara dua kedukuhan yang terpisah, yaitu Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang. Adapun rencana lebih lanjut mengenai pengembangan jalan tembus tersebut adalah melengkapi sarana dan prasarana yang ada di sekitar jalan tembus serta mengadakan pengembangan desa, dimana salah satunya pengembangan wisata.
2. Jenis pengembangan yang diprioritaskan untuk dikembangkan di sekitar jalan tembus adalah pengembangan perdagangan dan jasa, pemukiman penduduk dan pengembangan wisata.
3. Proses pengembangan pembangunan di Desa Pojok dengan adanya jalan tembus tersebut adalah dengan membuka jalan dan kemudian jalan tersebut dibangun (sampai proses pengerasan jalan selesai) yang selanjutnya diadakan pelengkapan utilitas (air, listrik dan telepon). Dengan adanya kelengkapan utilitas tersebut yaitu sekitar tahun 2003 maka banyak penduduk yang kemudian bermukim di sepanjang koridor jalan tembus. Adapun alasan penduduk untuk bermukim di sekitar jalan tembus adalah daerah tersebut sudah lancar aksesibilitasnya serta fasilitas dan utilitasnya sudah terpenuhi. Dengan bermukimnya penduduk maka terjadi imbal balik, yaitu penduduk banyak yang berjualan di sekitar koridor jalan tembus sehingga adanya peningkatan ekonomi penduduk.
4. Hambatan yang terjadi dalam perencanaan jalan tembus adalah kemampuan APBD yang terbatas, pola pikir masyarakat yang masih tradisional dan daerah tersebut rawan akan tindak kejahatan.

5. Dalam pengembangan jalan tembus tidak ada hambatan pada pembebasan tanah, karena lahan tersebut pada awalnya merupakan hutan dan sawah. Masyarakat yang mempunyai sawah di sekitar jalan tembus memberikan secara Cuma-Cuma lahan yang ada untuk digunakan pembangunan jalan.
6. Pada umumnya masyarakat di Desa Pojok setuju dengan adanya pembangunan jalan tembus.
7. Masyarakat mengetahui akan adanya pengembangan jalan tembus tersebut, sehingga setelah fasilitas dan utilitas di sepanjang koridor jalan tembus tersebut dirasa cukup maka banyak penduduk yang bermukim di sana.
8. Pembangunan jalan tembus tersebut tidak bekerja sama dengan pihak swasta, atau dengan kata lain merupakan proyek pemerintah. Adapun dananya berasal dari APBD Kota Kediri.
9. Pada saat jalan tembus tersebut belum dibangun masyarakat setempat tidak mempunyai keinginan atau usulan mengenai jalan tersebut. Mereka hanya mendukung adanya jalan baru setelah pemerintah hendak membangun adanya pembangunan jalan tersebut. Jadi bisa dikatakan bahwa partisipasi masyarakat di Desa Pojok terhadap pembangunan jalan tembus dirasa kurang.
10. Untuk terciptanya lahan yang kondusif maka ada rencana penataan lahan di sekitar jalan tembus, dimana di sepanjang jalan tersebut digunakan untuk pemukiman serta perdagangan dan jasa. Selain itu juga adanya pengembangan kawasan khusus yaitu kawasan wisata Selomangleng di sekitar jalan tembus akibat adanya pembangunan jalan.
11. Tingkat aksesibilitas masyarakat dengan adanya jalan tembus tersebut tergolong sedang, karena pada hari-hari kerja sebagian penduduk menggunakan jalan tersebut. Tetapi pada hari-hari libur jalan tersebut ramai akan pengunjung wisata dan banyak yang membeli makanan dan minuman di sepanjang koridor jalan.

HASIL WAWANCARA

RESPONDEN 2: Instansi BPN Ir. Soenadi,MM

1. Dalam pembangunan jalan tembus tidak ada hambatan untuk pembebasan tanah. Tanah merupakan milik perhutani, dan tanah milik masyarakat diberikan cuma-cuma pada pemerintah tanpa meminta ganti rugi.
2. Dalam pembebasan tanah untuk pembangunan jalan tembus tidak ada kendala.
3. Izin yang diberikan untuk pembangunan jalan tembus tersebut adalah merupakan kerjasama dari Perhutani dan Kodim Kota Kediri.
4. Prospek pengembangangan pembangunan dengan adanya jalan tembus adalah jalan tersebut merupakan investasi untuk pengembangan Kota Kediri selanjutnya, dimana secara khusus lebih ditekankan untuk pengembangan Desa. Hal ini didasari dari RTRW dan RBWK yang ada serta moto bahwa Kota Kediri merupakan Tri Bina Kota, yaitu kota industri, perdagangan dan jasa serta pendidikan.
5. Izin Mendirikan Bangunan dalam proses penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan tembus untuk pemukiman penduduk berjalan dengan baik melalui KUPT.
6. Tujuan adanya pembangunan jalan tembus bagi pengembangan Kota Kediri adalah kelancaran aksesibilitas, pemerataan pembangunan antara pusat dan tepi kota serta pemerataan kepadatan penduduk dari wilayah padat penduduknya ke wilayah yang jarang penduduknya.

HASIL WAWANCARA

RESPONDEN 4 : Bapak Soekari (Sekretaris Desa Pojok)

1. Bapak Soekari bukan penduduk asli Desa Pojok, melainkan penduduk pendatang. Beliau berasal dari Desa Banjaran Kecamatan Pesantren Kota Kediri. Beliau mulai pindah dan membangun rumah pada tahun 2003, tahun 2004 rumah tersebut mulai dihuni. Beliau bermukim di Kedukuahn Selomangleng.
2. Alasan Bapak Soekari bermukim di sepanjang koridor jalan tembus adalah daerah ini mulai ramai dan aksesibilitasnya juga sudah lancar. Selain itu daerah ini juga sudah dijangkau angkutan kota, sehingga memudahkan masyarakat untuk menuju ke pusat kota. Selain itu daerah ini juga dekat dengan kawasan wisata yaitu Goa Selomangleng dan Museum Tirtayasa serta adanya tempat pendidikan. Dengan kata lain daerah ini mulai berkembang.
3. Bapak Soekari setuju dengan pembangunan jalan tembus. Adapun alasannya adalah dengan adanya pembangunan jalan tembus tersebut maka daerah di sekitar jalan tersebut mulai berkembang dan ramai. Selain itu penduduk juga ada yang berjualan di sepanjang koridor jalan, sehingga dapat meningkatkan pendapatan.
4. Bapak Soekari bermata pencaharian sebagai PNS dan sekarang menjabat sebagai Sekretaris Desa.
5. Waktu yang dibutuhkan untuk menuju ke tempat bekerja dengan kendaraan bermotor:
 - a. Sebelum pembangunan jalan tembus: 45 menit
 - b. Setelah pembangunan jalan tembus : 30 menit
6. Hubungan interaksi antar warga sekitar umumnya baik dan tingkat keakrabannya adalah akrab dan sangat akrab, hal ini dapat dilihat dari banyaknya warga yang sering mengobrol atau berbicara hal-hal yang ringan di depan rumah atau di tempat umum, seperti masjid.

7. Bapak Soekari berhubungan baik dengan tetangga sebelah rumahnya, bahkan beliau juga kenal dengan beberapa penduduk yang ada di Kedukuhan Lebaktumpang.
8. Pembangunan jalan tembus berpengaruh terhadap tingkat pendapatan penduduk sekitar jalan tembus. Adanya pembangunan jalan tembus mengakibatkan banyak penduduk yang membuka usaha untuk memperoleh pendapatan sampingan. Adapun penduduk yang memperoleh kenaikan pendapatan sebesar Rp 200.000 adalah 40 %, Rp 150.000 sebanyak 35 % dan Rp 100.000 sebanyak 25%.

HASIL WAWANCARA

RESPONDEN 3 : Bapak Drs. Wiryo Utomo, Mhum (Kepala Desa Pojok)

1. Yang melatar belakangi dibangunnya jalan tembus ini adalah untuk menjadikan Desa Pojok lepas dari predikat desa tertinggal dengan jalan membuka akses yang ada serta melengkapi fasilitas dan utilitasnya dengan memanfaatkan potensi Desa yang ada yaitu wisata Goa Selomangleng dan Museum Tirtayasa.
2. Jalan tembus mulai dibangun bulan Juli tahun 2000 dan baru pada bulan Februari tahun 2003 jalan tembus tersebut dapat dimanfaatkan oleh warga setempat.
3. Pada umumnya penduduk sekitar merasa setuju dengan pembangunan jalan tembus, karena dengan adanya jalan tembus maka akses barang, orang dan uangpun semakin lancar. Selain itu hubungan sosial antara penduduk di kedua kedukuhan yang semula terpisah menjadi semakin baik dengan adanya jalan tembus.
4. Dampak positif dengan adanya jalan tembus antara lain :
 - Banyak penduduk pendatang yang bermukim
 - Kondisi lalu lintas di sekitar jalan tembus semakin ramai
 - Aksesibilitas orang, barang dan uang lancar
 - Penduduk banyak yang membuka usaha di sekitar jalan tembus
 - Meningkatkan pendapatan warga sekitar
 - Adanya angkutan kota yang menghubungkan Desa Pojok dengan pusat kota
 - Dijadikan tempat olah raga dan rekreasi keluarga (menikmati pemandangan alam)
5. Dampak negatifnya:
 - Karena tidak ada lampu penerangan jalan di sekitar jalan tembus sangat gelap pada malam hari
 - Rawan kejahatan

6. Pengaruh pembangunan jalan tembus terhadap perubahan penggunaan lahan di sepanjang jalan tersebut adalah 65% responden menjual lahan sawah untuk dijadikan pemukiman penduduk dan 25% responden untuk perdagangan dan jasa,serta 65% responden menjual tegalan untuk dijadikan pemukiman penduduk, 25% responden untuk perdagangan dan jasa dan 10% responden untuk lain-lain(mushola dan pos kampling).
7. Perkembangan pemukiman di sepanjang koridor jalan tersebut akibat adanya pembangunan jalan tembus. Hal tersebut disebabkan oleh semakin lancarnya akses maka penduduk pendatang tertarik untuk bermukim dan letaknya strategis. Hal ini dapat dibuktikan bahwa 55% penduduk yang bermukim di sepanjang jalan tembus adalah penduduk pendatang dan 45% adalah penduduk asli Desa Pojok.
8. Pengaruh jalan tembus terhadap kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar:
 - Penduduk semakin sering bertemu
 - Penduduk Kedukuhan Selomangleng dan Kedukuhan Lebaktumpang semakin akrab
 - Penduduk setempat banyak yang membuka usaha di sepanjang jalan tembus dengan tujuan untuk mendapatkan penghasilan sampingan. Adapun jumlah kenaikan pendapatan Rp 200.000 adalah sebanyak 40%, Rp 150.000 sebanyak 35% dan kenaikan pendapatan Rp 100.000 sebesar 25%.
9. Kisaran pendapatan penduduk Desa Pojok rata-rata Rp 300.000 - Rp 800.000 per bulan.
10. Dengan semakin banyaknya penjual makanan dan minuman di sekitar jalan tembus tentu mengganggu kondisi lingkungan yang ada. Hal ini disebabkan banyak penjual dan pembeli yang membuang sampah sembarangan, sehingga sampah-sampah tersebut berserakan dimana-mana.
11. Kondisi lalu lintas di sepanjang koridor jalan tembus ini semakin ramai, apalagi dengan adanya angkutan kota (angkot) yang menghubungkan antara Desa Pojok dengan pusat kota.

12. Penduduk Desa Pojok sebagian besar lingkup kerjanya dalam 1 desa dan dalam 1 kecamatan saja.
13. Berjualan di sepanjang jalan tembus tersebut pada umumnya bukan pekerjaan utama bagi penduduk sekitar. Sebagian besar suami mereka bekerja (sebagai petani atau PNS) dan istrinya ikut membantu dengan jalan membuka warung di tepi koridor jalan tembus.
14. Pengaruh jalan tembus terhadap mata pencaharian penduduk:
 - Jumlah petani semakin berkurang
 - Jumlah pedagang dan wiraswasta semakin bertambah
15. Kenaikan tingkat pendapatan penduduk yang berjualan di sepanjang koridor jalan tembus adalah Rp 200.000 adalah sebanyak 40%, Rp 150.000 sebanyak 35% dan kenaikan pendapatan Rp 100.000 sebesar 25%.

D

LAMP IRAN

PENGUJIAN VARIABEL

Dalam pengujian variabel ke dalam persamaan jalan tembus tersebut digunakan regresi linier berganda. Analisa regresi linier berganda merupakan perluasan dari analisa regresi linier sederhana. Dalam hal ini prediksi perubahan variabel *dependent* (X) akan menjadi lebih baik apabila dimasukkan lebih dari satu variabel *independent* (Y) dalam persamaan liniernya. Dalam metode ini terdapat beberapa asumsi-asumsi tertentu yang digunakan, yaitu:

1. Variabel-variabel *independent* (bebas) dan *dependent* (terikat) mempunyai hubungan linier.
2. Variabel terikatnya merupakan variabel X .
3. Variabel bebasnya merupakan variabel Y .
4. Distribusi kondisionil dari variabel terikat berdasarkan berbagai kombinasi variabel bebas tertentu, semuanya berdistribusi normal.
5. Variance dari distribusi kondisionil variabel terikat berdasarkan berbagai kombinasi nilai variabel independent tertentu, semuanya berdistribusi normal.
6. Nilai observasi dari variabel random yang satu dengan yang lain adalah tidak berkaitan.

