

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**PENGARUH PERUBAHAN JALUR
TERHADAP ASPEK EKONOMI
MASYARAKAT**

**Studi kasus Jalan MT Haryono dan Jalan Mayjen
Panjahitan Kota Malang**



**DI SUSUN OLEH
CRISTOVÃO DA SILVA
(09.24.037)**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH
DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2015**



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK
Kampus I :Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa TimurTelp. (0341) 551431, Fax. (0341) 553015

LEMBAR PENGESAHAN

Pengaruh Jalur Satu Arah Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Di Jalan MT Haryono Dan
Mayjend Panjahitan
Skripsi Dipertahankan Dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi
Jenjang Strata Satu (S-1)

Pada Hari :

Tanggal :

Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Disusun Oleh
Cristoão Da Silva
09.24.037

Disahkan Oleh,

Penguji I

(Ida Soewarni, ST, MT)

Penguji II

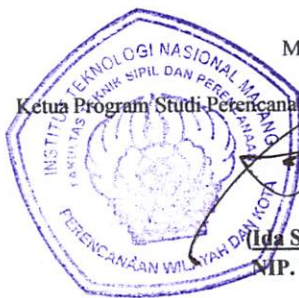
(Agung Witjaksono, ST, MT)

Penguji III

(Arief Setiyawan, ST, MTP)

Mengetahui

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)



(Ida Soewarni, ST, MT)

NIP. Y. 1039 600 293



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK
Kampus I :Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa TimurTelp. (0341) 551431, Fax. (0341) 553015

PERSETUJUAN SKRIPSI

Pengaruh Perubahan Jalur Terhadap
Aspek Ekonomi Masyarakat
Studi Kasus : Jalan Mt Haryono Dan Jalan Mayjen Panjahitan
Kota Malang

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Planologi S-1
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun Oleh
Cristovão Da Silva
08.24.009

Menyetujui,

Pembimbing I

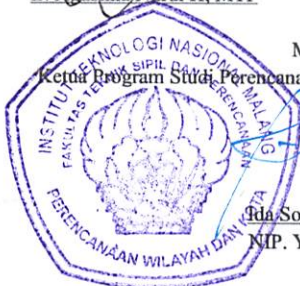
= Ir. Agustina Nurul H. MTP =


Pembimbing II

= Mira Setiawati, ST., MT =

Mengetahui

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)




Ida Soewarni, ST., MT
NIP. Y. 1039 600 293



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK
Kampus 1 :Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa TimurTelp. (0341) 551431, Fax. (0341) 553015

PERNYATAAN KEASLIHAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Cristovão Da D Silva

Nim : 09.24.037

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Judul Skripsi : Pengaruh Jalur Satu Arah Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Di Jalan MT Haryono Dan Mayjend Panjaitan

Menyatakan dengan sungguh-sungguhnya bahwa Tugas Akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan ahlian tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa Tugas Akhir ini adalah jiplakan/plagiasi, makam saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, Agustus 2015
Yang Membuat Pernyataan



(Cristovão Da Silva)



LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Cristovão Da Silva

Nim : 09.24.037

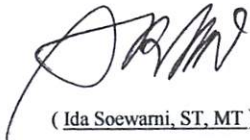
Hari/ Tanggal :

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Judul Skripsi : Pengaruh Jalur Satu Arah Di Jalan MT Haryono Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat

Terdapat kekurangan yang meliputi :

Malang, Agustus 2015
Penguji I



(Ida Soewami, ST, MT)



LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Cristovão Da Silva

Nim : 09.24.037

Hari/ Tanggal :

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Judul Skripsi : Pengaruh Jalur Satu Arah Di Jalan MT Haryono Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat

Terdapat kekurangan yang meliputi :

1. Penulisan laporan diperbaiki
2. Data penelitian untuk penduduk
3. Data LHR dikasih sumbernya dan disurveynya
4. Tanggal berapa
4. lihat analisis

Malang, Agustus 2015
Penguji II

(AGUNG WITJAKSONO, ST, MT)



LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Cristovão Da Silva

Nim : 09.24.037

Hari/ Tanggal :

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Judul Skripsi : Pengaruh Jalur Satu Arah Di Jalan MT Haryono Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat

Terdapat kekurangan yang meliputi :

Kesimpulan belum menunjukkan perbedaan atau perbandingan sebelum dan sesudah.