Metode regresi yang digunakan untuk menyaring variabel-variabel yang dimasukkan ke dalam persamaan yang dihasilkan adalah metode *backward regression*. Dalam metode ini untuk pemilihan variabel baru yang masuk ke dalam model, terdapat pengujian kembali dari variabel yang dimasukkan sebelumnya. Jika nilai R parsial variabel manapun dalam model ternyata kurang berarti, maka variabel bersangkutan akan dihilangkan dari persamaan. Keuntungan metode ini adalah bahwa prosedur yang dilakukan memberi kesempatan untuk melakukan analisis terinci dari pengaruh individual dan gabungan berbagai variabel bebas.

Metode regresi linier berganda ini dilakukan dengan bantuan komputer dengan tujuan untuk mempersingkat waktu dalam proses pengerjaannya. Adapun rumus yang dipakai adalah sebagai berikut :

$$F \text{ Hitung} : F_{\alpha, (m-1) (n - m)}$$

Keterangan :

F Hitung : Nilai F dari hasil uji regresi linier menggunakan program SPSS

α : Taraf nyata yang digunakan, yaitu 5% (0,05)

m : Jumlah variabel

n : Jumlah sampel

H0 = F Hitung

Nilai Signifikansi :

- F Hitung > $F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$, maka H0 diterima, ada pengaruh $X_1, X_2, X_3, \dots, X_{11}$
- F Hitung < $F_{\alpha, (m-1) (n-m)}$, maka H0 ditolak, tidak ada pengaruh $X_1, X_2, X_3, \dots, X_{11}$

Jadi dalam analisa yang digunakan variabel panjang jalan tembus merupakan *variabel X* dan *variabel Y* adalah sebagai berikut :

Y1 = Luas Sawah

Y2 = Luas Tegalan

Y3 = Luas Pemukiman

Y4 = Tingkat Kepadatan Bangunan

Y5 = Jumlah Pemakai Jalan

Y6 = Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga

Y7 = Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum

Y8 = Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja

Y9 = Frekwensi Pertemuan

Y10 = Jumlah Petani

Y11 = Jumlah Pedagang

Y12 = Jumlah Wiraswasta

Y13 = Tingkat Pendapatan

PERSAMAAN REGRESI LINIER BERGANDA

Berdasarkan data yang diperoleh melalui proses analisa maka didapatkan beberapa nilai *intercept* atau konstanta. Untuk memperoleh nilai konstanta yang akan digunakan dalam persamaan regresi linier berganda maka digunakan rumus:

$$\alpha = 3\alpha / n$$

Sumber: Analisis Data Penelitian Dengan Statistik

Dimana :

α = nilai intercept atau konstanta

3α = jumlah nilai konstanta yang diperoleh

n = banyaknya konstanta

Berdasarkan rumus di atas maka dapat dihitung nilai konstantanya, yaitu :

$$\begin{aligned}\alpha &= 3\alpha / n \\ &= 28,561 / 16 \\ \alpha &= 1,785\end{aligned}$$

Untuk mengetahui nilai intercept atau konstanta lebih jelas dapat dilihat pada Lampiran.

Melakukan perhitungan persamaan regresi linier berganda mempunyai tujuan untuk mengetahui tingkat korelasi/hubungan dari variabel-variabel dependent dan independent. Pada studi ini persamaan regresi linier terdiri atas beberapa persamaan, karena untuk mengetahui pengaruh jalan tembus terhadap variabel-variabel yang sudah ditetapkan. Sehingga persamaannya tidak dapat dijadikan satu, karena tidak merupakan satu kesatuan yang utuh. Untuk itu persamaan regresi linier yang ada adalah :

$$Y1 = 1,785 - 0,084X$$

$$Y2 = 1,785 - 0,077X$$

$$Y3 = 1,785 + 0,071X$$

$$Y4 = 1,785 + 0,040X$$

$$Y5 = 1,785 + 0,036X$$

$$Y6 = 1,785 + 0,172X$$

$$Y7 = 1,785 + 0,063X$$

$$Y8 = 1,785 + 0,103X$$

$$Y9 = 1,785 + 0,117X$$

$$Y10 = 1,785 - 0,302X$$

$$Y11 = 1,785 + 0,223X$$

$$Y12 = 1,785 + 0,184X$$

$$Y13 = 1,785 + 7,78X$$

Dari perasamaan di atas dapat di artikan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tembus maka:

1. Luas sawah semakin berkurang
2. Luas tegalan semakin berkurang
3. Luas pemukiman semakin bertambah
4. Tingkat kepadatan bangunan semakin bertambah
5. Jumlah pemakai jalan semakin bertambah
6. Jumlah penduduk berinteraksi di rumah warga semakin bertambah
7. Jumlah penduduk berinteraksi di tempat umum semakin bertambah
8. Jumlah penduduk berinteraksi di tempat kerja semakin bertambah
9. Frekuensi pertemuan antar warga semakin bertambah
10. Jumlah petani semakin berkurang
11. Jumlah pedagang semakin bertambah
12. Jumlah wiraswasta semakin bertambah
13. Tingkat pendapatan penduduk semakin bertambah

Berdasarkan hasil persamaan regresi linier berganda (di atas), maka terdapat pengelompokan variabel yang memiliki nilai β positif (+) dan variabel yang memiliki nilai β negatif (-) terhadap Y dari yang adalah sebagai berikut :

▪ **Variabel yang memiliki nilai β positif (+) :**

- $Y_{13} = 1,785 + 7,78X$ —————> Tingkat Pendapatan
- $Y_{11} = 1,785 + 0,223X$ —————> Jumlah Pedagang
- $Y_{12} = 1,785 + 0,184X$ —————> Jumlah Wiraswasta
- $Y_6 = 1,785 + 0,172X$ —————> Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga
- $Y_9 = 1,785 + 0,117X$ —————> Frekwensi Pertemuan
- $Y_8 = 1,785 + 0,103X$ —————> Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja
- $Y_3 = 1,785 + 0,071X$ —————> Luas Pemukiman
- $Y_7 = 1,785 + 0,063X$ —————> Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum
- $Y_4 = 1,785 + 0,040X$ —————> Tingkat Kepadatan Bangunan
- $Y_5 = 1,785 + 0,036X$ —————> Jumlah Pemakai jalan

▪ **Variabel yang memiliki nilai β negatif (-) :**

- $Y_2 = 1,785 - 0,077X$ —————> Luas Tegalan
- $Y_1 = 1,785 - 0,084X$ —————> Luas Sawah
- $Y_{10} = 1,785 - 302X$ —————> Jumlah Petani

Berdasarkan hasil pembagian yang telah dilakukan di atas maka urutan variabel yang memiliki hubungan signifikan terhadap jalan tembus adalah sebagai berikut :

1. Tingkat Pendapatan
2. Jumlah Pedagang
3. Jumlah Wiraswasta
4. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga
5. Frekwensi Pertemuan
6. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja
7. Luas Pemukiman
8. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum
9. Tingkat Kepadatan Bangunan
10. Jumlah Pemakai Jalan

PARAMETER PENENTUAN BESARNYA PENGARUH JALAN TEMBUS TERHADAP VARIABEL

Berdasarkan uji yang telah dilakukan melalui program komputer SPSS 13.00 for Windows maka di dapat 10 variabel yang memiliki hubungan yang signifikan terhadap jalan tembus. Variabel tersebut adalah sebagai berikut:

1. Tingkat Pendapatan
2. Jumlah Pedagang
3. Jumlah Wiraswasta
4. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga
5. Frekwensi Pertemuan
6. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja
7. Luas Pemukiman
8. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum
9. Tingkat Kepadatan Bangunan
10. Jumlah Pemakai Jalan

Dari ke-10 variabel di atas nantinya dilakukan pengelompokan untuk menentukan variabel apa saja yang paling kuat terpengaruh oleh adanya jalan tembus. Pengelompokan tersebut dibagi atas 2 bagian, yaitu sangat kuat dan kuat. Adapun rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$N = \frac{\beta_{\text{tertinggi}} - \beta_{\text{terendah}}}{2}$$

Keterangan : N = Nilai interval

Berdasarkan rumus di atas maka untuk mengetahui nilai intervalnya adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} N &= \frac{\beta_{\text{tertinggi}} - \beta_{\text{terendah}}}{2} \\ &= \frac{7,78 - 0,036}{2} \\ &= 2,58 \end{aligned}$$

- $3,909 - 7,78 = \text{Sangat Kuat}$
- $0,036 - 3,908 = \text{Kuat}$
- Nilai β negatif = Tidak kuat

Dari nilai N tersebut di atas maka ke-16 variabel dapat dikelompokkan menjadi 3 bagian berdasarkan nilai β yang dimiliki, yaitu:

- **Variabel yang sangat kuat pengaruhnya**

1. Tingkat pendapatan masyarakat

- **Variabel yang kuat pengaruhnya**

1. Jumlah Pedagang
2. Jumlah Wiraswasta
3. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Rumah Warga
4. Frekwensi Pertemuan
5. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Kerja
6. Luas Pemukiman
7. Jumlah Penduduk Berinteraksi Di Tempat Umum
8. Tingkat Kepadatan Bangunan
9. Jumlah Pemakai Jalan

- **Variabel yang tidak kuat pengaruhnya**

Variabel yang tidak kuat pengaruhnya adalah variabel yang memiliki nilai β negatif

(-). Variabel tersebut adalah:

1. Luas Tegalan
2. Luas Sawah
3. Jumlah Petani

**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN JENIS PENGGUNAAN LAHAN SAWAH**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjltbs	1.8000	1.30384	5
perbjplsw	52.6000	13.50185	5

Correlations

		perbjltbs	perbjplsw
Pearson Correlation	perbjltbs	1.000	-.872
	perbjplsw	-.872	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjltbs	.	.027
	perbjplsw	.027	.
N	perbjltbs	5	5
	perbjplsw	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbjplsw ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjltbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.872 ^a	.760	.680	.73711	.760	9.515	1	3	.054	1.542

a. Predictors: (Constant), perbjplsw

b. Dependent Variable: perbjltbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.170	1	5.170	9.515	.054 ^a
	Residual	1.630	3	.543		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbjplsw

b. Dependent Variable: perbjtbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	6.229	1.473		4.228	.024	1.541	10.917						
	perbjplsw	-.084	.027	-.872	-3.085	.054	-.171	.003	-.872	-.872	-.872	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjtbs

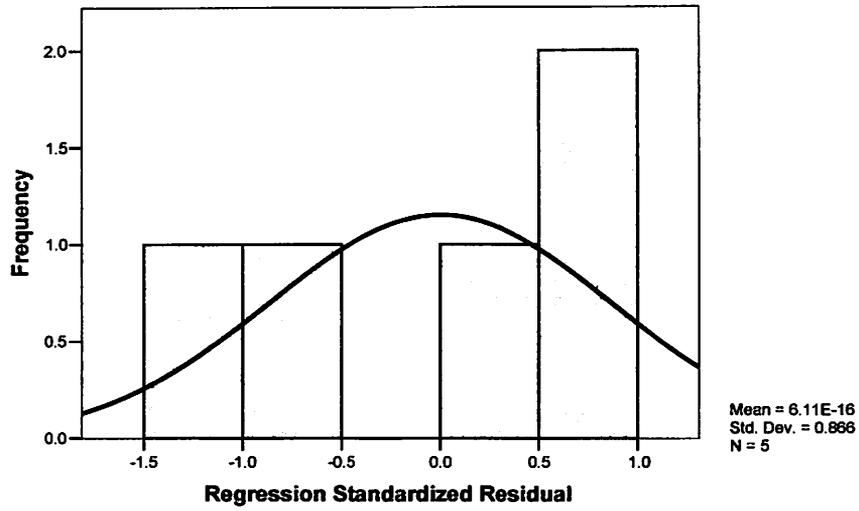
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.7559	3.5346	1.8000	1.13688	5
Std. Predicted Value	-.918	1.526	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.342	.652	.453	.123	5
Adjusted Predicted Value	.8838	5.4516	2.2072	1.86041	5
Residual	-.75590	.72847	.00000	.63836	5
Std. Residual	-1.025	.988	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.553	1.136	-.176	1.215	5
Deleted Residual	-2.45157	.96232	-.40720	1.42754	5
Stud. Deleted Residual	-2.864	1.229	-.514	1.717	5
Mahal. Distance	.063	2.328	.800	.910	5
Cook's Distance	.004	4.325	1.047	1.848	5
Centered Leverage Value	.016	.582	.200	.228	5

a. Dependent Variable: perbjtbs

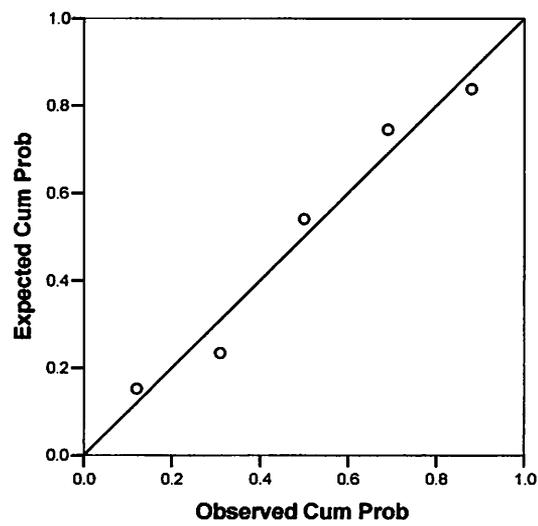
Histogram

Dependent Variable: perbjtbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjtbs



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN JENIS PENGGUNAAN LAHAN TEGALAN**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbjpltgl	63.2000	15.15586	5

Correlations

		perbjtbs	perbjpltgl
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	-.896
	perbjpltgl	-.896	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.020
	perbjpltgl	.020	.
N	perbjtbs	5	5
	perbjpltgl	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbjpltgl ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.896 ^a	.802	.736	.66942	.802	12.174	1	3	.040	1.437

a. Predictors: (Constant), perbjpltgl

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.456	1	5.456	12.174	.040 ^a
	Residual	1.344	3	.448		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbjpltgl

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	6.670	1.427		4.673	.019	2.127	11.213						
	perbjpltgl	-.077	.022	-.896	-3.489	.040	-.147	-.007	-.896	-.896	-.896	1.000	1.000	

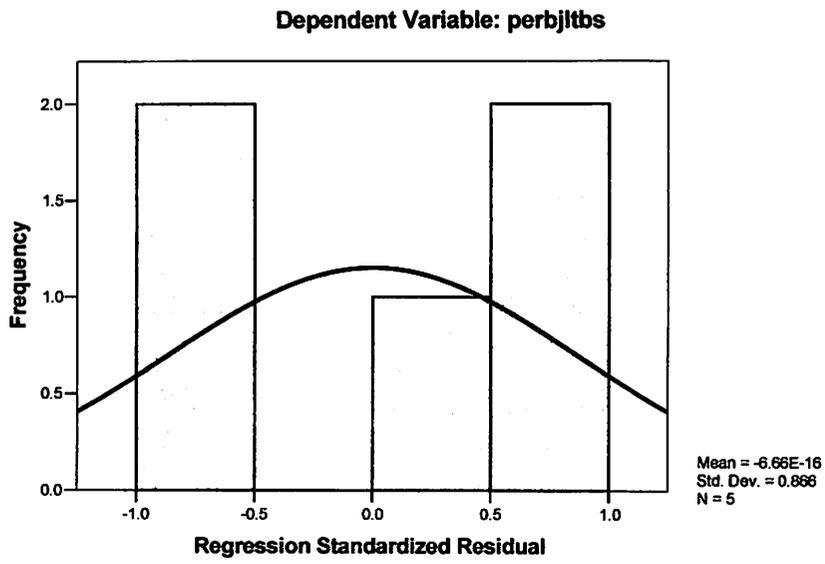
a. Dependent Variable: perbjltbs

Residuals Statistics^a

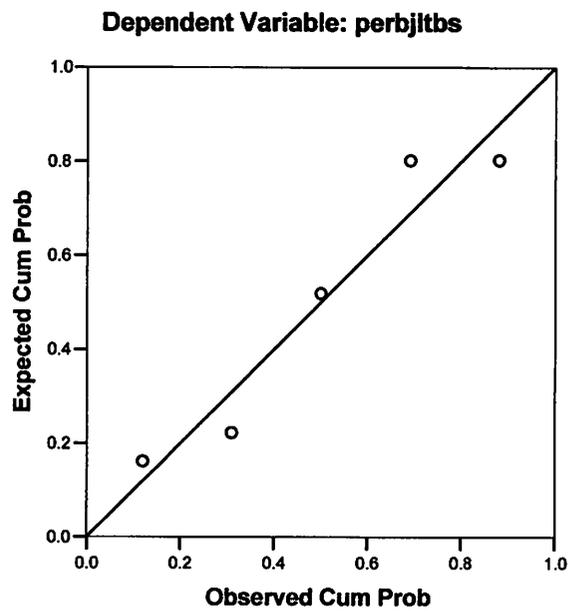
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.6596	3.5107	1.8000	1.16787	5
Std. Predicted Value	-.977	1.465	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.318	.574	.414	.101	5
Adjusted Predicted Value	.9521	4.9372	2.1093	1.65346	5
Residual	-.65956	.56987	.00000	.57973	5
Std. Residual	-.985	.851	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.486	.995	-.156	1.198	5
Deleted Residual	-1.93724	.78167	-.30935	1.20497	5
Stud. Deleted Residual	-2.361	.993	-.403	1.531	5
Mahal. Distance	.100	2.146	.800	.816	5
Cook's Distance	.001	3.084	.816	1.293	5
Centered Leverage Value	.025	.536	.200	.204	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA PERUBAHAN JENIS PENGGUNAAN LAHAN PEMUKIMAN

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjltbs	1.8000	1.30384	5
perbjlpmk	17.2000	17.10848	5

Correlations

		perbjltbs	perbjlpmk
Pearson Correlation	perbjltbs	1.000	.932
	perbjlpmk	.932	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjltbs	.	.010
	perbjlpmk	.010	.
N	perbjltbs	5	5
	perbjlpmk	5	5

Variables Entered/Removed b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbjlpmk ^a	.	Enter

- a. All requested variables entered.
b. Dependent Variable: perbjltbs

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.932 ^a	.869	.826	.54394	.869	19.983	1	3	.021	2.430

- a. Predictors: (Constant), perbjlpmk
b. Dependent Variable: perbjltbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.912	1	5.912	19.983	.021 ^a
	Residual	.888	3	.296		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbjlpmk

b. Dependent Variable: perbjtbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	.578	.368		1.579	.213	-.587	1.742						
	perbjlpmk	.071	.016	.932	4.470	.021	.020	.122	.932	.932	.932	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjtbs

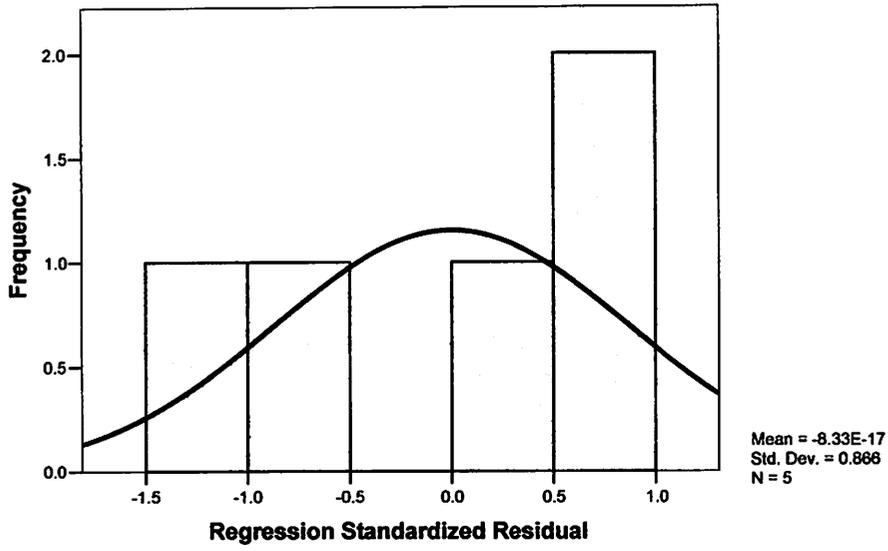
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.5777	3.3492	1.8000	1.21577	5
Std. Predicted Value	-1.005	1.274	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.247	.423	.338	.070	5
Adjusted Predicted Value	.2285	3.8860	1.8935	1.38019	5
Residual	-.57772	.50359	.00000	.47106	5
Std. Residual	-1.062	.926	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.436	1.093	-.063	1.160	5
Deleted Residual	-1.05556	.77154	-.09346	.85772	5
Stud. Deleted Residual	-2.095	1.150	-.180	1.395	5
Mahal. Distance	.027	1.624	.800	.630	5
Cook's Distance	.000	.852	.469	.365	5
Centered Leverage Value	.007	.406	.200	.158	5

a. Dependent Variable: perbjtbs

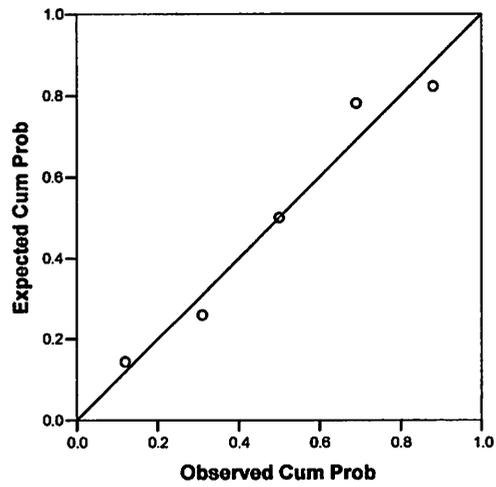
Histogram

Dependent Variable: perbjtbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjtbs



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN KEPADATAN BANGUNAN**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbkepbang	21.3960	26.53619	5

Correlations

		perbjtbs	perbkepbang
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.811
	perbkepbang	.811	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.048
	perbkepbang	.048	.
N	perbjtbs	5	5
	perbkepbang	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbkepbang	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.811 ^a	.658	.544	.88071	.658	5.767	1	3	.096	1.614

a. Predictors: (Constant), perbkepbang

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.473	1	4.473	5.767	.096 ^a
	Residual	2.327	3	.776		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbkepbang

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	.947	.530	1.787	.172	-.740	2.635						
	perbkepbang	.040	.017	2.401	.096	-.013	.093	.811	.811	.811	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjltbs

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.9474	3.5129	1.8000	1.05748	5
Std. Predicted Value	-.806	1.620	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.403	.815	.536	.168	5
Adjusted Predicted Value	.9174	6.5610	2.4368	2.32499	5
Residual	-.94736	.99780	.00000	.76272	5
Std. Residual	-1.076	1.133	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.535	1.274	-.202	1.211	5
Deleted Residual	-3.56101	1.26166	-.63684	1.91893	5
Stud. Deleted Residual	-2.702	1.535	-.481	1.715	5
Mahal. Distance	.037	2.624	.800	1.065	5
Cook's Distance	.002	6.997	1.553	3.050	5
Centered Leverage Value	.009	.656	.200	.266	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

1	...	...	...
2	...	...	...
3	...	...	...
4	...	...	...
5	...	...	...
6	...	...	...
7	...	...	...
8	...	...	...
9	...	...	...
10	...	...	...

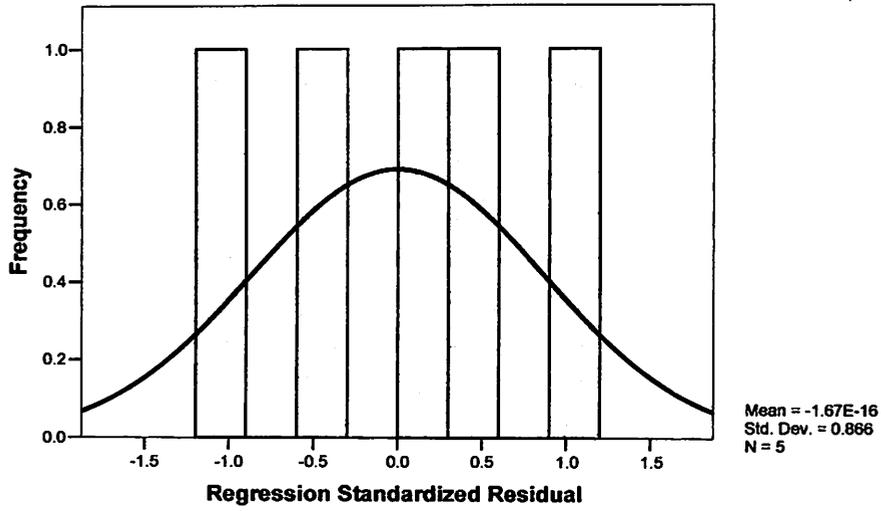
...

1	...	...	...	...
2	...	...	...	...
3	...	...	...	...
4	...	...	...	...
5	...	...	...	...
6	...	...	...	...
7	...	...	...	...
8	...	...	...	...
9	...	...	...	...
10	...	...	...	...

...

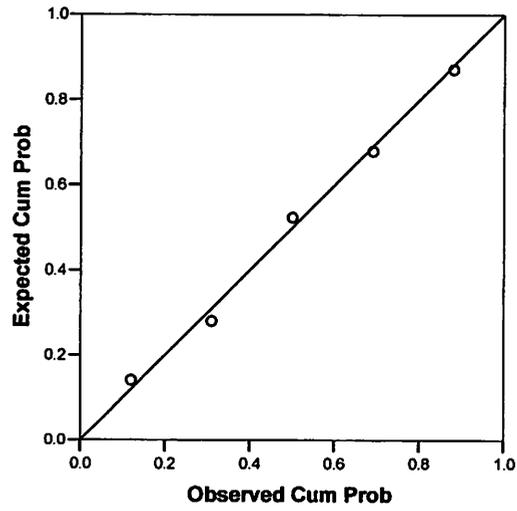
Histogram

Dependent Variable: perbjtbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjtbs



PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA PERUBAHAN AKSESIBILITAS MASYARAKAT

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbaksmas	87.0000	24.64752	5

Correlations

		perbjtbs	perbaksmas
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	-.490
	perbaksmas	-.490	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.201
	perbaksmas	.201	.
N	perbjtbs	5	5
	perbaksmas	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbaksmas	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.490 ^a	.240	-.013	1.31233	.240	.948	1	3	.402	.903

a. Predictors: (Constant), perbaksmas

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1.633	1	1.633	.948	.402 ^a
	Residual	5.167	3	1.722		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbaksmas

b. Dependent Variable: perbjtbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics			
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF		
1	(Constant)	4.056	2.389		1.697	.188	-3.548	11.659						
	perbaksmas	-.026	.027		-.974	.402	-.111	.059	-.490	-.490	-.490	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjtbs

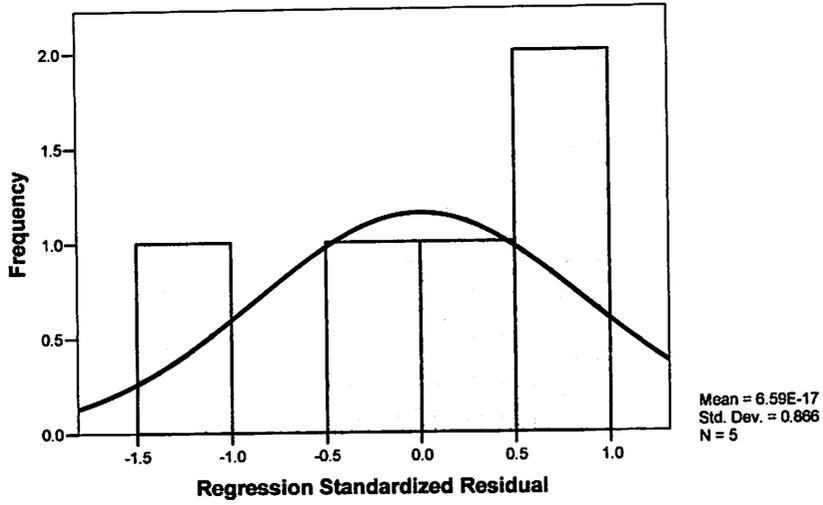
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	1.3333	2.8889	1.8000	.63901	5
Std. Predicted Value	-.730	1.704	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.592	1.263	.793	.276	5
Adjusted Predicted Value	1.0000	2.1628	1.5116	.41820	5
Residual	-1.72222	1.27778	.00000	1.13652	5
Std. Residual	-1.312	.974	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.471	1.091	.049	.990	5
Deleted Residual	-2.16279	1.60465	.28837	1.60754	5
Stud. Deleted Residual	-2.273	1.147	-.116	1.308	5
Mahal. Distance	.015	2.904	.800	1.204	5
Cook's Distance	.024	.605	.231	.228	5
Centered Leverage Value	.004	.726	.200	.301	5

a. Dependent Variable: perbjtbs

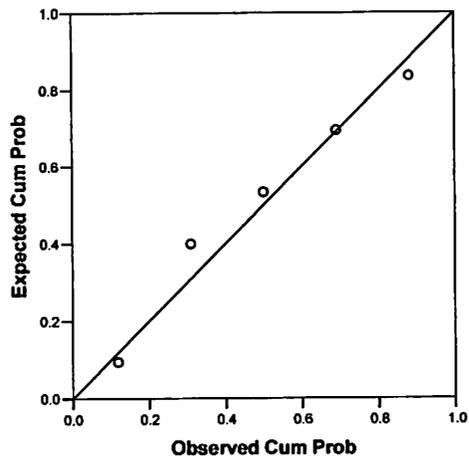
Histogram

Dependent Variable: perbjltbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjltbs



PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA PERUBAHAN KONDISI LALU LINTAS

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbkonli	32.0000	31.74114	5

Correlations

		perbjtbs	perbkonli
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.888
	perbkonli	.888	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.022
	perbkonli	.022	.
N	perbjtbs	5	5
	perbkonli	5	5

Variables Entered/Removed ^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbkonli ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.888 ^a	.789	.718	.69233	.789	11.187	1	3	.044	1.608

a. Predictors: (Constant), perbkonli

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.362	1	5.362	11.187	.044 ^a
	Residual	1.438	3	.479		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbkonli

b. Dependent Variable: perbjitbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	.633	.467	1.356	.268	-.852	2.117						
	perbkonli	.036	.011	.888	.044	.002	.071	.888	.888	.888	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjitbs

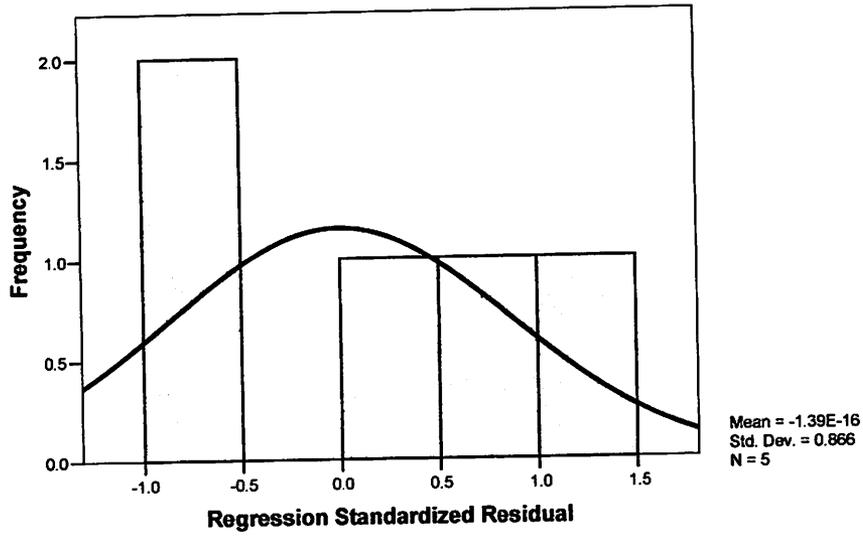
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.6328	3.5509	1.8000	1.15780	5
Std. Predicted Value	-1.008	1.512	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.319	.608	.425	.117	5
Adjusted Predicted Value	.9964	5.4130	2.2066	1.83614	5
Residual	-.63275	.72581	.00000	.59958	5
Std. Residual	-.914	1.048	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.665	1.204	-.191	1.237	5
Deleted Residual	-2.41304	.95745	-.40662	1.37753	5
Stud. Deleted Residual	-4.946	1.368	-.870	2.504	5
Mahal. Distance	.049	2.287	.800	.912	5
Cook's Distance	.000	4.687	1.126	2.006	5
Centered Leverage Value	.012	.572	.200	.228	5

a. Dependent Variable: perbjitbs

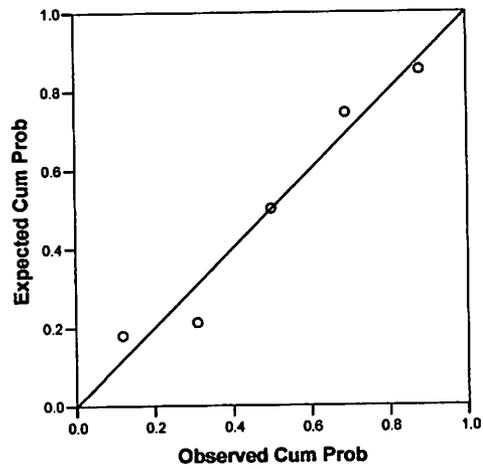
Histogram

Dependent Variable: perbjltbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjltbs



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN TEMPAT PERTEMUAN WARGA
(RUMAH WARGA)**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbtprmh	10.4000	6.18870	5

Correlations

		perbjtbs	perbtprmh
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.818
	perbtprmh	.818	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.045
	perbtprmh	.045	.
N	perbjtbs	5	5
	perbtprmh	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbtprmh ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.818 ^a	.669	.559	.86615	.669	6.064	1	3	.091	1.928

a. Predictors: (Constant), perbtprmh

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.549	1	4.549	6.064	.091 ^a
	Residual	2.251	3	.750		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbtprmh

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	.008	.824		.010	.993	-2.616	2.632						
	perbtprmh	.172	.070	.818	2.483	.091	-.090	.395	.818	.818	.818	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjltbs

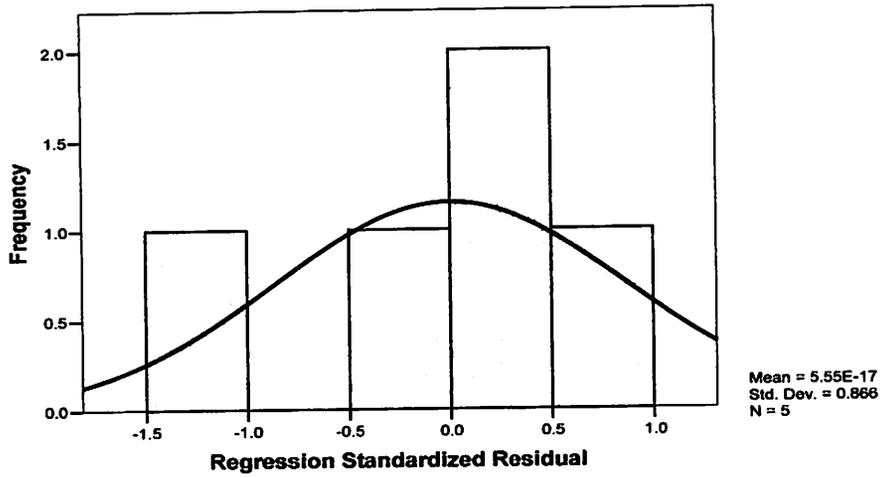
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.0078	2.7650	1.8000	1.06646	5
Std. Predicted Value	-1.680	.905	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.388	.824	.524	.179	5
Adjusted Predicted Value	.0833	2.6511	1.8017	1.04649	5
Residual	-1.24804	.75196	.00000	.75011	5
Std. Residual	-1.441	.868	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.657	.999	.002	.999	5
Deleted Residual	-1.65112	.99482	-.00166	.99899	5
Stud. Deleted Residual	-4.658	.998	-.620	2.288	5
Mahal. Distance	.004	2.824	.800	1.173	5
Cook's Distance	.004	.444	.133	.184	5
Centered Leverage Value	.001	.706	.200	.293	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

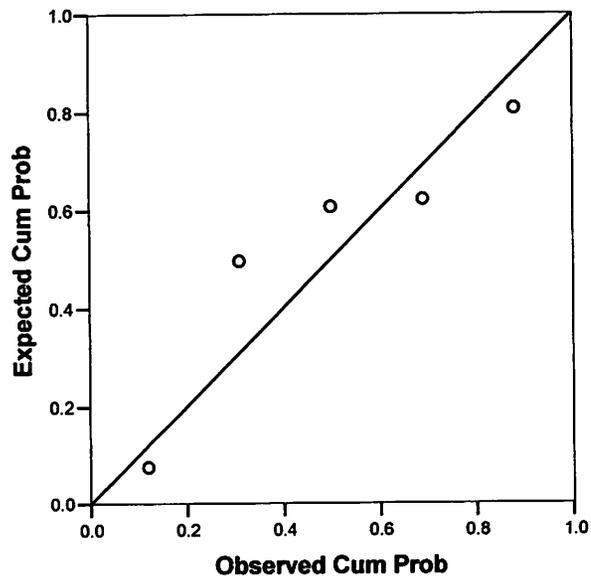
Histogram

Dependent Variable: perbjltbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjltbs



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN TEMPAT PERTEMUAN WARGA
(TEMPAT UMUM)**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjltbs	1.8000	1.30384	5
perbtptpu	21.2000	19.91733	5

Correlations

		perbjltbs	perbtptpu
Pearson Correlation	perbjltbs	1.000	.955
	perbtptpu	.955	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjltbs	.	.006
	perbtptpu	.006	.
N	perbjltbs	5	5
	perbtptpu	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbtptpu ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjltbs

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.955 ^a	.912	.883	.44663	.912	31.089	1	3	.011	3.036

a. Predictors: (Constant), perbtptpu

b. Dependent Variable: perbjltbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6.202	1	6.202	31.089	.011 ^a
	Residual	.598	3	.199		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbtptpu

b. Dependent Variable: perbjtbs

Coefficients^b

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	5% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics			
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF		
1	(Constant)	.475	.310											
	perbtptpu	.063	.011	.955	5.576	.011	-.027	1.463	.098	.955	.955	.955	1.000	1.000

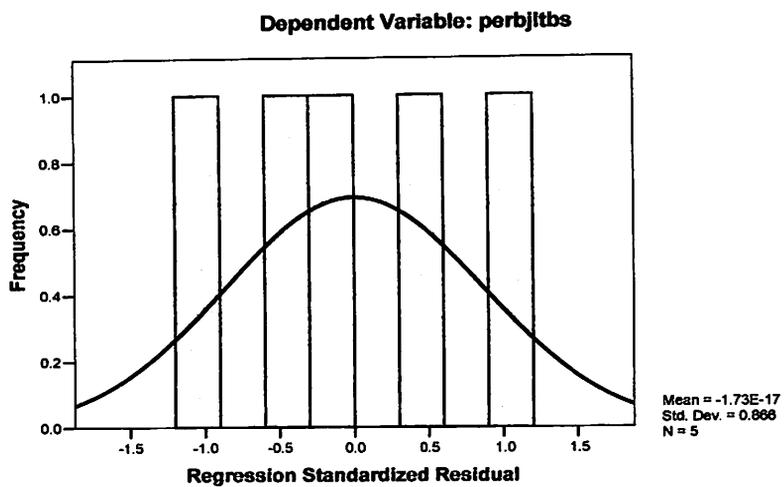
a. Dependent Variable: perbjtbs

Residuals Statistics^a

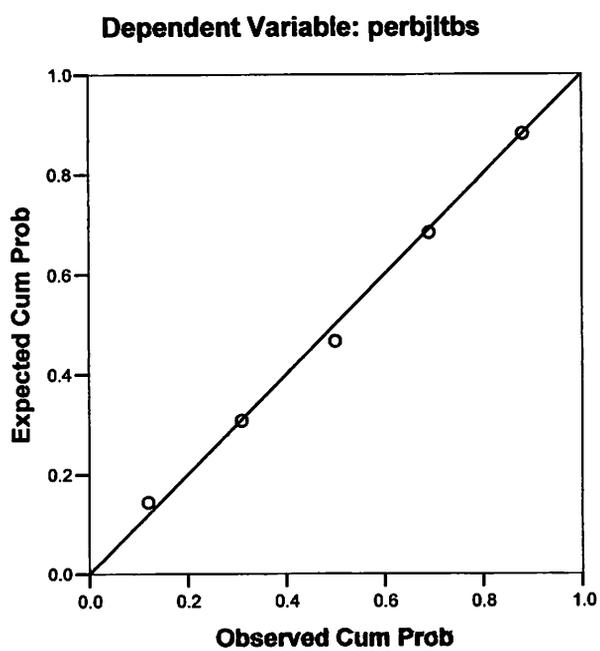
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.4747	3.0378	1.8000	1.24515	5
Std. Predicted Value	-1.064	.994	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.214	.310	.280	.041	5
Adjusted Predicted Value	-.0166	3.0684	1.7864	1.29261	5
Residual	-.47467	.52533	.00000	.38679	5
Std. Residual	-1.063	1.176	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.478	1.636	.013	1.179	5
Deleted Residual	-.91854	1.01659	.01358	.72029	5
Stud. Deleted Residual	-2.317	4.073	.336	2.340	5
Mahal. Distance	.117	1.133	.800	.434	5
Cook's Distance	.005	1.252	.485	.601	5
Centered Leverage Value	.029	.283	.200	.108	5

a. Dependent Variable: perbjtbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN TEMPAT PERTEMUAN WARGA
(TEMPAT KERJA)**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjltbs	1.8000	1.30384	5
perbtptkj	7.6000	10.50238	5

Correlations

		perbjltbs	perbtptkj
Pearson Correlation	perbjltbs	1.000	.833
	perbtptkj	.833	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjltbs	.	.040
	perbtptkj	.040	.
N	perbjltbs	5	5
	perbtptkj	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbtptkj ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjltbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.833 ^a	.693	.591	.83407	.693	6.775	1	3	.080	1.315

a. Predictors: (Constant), perbtptkj

b. Dependent Variable: perbjltbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.713	1	4.713	6.775	.080 ^a
	Residual	2.087	3	.696		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbtptkj

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	1.015	.480	2.114	.125	-.512	2.541						
	perbtptkj	.103	.040	2.603	.080	-.023	.230	.833	.833	.833	1.000	1.000	

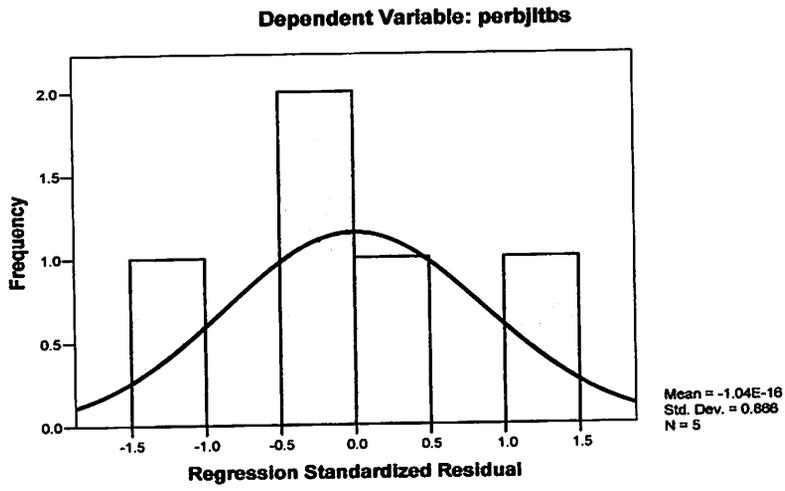
a. Dependent Variable: perbjltbs

Residuals Statistics^a

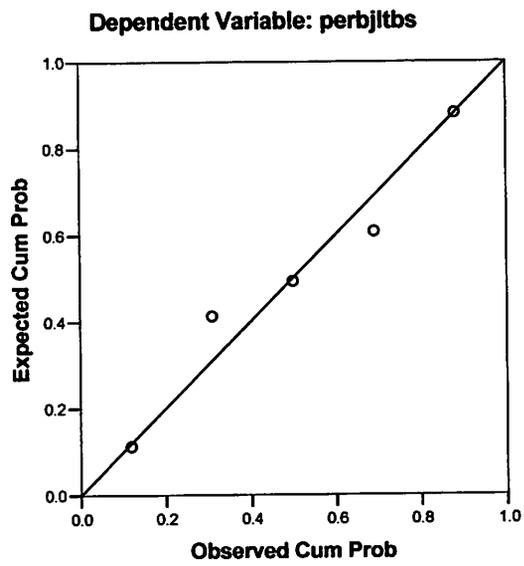
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	1.0145	3.1850	1.8000	1.08547	5
Std. Predicted Value	-.724	1.276	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.480	.650	.523	.074	5
Adjusted Predicted Value	.5271	3.4706	1.8309	1.20036	5
Residual	-1.01451	.98549	.00000	.72233	5
Std. Residual	-1.216	1.182	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.487	1.444	-.013	1.066	5
Deleted Residual	-1.51626	1.47290	-.03094	1.09895	5
Stud. Deleted Residual	-2.368	2.137	-.050	1.608	5
Mahal. Distance	.524	1.628	.800	.478	5
Cook's Distance	.000	.547	.240	.268	5
Centered Leverage Value	.131	.407	.200	.120	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA PERUBAHAN FREKWENSI PERTEMUAN WARGA

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbfrwek	19.6000	10.50238	5

Correlations

		perbjtbs	perbfrwek
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.942
	perbfrwek	.942	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.008
	perbfrwek	.008	.
N	perbjtbs	5	5
	perbfrwek	5	5

Variables Entered/Removed ^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbfrwek ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.942 ^a	.887	.850	.50504	.887	23.660	1	3	.017	1.436

a. Predictors: (Constant), perbfrwek

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6.035	1	6.035	23.660	.017 ^a
	Residual	.765	3	.255		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbfrwek

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	-.492	.523		-.942	.416	-2.155	1.171				1.000	1.000
	perbfrwek	.117	.024	.942	4.864	.017	.040	.193	.942	.942	.942	1.000	1.000

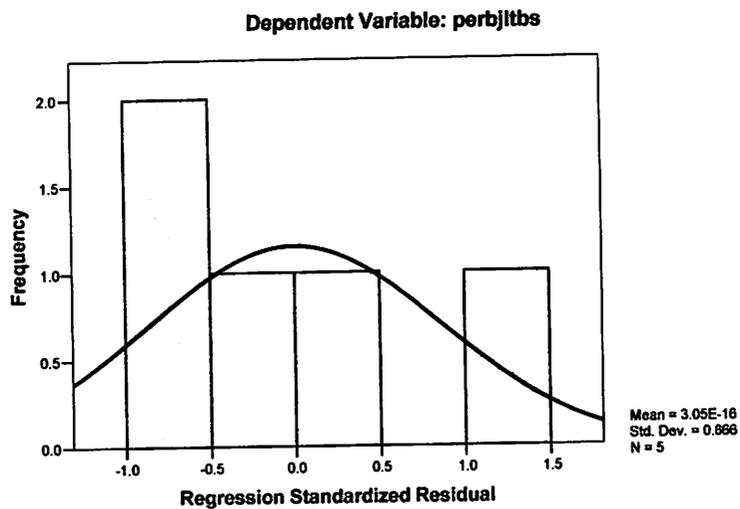
a. Dependent Variable: perbjltbs

Residuals Statistics^a

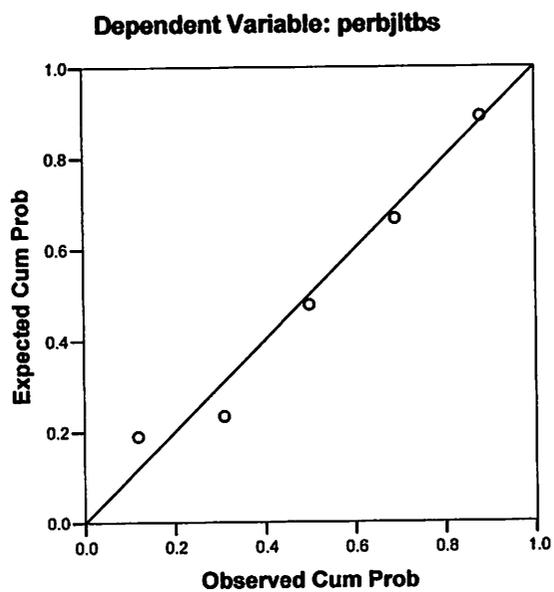
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.4433	3.3672	1.8000	1.22829	5
Std. Predicted Value	-1.105	1.276	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.242	.393	.315	.061	5
Adjusted Predicted Value	.8956	3.9343	1.9448	1.31837	5
Residual	-.44334	.62103	.00000	.43737	5
Std. Residual	-.878	1.230	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.248	1.401	-.107	1.129	5
Deleted Residual	-.93426	.80588	-.14482	.76431	5
Stud. Deleted Residual	-1.469	1.945	-.078	1.392	5
Mahal. Distance	.117	1.628	.800	.616	5
Cook's Distance	.001	1.039	.441	.455	5
Centered Leverage Value	.029	.407	.200	.154	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA PERUBAHAN TINGKAT KEAKRABAN WARGA

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbtinakb	25.4000	10.96814	5

Correlations

		perbjtbs	perbtinakb
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.951
	perbtinakb	.951	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.006
	perbtinakb	.006	.
N	perbjtbs	5	5
	perbtinakb	5	5

Variables Entered/Removed ^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbtinakb ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.951 ^a	.904	.873	.46549	.904	28.383	1	3	.013	1.801

a. Predictors: (Constant), perbtinakb

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6.150	1	6.150	28.383	.013 ^a
	Residual	.650	3	.217		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbtinakb

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	-1.071	.578		-1.854	.181	-2.910	.787						
	perbtinakb	.113	.021	.951	5.328	.013	.048	.181	.951	.951	.951	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjltbs

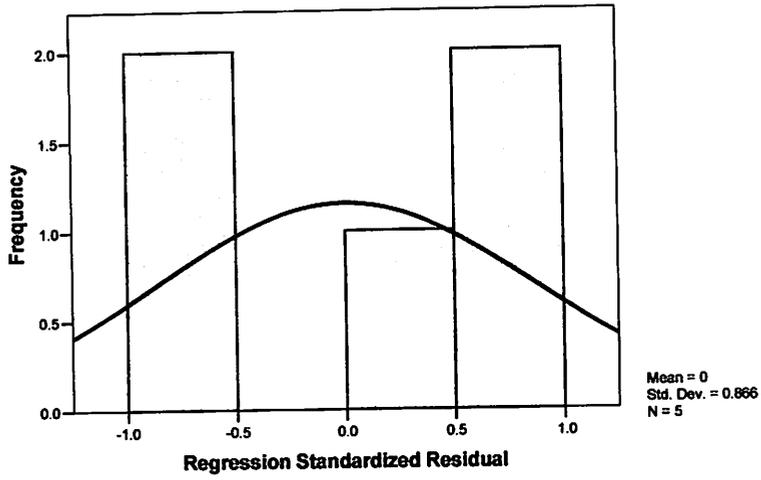
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.3982	3.4505	1.8000	1.23996	5
Std. Predicted Value	-1.131	1.331	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.208	.373	.288	.066	5
Adjusted Predicted Value	.7710	4.2619	1.9831	1.43362	5
Residual	-.45054	.45387	.00000	.40313	5
Std. Residual	-.968	.975	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.620	1.158	-.142	1.214	5
Deleted Residual	-1.26193	.63972	-.18305	.81661	5
Stud. Deleted Residual	-3.735	1.271	-.611	2.008	5
Mahal. Distance	.001	1.772	.800	.716	5
Cook's Distance	.042	2.363	.709	.978	5
Centered Leverage Value	.000	.443	.200	.179	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

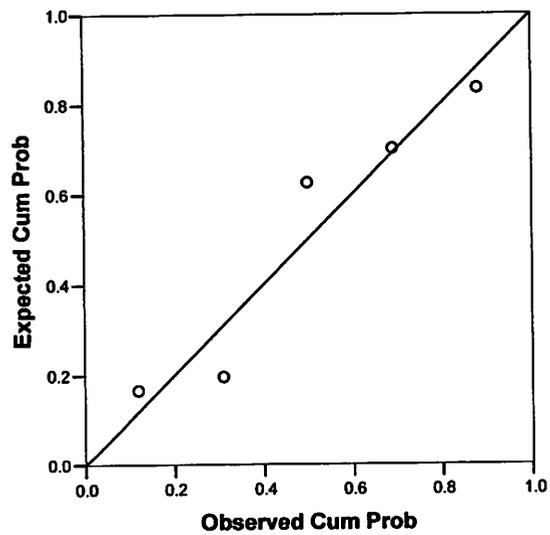
Histogram

Dependent Variable: perbjtbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjtbs



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN JENIS MATA PENCAHARIAN
(PETANI)**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbjmpptn	9.8000	4.08656	5

Correlations

		perbjtbs	perbjmpptn
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	-.948
	perbjmpptn	-.948	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.007
	perbjmpptn	.007	.
N	perbjtbs	5	5
	perbjmpptn	5	5

Variables Entered/Removed

b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbjmpptn n	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.948 ^a	.898	.864	.48014	.898	26.498	1	3	.014	2.580

a. Predictors: (Constant), perbjmpptn

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA ^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6.108	1	6.108	26.496	.014 ^a
	Residual	.692	3	.231		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbjmpptn

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	4.783	.614	7.762	.004	2.808	6.719						
	perbjmpptn	-.302	.059	-5.147	.014	-.489	-.115	-.948	-.948	-.948	1.000	1.000	

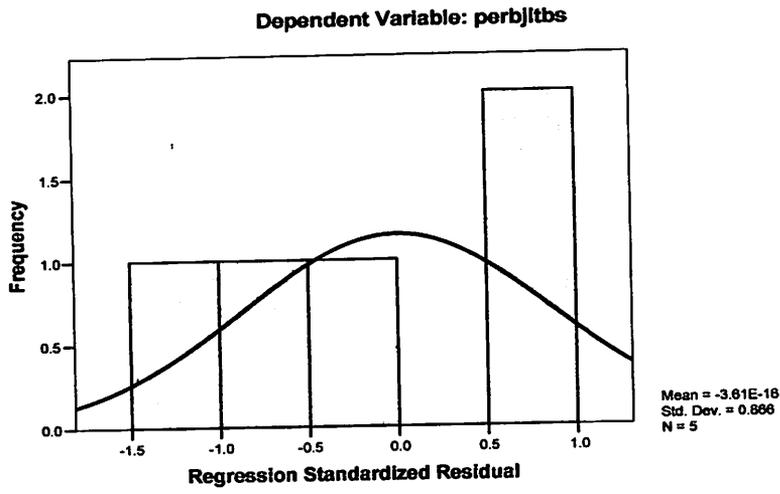
a. Dependent Variable: perbjltbs

Residuals Statistics ^a

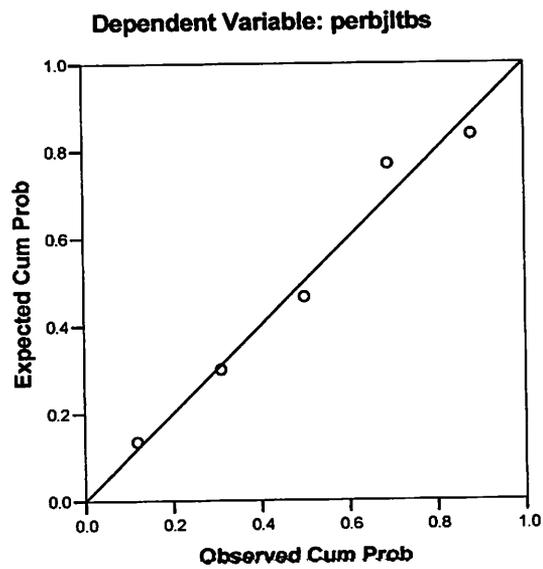
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.5299	3.2515	1.8000	1.23576	5
Std. Predicted Value	-1.028	1.175	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.220	.354	.300	.054	5
Adjusted Predicted Value	.1229	3.5526	1.8400	1.32892	5
Residual	-.52994	.47006	.00000	.41582	5
Std. Residual	-1.104	.979	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.508	1.337	-.031	1.169	5
Deleted Residual	-.98883	.87709	-.03997	.76078	5
Stud. Deleted Residual	-2.501	1.718	-.145	1.607	5
Mahal. Distance	.038	1.380	.800	.538	5
Cook's Distance	.001	.984	.461	.409	5
Centered Leverage Value	.010	.345	.200	.134	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN JENIS MATA PENCAHARIAN
(PEDAGANG)**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbjmpdg	5.8000	5.58570	5

Correlations

		perbjtbs	perbjmpdg
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.954
	perbjmpdg	.954	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.006
	perbjmpdg	.006	.
N	perbjtbs	5	5
	perbjmpdg	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbjmpdg ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.954 ^a	.911	.881	.44995	.911	30.587	1	3	.012	2.669

a. Predictors: (Constant), perbjmpdg

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6.193	1	6.193	30.587	.012 ^a
	Residual	.607	3	.202		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbjmpdg

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics			
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF		
1	(Constant)	.508	.308		1.648	.198	-.473	1.489						
	perbjmpdg	.223	.040	.954	5.531	.012	.095	.351	.954	.954	.954	1.000	1.000	

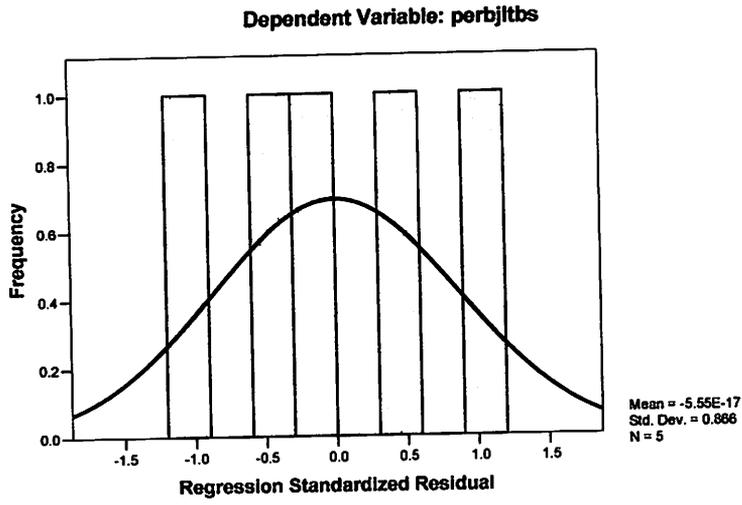
a. Dependent Variable: perbjltbs

Residuals Statistics^a

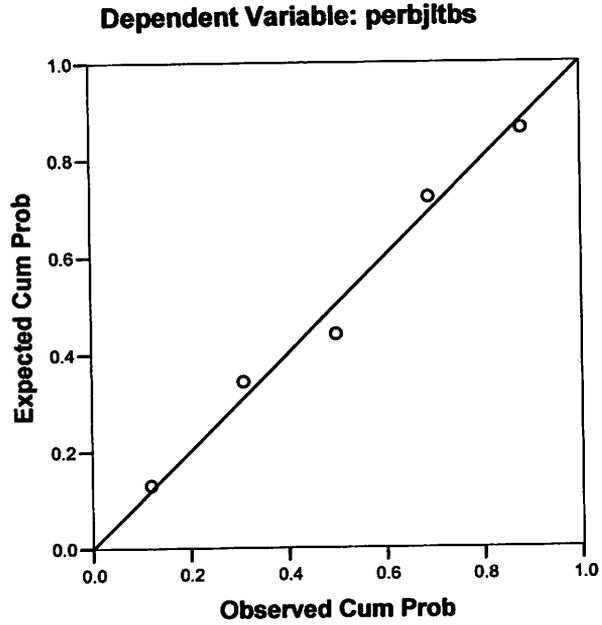
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.5080	3.1811	1.8000	1.24425	5
Std. Predicted Value	-1.038	1.110	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.207	.321	.281	.047	5
Adjusted Predicted Value	.0725	3.3681	1.8164	1.31056	5
Residual	-.50801	.49199	.00000	.38967	5
Std. Residual	-1.129	1.093	.000	.866	5
Stud. Residual	-1.550	1.501	-.013	1.177	5
Deleted Residual	-.95770	.92749	-.01644	.72111	5
Stud. Deleted Residual	-2.838	2.458	-.073	1.921	5
Mahal. Distance	.046	1.232	.800	.491	5
Cook's Distance	.004	1.064	.474	.512	5
Centered Leverage Value	.012	.308	.200	.123	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN JENIS MATA PENCAHARIAN
(WIRASWASTA)**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjltbs	1.8000	1.30384	5
perbjmpsw	7.2000	6.72309	5

Correlations

		perbjltbs	perbjmpsw
Pearson Correlation	perbjltbs	1.000	.947
	perbjmpsw	.947	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjltbs	.	.007
	perbjmpsw	.007	.
N	perbjltbs	5	5
	perbjmpsw	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbjmpsw		Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjltbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.947 ^a	.897	.862	.48427	.897	25.996	1	3	.015	3.176

a. Predictors: (Constant), perbjmpsw

b. Dependent Variable: perbjltbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6.096	1	6.096	25.996	.015 ^a
	Residual	.704	3	.235		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbjmpsw

b. Dependent Variable: perbjtbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	.478	.338		1.414	.252	-.597	1.553					
	perbjmpsw	.184	.036	.947	5.099	.015	.089	.288	.947	.947	.947	1.000	1.000

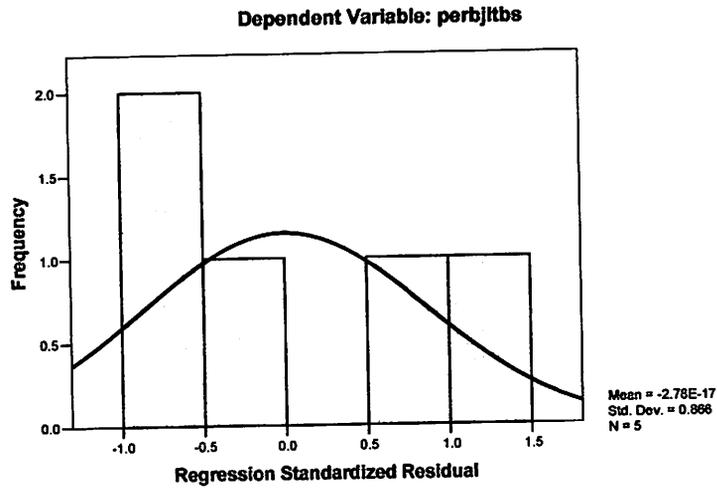
a. Dependent Variable: perbjtbs

Residuals Statistics^a

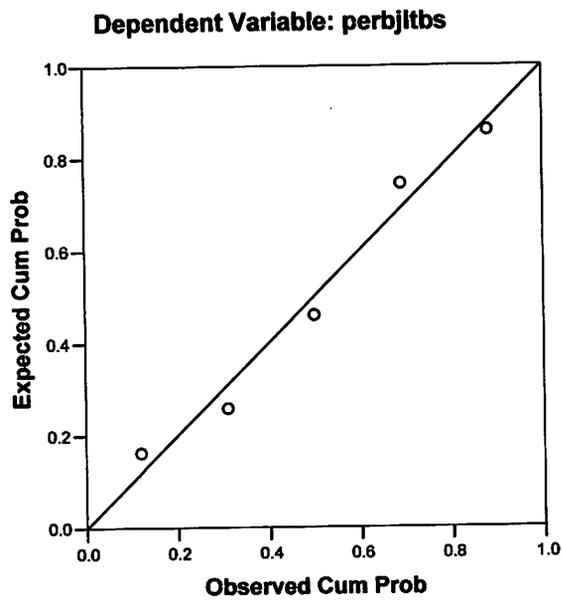
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.4779	3.0487	1.8000	1.23455	5
Std. Predicted Value	-1.071	1.011	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.239	.338	.304	.044	5
Adjusted Predicted Value	-.0172	3.0894	1.7889	1.28700	5
Residual	-.47788	.52212	.00000	.41939	5
Std. Residual	-.987	1.078	.000	.800	5
Stud. Residual	-1.377	1.505	.010	1.160	5
Deleted Residual	-.93103	1.01724	.01105	.75924	5
Stud. Deleted Residual	-1.855	2.482	.116	1.624	5
Mahal. Distance	.173	1.147	.800	.438	5
Cook's Distance	.008	1.074	.445	.501	5
Centered Leverage Value	.043	.287	.200	.109	5

a. Dependent Variable: perbjtbs

Histogram



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN TINGKAT PENDAPATAN MASYARAKAT**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjtbs	1.8000	1.30384	5
perbtprm	350000.0	150000.00000	5