Malang, Agustus 2015
Penguji III


(ARIEF SETIYAWAN, ST, MTP)

EFFECT OF TRACK ON ECONOMIC ASPECTS OF COMMUNITY ON
THE ROAD MT HARYONO AND ROAD MAYJEND PANJAHITAN
MALANG CITY

ABSTRACTION

Malang is a city of education every year visited by a student - a student of other areas, causing population growth in each year so that a straight line will promote the development of its social and economic activities. By looking at these problems to meet the needs of community activities it is necessary to supply enough land to fulfill the needs of the community activity so that the development of land use spatial increased thus causing the movement of the solid flow.

The government policy to change a lane one-way street into a two-way street in the area salasatu basically there is congestion number of traffic volume. This is because the number of vehicles per day multiplied and not offset by the increase of existing roads or development. Malang is a city that started a lot of preserve. Malang is a university town where many immigrants from outside the city are exacerbating congestion in Malang. However, changes in the lane MT Haryono and Mayjend panjahitan should consider social and economic aspects around the track.

The purpose of this study was to determine the effect of a lane change lanes one-way and two-way path to the local economy is the cost of revenue, cost of fuel, operating expenses, household expenses, travel time and travel distance that occurs for the pros-cons society. In conducting this study using several methods including SPSS 20 programs with multiple analysis. The used was obtained from primary and secondary survey results in the form of instances.

Results of the analysis of the data shows no effect policy change lane two-way to one-way to the local economy in the form of fee income, expenses fuel costs, operating expenses, household expenses, travel time and travel distance along the road corridor Mt Haryono and road Mayjend Panjahitan.

Keywords : Change the path towards the cost of revenues, expenses fuel costs, operating expenses, household expenses, travel time and travel distance.

PENGARUH PERUBAHAN JALUR TERHADAP ASPEK EKONOMI MASYARAKAT DI JALAN MT HARYONO DAN JALAN MAYJEND PANJAHITAN KOTA MALANG

ABSTRAKSI

Kota Malang merupakan kota pendidikan yang setiap tahunnya selalu didatangi oleh mahasiswa – mahasiswi dari daerah lain sehingga menyebabkan pertambahan jumlah penduduk di setiap tahunnya sehingga secara garis lurus akan menumpuhkan perkembangan aktivitas secara social maupun ekonomi. Dengan melihat permasalahan tersebut untuk memenuhi kebutuhan aktivitas masyarakat maka perlu adanya penyediaan lahan yang cukup dalam pemenuhan kebutuhan aktivitas masyarakat sehingga perkembangan tata guna lahan secara spasial semakin meningkat sehingga menyebabkan terjadinya arus pergerakan yang padat.

Kebijakan pemerintah untuk perubahan suatu jalur jalan satu arah menjadi jalan dua arah di sala satu daerah pada dasarnya terjadi kemacetan jumlah volume lalu-lintas. Hal ini dikarenakan jumlah kendaraan bermotor tiap harinya bertambah banyak dan tidak diimbangi dengan bertambahnya jalan atau pembangunan yang ada. Kota malang merupakan kota pelajar dimana banyak pendatang dari luar kota yang semakin memperparah kemacetan di Kota Malang. Namun perubahan jalur di jalan MT Haryono dan Mayjend panjahitan harus mempertimbangkan aspek sosial dan aspek ekonomi di sekitar jalur tersebut.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh perubahan jalur dari jalur satu arah dan jalur dua arah terhadap ekonomi masyarakat yaitu biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan yang terjadi adanya pro – kontra masyarakat.

Dalam melakukan penelitian ini menggunakan beberapa metode diantaranya program SPSS 20 dengan analisa berganda. Data – data yang digunakan adalah data – data primer yang diperoleh dari hasil survey dan data – data sekunder berupa data instansi.