Correlations

		perbjtbs	perbtprm
Pearson Correlation	perbjtbs	1.000	.895
	perbtprm	.895	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjtbs	.	.020
	perbtprm	.020	.
N	perbjtbs	5	5
	perbtprm	5	5

Variables Entered/Removed b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perbtprm ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjtbs

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.895 ^a	.801	.734	.67220	.801	12.049	1	3	.040	2.707

a. Predictors: (Constant), perbtprm

b. Dependent Variable: perbjtbs

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.444	1	5.444	12.049	.040 ^a
	Residual	1.356	3	.452		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perbtprm

b. Dependent Variable: perbjltbs

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	-.922	.840		-1.098	.352	-3.595	1.751						
	perbtprm	7.78E-006	.000	.895	3.471	.040	.000	.000	.895	.895	.895	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjltbs

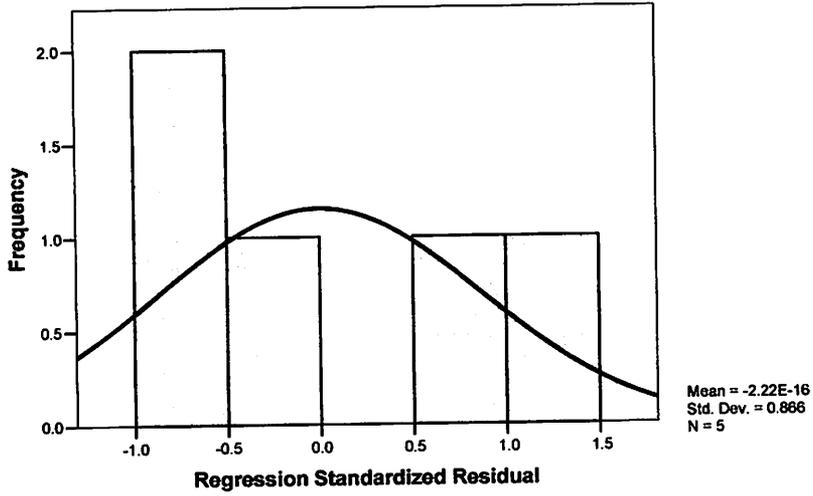
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	.6333	3.3556	1.8000	1.16667	5
Std. Predicted Value	-1.000	1.333	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.321	.540	.417	.095	5
Adjusted Predicted Value	.3333	4.0000	1.9358	1.37291	5
Residual	-.63333	.81111	.00000	.58214	5
Std. Residual	-.942	1.207	.000	.666	5
Stud. Residual	-1.270	1.373	-.074	1.107	5
Deleted Residual	-1.15152	1.05036	-.13582	.97996	5
Stud. Deleted Residual	-1.526	1.839	-.026	1.316	6
Mahal. Distance	.111	1.778	.800	.704	5
Cook's Distance	.015	.713	.378	.299	5
Centered Leverage Value	.028	.444	.200	.176	5

a. Dependent Variable: perbjltbs

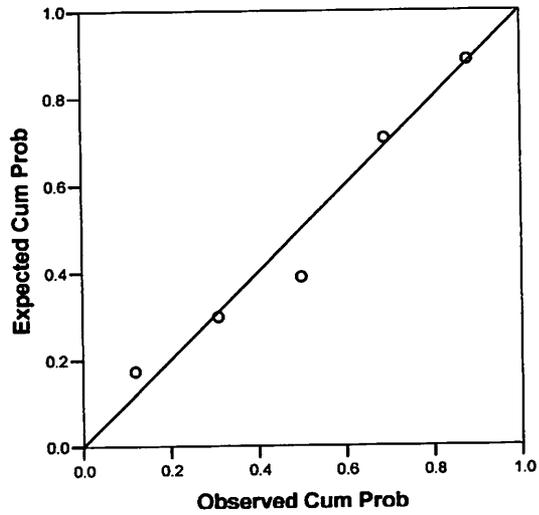
Histogram

Dependent Variable: perbjltbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjltbs



**PERHITUNGAN REGRESI LINIER BERGANDA
PERUBAHAN LINGKUP KERJA**

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
perbjltbs	1.8000	1.30384	5
perblinkj	15.0000	2.54951	5

Correlations

		perbjltbs	perblinkj
Pearson Correlation	perbjltbs	1.000	-.376
	perblinkj	-.376	1.000
Sig. (1-tailed)	perbjltbs	.	.266
	perblinkj	.266	.
N	perbjltbs	5	5
	perblinkj	5	5

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	perblinkj ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: perbjltbs

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.376 ^a	.141	-.145	1.39505	.141	.494	1	3	.533	.756

a. Predictors: (Constant), perblinkj

b. Dependent Variable: perbjltbs

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.962	1	.962	.494	.533 ^a
	Residual	5.838	3	1.946		
	Total	6.800	4			

a. Predictors: (Constant), perblinkj

b. Dependent Variable: perbjtbs

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	4.685	4.151	1.129	.341	-8.528	17.895						
	perblinkj	-.192	.274	-.703	.533	-1.063	.678	-.376	-.376	-.376	1.000	1.000	

a. Dependent Variable: perbjtbs

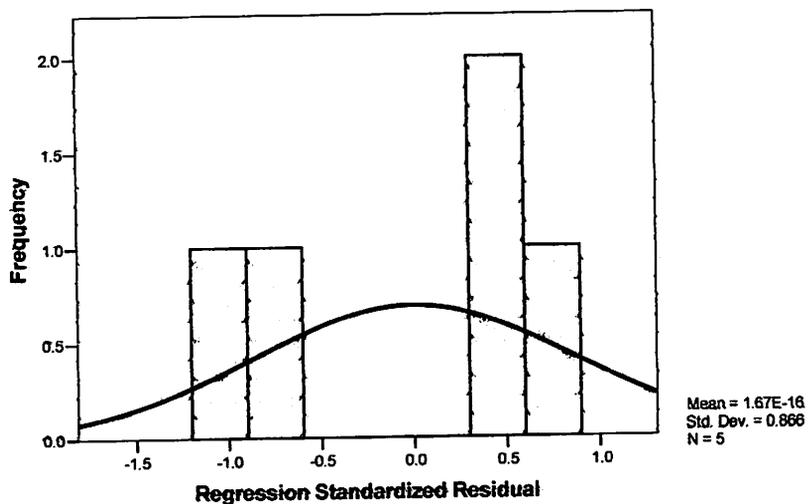
Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	1.2231	2.3769	1.8000	.49029	5
Std. Predicted Value	-1.177	1.177	.000	1.000	5
Standard Error of Predicted Value	.624	1.031	.869	.170	5
Adjusted Predicted Value	.2881	2.8333	1.6878	.94379	5
Residual	-1.41538	1.20000	.00000	1.20815	5
Std. Residual	-1.015	.800	.000	.800	5
Stud. Residual	-1.262	.962	.027	1.090	5
Deleted Residual	-2.19048	1.71186	.11219	1.94690	5
Studi. Deleted Residual	-1.505	.944	-.059	1.145	5
Mahal. Distance	.000	1.385	.800	.590	5
Cook's Distance	.116	.436	.307	.128	5
Centered Leverage Value	.000	.346	.200	.147	5

a. Dependent Variable: perbjtbs

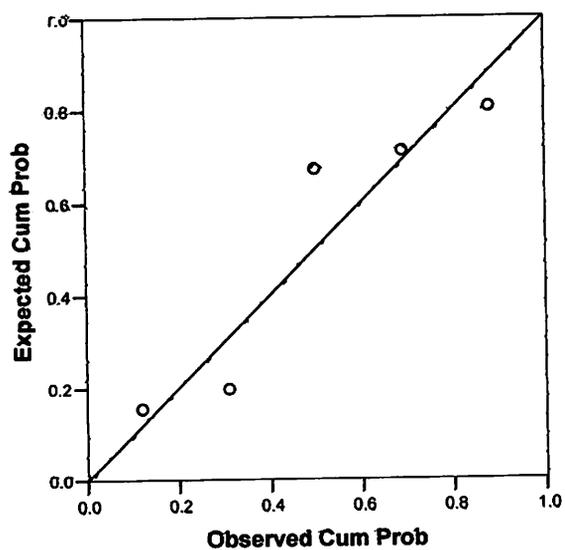
Histogram

Dependent Variable: perbjtbs



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: perbjtbs



LAMPIRAN

E

**DAFTAR REVISI SEMINAR HASIL
TANGGAL 2 JULI 2005**

NO	NAMA DOSEN	KOREKSI	PEMBETULAN	KETERANGAN
1	Ir. Agung Witjaksono, MTP	<ul style="list-style-type: none"> - Konsistensi antar bab - Pendekatan untuk tiap variabel - Ketajaman analisa - Peta harus komunikatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat pada bab 1 sampai dengan bab 4. - Terdapat di bab 1 hal 41-43. - Terdapat pada bab 3 hal 114 – 200 - Peta yang digunakan pada bab 3 adalah berupa peta koridor, yaitu pada bab 3. 	<ul style="list-style-type: none"> - Untuk menguatkan terdapat hubungan keterkaitan antar analisa yang dipakai yaitu pada bab 3 hal 198. - Ada pada tabel 1.3 yaitu Tabel Parameter Penelitian. - Analisa kualitatif lebih diutamakan, sedangkan analisa kuantitatif yaitu Regresi Linier Berganda hanya untuk penguat saja. - Hal 130,135,139,157,167,187,189 dan 192.
2	Arief Setiawan, ST, MTP	<ul style="list-style-type: none"> - Parameter "Pengaruh " harus jelas dan tegas. - Redaksional - Analisa Hipotesa lebih distrukturkan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat pada bab 1 hal 43-45 - Sudah dibetulkan dari bab 1 sampai bab 4. - Terdapat di bab 3 hal 117 – 119. 	<ul style="list-style-type: none"> - Parameter berdasarkan 3 tingkat pengaruh. a) Dikatakan Pengaruh Sangat Kuat jika..... b) Dikatakan Pengaruh Kuat jika.... c) Dikatakan Pengaruh tidak kuat jika Hipotesa berdasarkan 16 variabel yang dipakai.

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : NIKAJE. PRASSADINI
 NIM : 00.21.090
 TGL SEMINAR : Kamis, 16 Mei 2024

MASUKAN DARI PEMBAHAS:

2. Arief :
 ① → Presentasi
 → Keterbatasan suatu daerah → apa bint' diselesaikan? Jalan tembus
 Lihat Bi PIRU / Kajian di tembus
 → Sampai ke Arahan pengemb. SPA?
 → Metode Penelitian → Kualitatif → wawancara
 → kuantitatif → kuesioner
 → Lingkup wilayah → cek
 B. IDA 5 :
 → Beri batasan tds materi studi
 → Bagaimana metode penyebaran kuesioner? Rakap?
 → Daftar pustaka
 P. ACUNG :
 → Tema / Judul → mungkin bisa disederhanakan
 → Cek kerangka pikir (questioner) dg teori
 → Sumber data → lihat pedoman penulisan ilmiah

PEMBIMBING: 1.....
 2. Mira Satriawati Selma

PEMBAHAS: 1.....
 2.....
 3.....

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Tugas Akhir tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : **SABTU**
Tanggal : **2 JULI 2005**

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : **MARIE PAISABARAYANI**
NIM : **00.24.084**

Perbaikan tersebut meliputi :

- **Part Aspek**
 - **Identifikasi Arah Rona**
 - **Revisi untuk setiap variabel**
 - **Klasifikasi Areal**
 - **Peta hasil komputasi**
- **Part Anal**
 - **Memeriksa "Rencana" harus jelas dan terakur**
 - **Keakuratan**
 - **Analisa + interpretasi hasil diskusikan**

Dosen Pembimbing


Dr. Asutono, M.P., Ph.D., M.P.P.