Hasil analisis terhadap data – data tersebut memperlihatkan tidak adanya pengaruh kebijakan perubahan jalur dua arah menjadi satu arah terhadap ekonomi masyarakat berupa biaya pendapatan, pengeluaran biaya bahan bakar, pengeluaran biaya operasional, pengeluaran biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan di sepanjang koridor jalan Mt Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan.

Kata Kunci : Perubahan jalur terhadap biaya pendapatan, pengeluaran biaya bahan bakar, pengeluaran biaya operasional, pengeluaran biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan.

KATA PENGANTAR

Segala buji bagi Tuhan Yang Maha Kuasa. Yang telah melimpahkan rahmat-nya kepada kita semua, terutama atas terselesainya skripsi ini.

Dengan segala upaya yang telah dilakukan, akhirnya skripsi yang berjudul Pengaruh Perubahan Jalur di Jalan MT Haryono Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat ini dapat diselesaikan. Sangat disadari bahwa semua yang telah dilakukan kaitannya dengan skripsi ini bisa terlaksana berkat pertolongan dan anugrah Tuhan Yang Maha Kuasa, yang harus disyukuri.

Penyusunan tugas akhir dengan tema “*perubahan jalur dua arah menjadi satu arah*” bertujuan untuk mengajak masyarakat untuk mengerti betapa pentingnya mengurangi kemacetan lalu-lintas dan kecelakaan lalu-lintas yang aman dan nyaman pada saat perubahan jalur telah ditetapkan oleh kebijakan pemerintah daerah kota Malang.

Pada kesempatan ini, penulis juga ingin berterima kasih kepada semua pihak yang turut membantu penyusunan laporan ini diantaranya :

1. Kepada Dosen Ibu Ir. Agustina Nurul H. MTP. Selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan ilmu serta sudah meluangkan waktunya dalam proses pimbingan.
2. Kepada Dosen Ibu Mira Setiawati. ST. MT. Selaku Dosen pembimbing II yang telah memberikan ilmu serta sudah meluangkan waktunya dalam proses bimbingan.
3. Kepada Dosen Bapak Endratno Budi S, ST. MT dan Dosen Bapak Trijuwono Widodo, ST. MT yang telah ikut serta dan meluangkan waktunya membantu selama proses skripsi ini.
4. kepada teman – teman mahasiswa angkatan 2009 (*plandited*) yang telah banyak membantu dalam penyusunan proposal ini.
5. Bapak, Ibu, Kakak, adik serta keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan dalam menjalani masa perkuliahan.

Semua yang telah diberikan untuk penulis, akan selalu menjadi pegangan yang akan tetap penulis ingat selamanya. Harapan semoga Tuhan Yang Maha Kasih akan membalas segala kebaikan yang telah diberikan untuk penulis.

Menyadari akan ketidak sempurnaan penulis sebagai manusia biasa dalam menyusun Tugas akhir ini, maka saran dan kritik yang bersifat konstruktif tetap penulis harapkan dari semua pihak. Semoga Proposal ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Malang, 2 Setember 2015

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRACT	iv
ABSTRAKSI	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR DIAGRAM.....	xiv
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GRAFIK	xvii
DAFTAR GAMBAR	xviii
DAFTAR PETA	xix

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Sasaran	7
1.3.1 Tujuan	7
1.3.2 Sasaran	7
1.4 Lingkup Penelitian	7
1.4.1 Lingkup Materi	8
1.4.2 Lingkup Lokasi	8
1.6 Hasil yang Diharapkan dan Kegunaan Penelitian	11
1.6.1 Hasil yang diharapkan/Kelurahan (ouput)	11
1.6.2 Kegunaan Penelitian	11
1.7 Sistematika pembahasan	12

BAB II Tinjauan Pustaka

2.1 Pengertian Ekonomi	14
2.2 Teori Fungsionalis (<i>functionalist theory</i>)	14
2.2.1 Teori Konflik (Conflict Theory)	15
2.2.2 Ciri Perubahan Sosial	17
2.3 Kelayakan Ekonomi Masyarakat	17
2.3.1 Teori Rasionalitas Ekonomi.....	17
2.3.2 Karakteristik Ekonomi Masyarakat	18