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 JL. SIGURA-GURA NO 2
 MALANG

TUGAS AKHIR

NAMA : MARIE PRISADARYANI
 NIM : 00.24094

A SEMINAR PROPOSAL

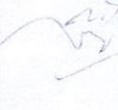
NO	JUDUL	PENGUJI I	PENGUJI II	PENGUJI III
1	Rencana Penelitian dan Pembangunan Kota Malang Juwita Hidayati 98 24090 6 Mei 2004	 Ir. Agus Wicaksono, MT	 I. Vannona, ST	
2	Identifikasi Penerapan Usaha Bisnis pada Teknologi Kambing Bulu Puncungan Lahan Di Kawasan Persebaran Sapi di Masyarakat Tani Dusun 6 Mei 2004	 Ir. Agus Wicaksono, MT	 Ir. Muthihsah, A	 Endang Bati, ST
3	Faktor-faktor Pemanfaatan Berkas dan Bahan Baku Ternak Di Kota Malang Erwan Dwi Sugenta No. 24098 6 Mei 2004	 Ir. Mubiro Huda H, MT	 Ir. T. Murnita, S, Pd	 Ir. Fidi, B, S, Pd

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 JL. SIGURA-GURA NO 2
 MALANG

TUGAS AKHIR

NAMA : MARIE PRISSADARYANI
 NIM : 00.24094

B. SEMINAR HASIL

NO	JUDUL	PENJUJI I	PENJUJI II	PENJUJI III
1	Studi Identifikasi Sistem Perpustakaan Kota Malang ditinjau dari Maksimalisasi Pelayanan Pustaka dan Substansi Pustaka -Judul Asliannya Nim 98 24 075	 Ir. IDRIS LUKMAN HAKIM	 H. DEDY PURWATI	 IDA DESWARI ST
2	Identifikasi Persepsi Persepsi Masyarakat Kota Kota Malang Emanal Y J Nim 96 24 006	 Ir. SULAIMAN WAHAB	 Ir. MUZAKKI RIZKI	
3	Studi Persepsi Eksternal Tutaha Hidayat (RTH) Kawasan Kawasan Di Kota Malang Rian H H - Persepsi Firman Setiawan Nim: 96 24 081	 Ir. IBNU SASONO MPP	 ARIEF SETIAWAN ST	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
JL. BENDUNGAN SIGURA-GURA 2
MALANG

TUGAS AKHIR

Nama : Marie Prissadaryani
Nim : 00.24.094

C. SEMINAR KOMPREHENSIF

No	Judul	Penguji 1	Penguji 2	Penguji 3
1	Studi Penelitian Bentuk Aplikasi Perencana Rumah Dataras di Area Subur Perumahan Ngluyu Tironodan (00.24.032)	 Ir. Ibnu Saadoto, ST	Ida, S. S. W. M. S. T.	 Ir. Sukarno Wahab
2	Studi Pengembangan Jalan Kota Kupang, Kota Tumbasa Timur Ray Sijunus Haras (00.24.098)	 Ir. Sukarno Wahab	Endangno Baidi, ST	 Ika Darmasari, ST
3				

LAMPIRAN

F



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT BINA PEMERIKSI MALANG
 BAWA NEGARA MALANG

Kampus I : J. Berdegan Sigitapra No. 2 Telp. (0341) 534421 (Hunting) Fax. (0341) 552015 Malang 65145
 Kampus II : J. Raya Karanglo Km-2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF

Tugas Akhir mahasiswa :

Nama : MARIE PRASSADARANI

NIM : 09.24.094

Judul Tugas Akhir : IDENTIFIKASI (MENGARAH) KEBERADAAN SALAH TUREK
 ISMADOM PERUBAHAN PENGELOMBONGAN LAHAN KONDISI
 JALAN DAN PROSUDU MATAANAN DAN POKOK
 KECAMATAN MOTOROTO KOTA KEBIKI

Pembimbing I :

Ir. Agus Triyanto, M.Eng., M.T.P.

Pembimbing II :

M. A. Setiawan, ST

Dinyatakan : Layak / Tidak Layak

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan " Buku Hitam " (syarat
 mengikuti Sidang Komprehensif dengan catatan sebagai berikut :
 (Contoh : materi kurang layak, metodologi kurang sesuai, dll).
 Apabila dirasa perlu dapat menggunakan kertas terpisah.

→ Analisa di cat lagi (Kedua & ketertarikan & jidi
 standarnya)

Penguji I :

Ir. Agus Triyanto, M.Eng., M.T.P.

Penguji II :

M. A. Setiawan, ST

Nomor ITN-714/I.TA/4/2004 18 Mei 2004
Lampiran -
Perihal : Pembimbing Tugas Akhir

Kepada Yth : Bpk. Sdr. Mira Setyawati, ST
Dosen Institut Teknologi Nasional
Di -

M A L A N G.

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami

Nama : *Marie Privalaryani*

NIM : *09.21.694*

Semester : VIII (sepuluh)

Judul TA : *"Identifikasi pengaruh Keberadaan Jalan Tembus Di Lilit Dari Aspek Susat Ekonomi Masyarakat Desa Pojok Kecamatan Mojojoto Kota Kediri"*

Sejak Tanggal : *24 Mei 2004* *sd* *24 Nopember 2004*

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak, didampingi oleh Pembimbing I dari Jurusan kami, yaitu :

Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP, untuk memudahkan penyusunan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. Dekan

Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan

Urb. Ketua Jurusan Teknol. Perencanaan

Wilayah dan Kota

Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP
NIP. Y-103.900.214

LEMBAR ASISTENSI
IDENTIFIKASI PERANAN KEBERADAAN JALAN TEMBUS
DILIHAT DARI ASPEK SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DESA
POJOK KECAMATAN MOJOROTO KOTA KEDIRI

Dosen Pembimbing : Ir. T. Nirarta Samadi, Phd
 Nama : Marie Prissadaryani
 Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
1	17/9/24	Wawancara S10 Vax Rn + Kemas Rn	
2	20/9/24	Kawanan Vax Rn + Kemas Rn Wax Sikan Rn	
3	23/9/24	ACC Kawanan Rn → H. A. Nurul Hidayati I.E. H. A. Nurul Hidayati, MT → P.S. Mita Hidayati, ST	

LEMBAR ASISTENSI

TUGAS AKHIR

" IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS
DILIHAT DARI ASPEK SOSIAL-EKONOMI MASYARAKAT DESA
POJOK KECAMATAN MOJOROTO KOTA KEDIRI "

Dosen Pembimbing : Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP
 Nama : Marie Prissadaryani
 Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
1.	24/5/4	• rumus standar luas luas persegi panjang • srs us ppt apn • ek us ppt apn • definisi hipotesis • buat B.S survey	MA
2	31/5/4	• percobaan luas 11 m x 2,43 m • luas persegi	MA
3	12/6/4	• rumus standar var smp + loby ni hipotesis	MA
4	23/9/4	• Def. pgs wid ? var +	MA
5	2/10/4	• Def. Pw wid ? smp + loby ni hipotesis	MA

• buat B.S survey.
• outline

**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR**

Dosen Pembimbing : Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP
 Nama : Marie Prissadaryani
 Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
6	5/10/14	• Pengembangan aljabar → definisi 2 + variabelnya?	
7	12/10/14	• Def → Linier Terdapat A-f (benda) ↓ BPS 3	
8	23/10/14	• perbaiki lagi komutasi 16	
9	27/10/14	• Lanjutkan rumus	
10	20/10/14	• var → tri function → kelas ringkasan + definisi • fisis atau komputasi • Def: - - - • Def: - - -	
11	3/11/14	• Lem!	
12	6/11/14	• Haha • var + table atau • Inestonir tabel	
13	8/11/14	• perbaiki fusioner • Lem • a @ fusioner prop.	

LEMBAR ASISTENSI

TUGAS AKHIR

" IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS
DILIHAT DARI ASPEK SOSIAL-EKONOMI MASYARAKAT DESA
POJOK KECAMATAN MOJOROTO KOTA KLDRI "

Dosen Pembimbing : Mira Setyawati, ST
Nama : Mario Prasadaryani
Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
1	28 Mei 2004	- Latar belakang/kegiatan * Sebelum * Sesudah (th...) * Program pemerintah - Metode Survey * Primer $\left\{ \begin{array}{l} \text{questioner} \\ \text{wawancara} \end{array} \right.$ $\left\{ \begin{array}{l} \text{keturunan} \\ \text{banyak} \end{array} \right.$ * Sekunder - * Questioner / pengguna kelain Area proyek. - Penulisan $\left\{ \begin{array}{l} \text{kutipan} \\ \text{bulet numbering} \end{array} \right.$	
2	31 Mei 2004	Pembacaan kerangka pikir Lihat sasaran Beri footnote.	
3.	24 Juni 2004	Cari teori / penemuan variabel Buat definisi penemuan/ta	
4.	20 September '04	Peragik: -- * Lanjutkan ! * Foto Lokasi studi * Metode apa ?	

LEMBAR ASISTENSI**TUGAS AKHIR**

" IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS
DILIHAT DARI ASPEK SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DESA
POJOK KECAMATAN MOJOROTO KOTA KEDIRI "

Dosen Pembimbing : Mira Sotyaniti, ST
Nama : Maria Priasandaryani
Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
5	16 Okt 2004	Teeori → variabel Questioner → cataran Metode analisis → ↳ pustaka ↳ metode Buat kuesioner (daftar) Daftar pustaka Kerangka pikir → sistematis	
6	2 Nov 2004	Ace Smr Proposal	

LEMBAR ASISTENSI

TUGAS AKHIR

* IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS
DILIHAT DARI PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL
EKONOMI MASYARAKAT DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO
KOTA KEDIRI *

Dosen Pembimbing : Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP
 Nama : Mario Prisdaryani
 Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
1.	28 / 1 / 05	- Analisis kuantitatif - mengidentifikasi - & menggunakan - data primer - & sekunder	PH
2.	4 / 5 / 5	- perbaiki lagi, beri - contoh kasus & - foto US, foto di lokasi - dalam bus	PH
3.	9 / 5 / 5	- rekonstruksi + - analisis di tabel	PH
4.	11 / 5 / 5	- final laporan - & pembuatan - laporan	PH
5.	13 / 5 / 5	- Disajikan dan di - & di lokasi dan di - & di lokasi, hip	PH
6.	25 / 5 / 5	- Disajikan dan di - & di lokasi dan di - & di lokasi, hip	PH

LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
" IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN
TEMBUS TERHADAP PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN,
SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT DESA POJOK
KEC. MOJOROTO KOTA KEDIRI"

Dosen Pembimbing : Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP
 Nama : Mario Prissadaryani
 NIM : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
7	1/6/15	• gabung ke 2 land • fiksitas dan an • 1/3 7/2/15	8/15
8	9/6/15	• tabel luas lahan • koras us • besi paku ke paku tanah • rek. tegangan & analisis	10/15
9	11/6/15	• analisis gambar • dan 1/2 rekayasa	11/15
10	13/6/15	Perhitungan Gub III 3.8 An. Regnis & t.m.s. p.t. warna yang	12/15
11	15/6/15	perhitungan kes. n. an. rek	13/15
12	16/6/15	acc. seminar kel. n. karena sempat perbaiki dan 3.7	14/15

LEMBAR ASISTENSI

TUGAS AKHIR

" IDENTIFIKASI PENGARUH KEBERADAAN JALAN TEMBUS
DILIHAT DARI PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN DAN SOSIAL
EKONOMI MASYARAKAT DESA POJOK KECAMATAN MOJOROTO
KOTA KEDIRI"

Dosen Pembimbing : Mira Setyawati, ST

Nama : Mario Prissadaryani

Nim : 00.24094

No	Tanggal	Keterangan	Tanda-Tangan
1.	14-03-05	Def. daerah terdampak bagian belakang / sebagian (diagram belakang) - Peta pemukiman luas uk	<i>[Signature]</i>
2.	15-03-05	Teori tjd daerah terbelakang - lanjutkan Bab III	<i>[Signature]</i>
3.	28-03-05	Analisa → tek hanya % (presentase) saja munculkan hal 2 yg dapat jadi bahan perbandingan & hasil	<i>[Signature]</i>
4.	05-04-05	Uji pengaruh → cek teori	<i>[Signature]</i>
6.	16-05-2005	<ul style="list-style-type: none"> • Sesuaikan jumlah variabel hipotesis dg uji → 16? • Perbaiki diagram • Parameter pengaruh • Analisa akhir setelah hasil uji statistik keluar perlu dibant • hasil uji → bentuk grafik → linier, tidak + dan. Lull b • Siapkan kmp. Rangan L + cross tab? 	<i>[Signature]</i>
7.	18/5/5	<ul style="list-style-type: none"> - fungsi ke dalam 05 apa yg kuf dan - di awal kuliah hrs sb. pja tjd an. & ap di kaitung dg pnd. TA 	<i>[Signature]</i>