2.3.3	Kajian Dampak Pembangunan Terhadap System Social-Ekonomi Masyarakat	19
2.3.4	Pengertian Mata Pencaharian	20
2.3.5	Perubahan Mata Pencaharian Masyarakat	20
2.3.6	Pengertian Elastisitas	20
2.3.7	Pengertian UKM (Usaha Kecil Menengah)	22
2.3.8	Pengertian Perdagangan	23
	2.3.8.1 Defenisi Pedagang	24
	2.3.8.2 Pengertian Pembiayaan	24
	2.3.8.3 Teori Pembentukan Harga	25
2.3.9	Ciri - Ciri Sector Informal	26
2.3.10	Pengertian Jasa	26
2.3.11	Karakteristik Jasa	27
2.3.12	Klarifikasi Jasa	28
2.4	Pengertian biaya pemasukan dan biaya pengeluaran	29
	2.4.1 Pengertian biaya pendapatan	29
	2.4.2 pengertian biaya operasional	30
	2.4.3 pengertian biaya rumah tangga	32
2.5	Aksesibilitas	32
	2.5.1 Pengertian Jalan	33
	2.5.2 Sistem Jaringan Jalan	34
	2.5.2.1 Jalur	34
	2.5.2.2 Pengertian Jalur Satu Arah	35
	2.5.2.3 Karakteristik jalan Satu Arah	35
	2.5.2.4 Manfaat Jalur Satu Arah	35
	2.5.2.5 Meningkatkan Keselamatan	36
	2.5.2.6 Hambatan samping	36
	2.5.2.7 Faktor yang Memperngaruhi Pergerakan..	37
	2.5.2.8 Manfaat Transportasi	38
	2.5.2.9 Istilah Dasar dan Defenisi Dasar	38
2.6	Pengertian Analisis Regresi	40
	2.6.1 Regresi Linier Sederhana	40
	2.6.2 Regresi Ganda	40
	2.6.3 Regresi Kurvilinier	40
	2.6.4 Regresi Dengan Variabel Dummy (Boneka)	41
	2.6.5 Regresi Logistik (Logistic Regression)	41
	2.6.6 Persamaan Regresi Berganda	41

BAB III METODE PENELITIAN

3.1	Jenis Penelitian	45
3.2	Tahapan Persiapan	45
3.3	Metode Survey	45
3.4	Populasi Da Sampel	50
3.4.1	Populasi	50
3.4.2	Sampel	51
3.5	Metode Analisa	53
3.5.1	Analisa Pengaruh Perilaku Masyarakat Dan Aspek Ekonomi	53
3.5.2	Analisa Deskriptif Kualitatif Before – After	54
3.5.3	Analisa Regresi Ganda	55
3.6	Kerangka Kerja	58

BAB IV GAMBARAN UMUM

4.1	Gambaran Umum Lokasi Studi	59
4.1.1	Batas Wilayah Studi	59
4.2	kondisi Perdagangan dan Jasa (Usaha Masyarakat)	61
4.2.1	kondisi Pendapatan Usaha Masyarakat di Jalan Mt Haryono dan Jalan Mayjend Panjahitan	62
4.2.1.1	Kondisi Pedagang Kios	62
4.2.1.2	Kondisi Pedagang Warung	63
4.2.1.3	Kondisi Usaha Toko	64
4.2.1.4	Kondisi Usaha Rental	66
4.2.1.5	Kondisi Usaha Bengkel	67
4.2.1.6	Kondisi Usaha Minimarket	68
4.2.1.7	Kondisi Usaha Salon	70
4.2.1.8	Kondisi Usaha PKL	71
4.2.1.9	Kondisi Usaha Jasa	72
4.2.2.1	Kondisi Usaha M Kios (Counter Pulsa)..	74
4.3	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan	75
4.3.1	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Di Jalan MT Haryono	75
4.3.1.1	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Kios	75

4.3.1.2	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Warung	77
4.3.1.3	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Toko	79
4.3.1.4	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Rental	81
4.3.1.5	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Bengkel.....	83
4.3.1.6	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Minimarket.....	84
4.3.1.7	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Salon	85
4.3.1.8	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL	87
4.3.1.9	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa....	88
4.3.2.1	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Counter	89
4.3.2	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Di Jalan Mayjend Panjahitan	90
4.3.2.1	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Kios	90
4.3.2.2	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Warung	91
4.3.2.3	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Toko	92
4.3.2.4	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Rental	96
4.3.2.5	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Bengkel.....	98
4.3.2.6	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Minimarket.....	99
4.3.2.7	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Salo	100
4.3.2.8	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL	101
4.3.2.9	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa.....	102
4.3.2.1	Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Counter	104
4.4	Kondisi LHR (Laju Harian Rata – Rata) Sebelum	

Satu Arah dan Sesudah Dua Arah	105
4.4.1 Kondisi LHR (Laju Harian Rata – Rata) Sebelum Satu Arah	105
4.4.2 Kondisi LHR (Laju Harian Rata – Rata) Sesudah Dua Arah	106

BAB V ANALISA PENGARUH PERUBAHAN JALUR TERHADAP EKONOMI MASYARAKAT

5.1 Analisis Statistik Pengaruh Perubahan Jalur Terhadap Ekonomi Masyarakat	109
5.1.1 Pengaruh Biaya Pendapatan, Biaya Bahan Bakar, Biaya Operasional, Biaya Rumah Tangga, Waktu Perjalanan, dan Jarak Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah	109
5.1.1.1 Pengaruh Biaya Pendapatan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah.....	111
5.1.1.2 Pengaruh Biaya Bahan Bakar Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah	111
5.1.1.3 Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah	112
5.1.1.4 Pengaruh Biaya Rumah Tangga Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah	113
5.1.1.5 Pengaruh Waktu Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah.....	113
5.1.1.6 Pengaruh Jarak perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah.....	114
5.1.2 Pengaruh Biaya Pendapatan, Biaya Bahan Bakar, Biaya Operasional, Biaya Rumah Tangga, Waktu Perjalanan, dan Jarak Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 Arah	115

5.1.2.1	Pengaruh Biaya Pendapatan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah	116
5.1.2.2	Pengaruh Biaya Bahan Bakar Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah	117
5.1.2.3	Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah	118
5.1.2.4	Pengaruh Biaya Rumah Tangga Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah	119
5.1.2.5	Pengaruh Waktu Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah	119
5.1.2.6	Pengaruh Jarak perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah	120
5.2	Analisis Pengaruh Perubahan Jalur Terhadap Ekonomi Masyarakat	121
5.2.1	Pengaruh Biaya Masyarakat Dan Waktu, Jarak Perjalanan Terhadap Perubahan Jalur Satu Arah	122
5.2.2	Pengaruh Biaya usaha pedagang Masyarakat Dan Waktu, Jarak Perjalanan Terhadap Perubahan Jalur Dua Arah	126
 BAB VI PENUTUP		
6.1	Kesimpulan	130
6.2	Rekomendasi	130

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.4 Kerangka Pikir	43
Diagram 3.6 Kerangka kerja	58

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1	Total Usaha Masyarakat 61
Tabel 1.2	Kondisi Hasil Usaha Kios Jalan Mt Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan 62
Tabel 1.3	Kondisi Hasil Usaha Warung Jalan Mt Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan 63
Tabel 1.4	Toko Jalan Mt HaryonoDan Jalan Mayjend Panjahitan 65
Tabel 1.5	Toko Jalan Mt Haryono Dan Mayjend Panjahitan 66
Tabel 1.6	Usaha Bengkel Jalan Mt Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan 68
Tabel 1.7	Usaha Mini Market Jalan Mt Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan 69
Tabel 1.8	Usaha Salon Jalan Mt HaryonoDan Jalan Mayjend Panjahitan 70
Tabel 1.9	Usaha Pkl Jalan Mt HaryonoDan Jalan Mayjend Panjahitan 72
Tabel 2.1	Usaha Jasa Jalan Mt Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan 73
Tabel 2.2	Usaha Kounter Jalan Mt Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan 74
Tabel 2.3	Angka Pencurian Di Jalan Mt Haryono 76
Tabel 2.4	Angka Pencurian Di Jalan Mayjend Panjahitan..... 77
Tabel 2.5	Angka Kecelakaan Di Jalan Mt Haryono 79
Tabel 2.6	Angka Kecelakaan Di Jalan Mayjend Panjahitan 82
Tabel 2.7	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan 83
Tabel 2.8	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan 85
Tabel 2.9	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan 86
Tabel 3.1	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL. 87
Tabel 3.2	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa.. 88
Tabel 3.3	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Counter 89
Tabel 3.4	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Kios..... 90

Tabel 3.5	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Warung	91
Tabel 3.6	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Toko	92
Tabel 3.7	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Rental	97
Tabel 3.8	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Bengkel	98
Tabel 3.9	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Minimarket	99
Tabel 4.1	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Salon	100
Tabel 4.2	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL	102
Tabel 4.3	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa.....	103
Tabel 4.4	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Counter	104
Tabel 4.5	LHR (Laju Harian Rata-Rata) Jalur Dua Arah	106
Tabel 4.6	LHR (Laju Harian Rata-Rata) Jalur Satu Arah	107
Tabel 5.2	Hasil Analisa Variabel biaya pendapatan, biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, jarak perjalanan	109
Tabel 5.3	Hasil Persamaan Regresi Ganda LHR 1 Arah	110
Tabel 5.4	Hasil Persamaan Regresi Ganda LHR 2 Arah	116
Tabel 5.5	Hasil Analisa Variabel biaya pendapatan, biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, jarak perjalanan	121
Tabel 5.6	Hasil Biaya Masyarakat Jalur Satu Arah	122
Tabel 5.7	Analisa Laju Harian Rata – Rata (LHR) Satu Arah	123
Tabel 5.8	Hasil Biaya Masyarakat Jalur Dua Arah.....	126
Tabel 5.9	Analisa Laju Harian Rata – Rata (LHR) Dua Arah.....	127

Daftar Grafik

Halaman

Grafik 1.1	Kondisi Hasil Usaha Kios.....	62
Grafik 1.2	Kondisi Hasil Usaha Pedagang Warung.....	64
Grafik 1.3	Kondisi Hasil Usaha Toko.....	65
Grafik 1.4	Kondisi Hasil Usaha Rental.....	67
Grafik 1.5	Kondisi Hasil Usaha Bengkel.....	68
Grafik 1.6	Kondisi Hasil Usaha Minimarket.....	69
Grafik 1.7	Kondisi Hasil Usaha Salon.....	71
Grafik 1.8	Kondisi Hasil Usaha PKL.....	72
Grafik 1.9	Kondisi Hasil Usaha Jasa.....	73
Grafik 2.1	Kondisi Hasil Usaha Kounter.....	74
Grafik 2.2	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan kios.....	77
Grafik 2.3	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Warung.....	79
Grafik 2.4	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Toko.....	81
Grafik 2.5	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Rental.....	83
Grafik 2.6	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Bengkel.....	84
Grafik 2.7	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Minimarket.....	85
Grafik 2.8	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Salon.....	86
Grafik 2.9	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan PKL.....	87
Grafik 3.1	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Jasa.....	88
Grafik 3.2	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Kounter.....	89
Grafik 3.3	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Kios.....	91
Grafik 3.4	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Warung.....	92
Grafik 3.5	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Toko.....	96
Grafik 3.6	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Rental.....	98
Grafik 3.7	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Bengkel.....	99
Grafik 3.8	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Minimarket.....	100
Grafik 3.9	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Salon.....	101
Grafik 4.1	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan PKL.....	102
Grafik 4.2	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Jasa.....	104
Grafik 4.3	Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Kounter.....	105
Grafik 4.4	Laju Harian Rata – Rata (LHR) Dua Arah.....	106
Grafik 4.5	Laju Harian Rata – Rata (LHR).....	107

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Kios.....	63
Gambar 1.2 Kios.....	63
Gambar 1.3 Warung.....	64
Gambar 1.4 Warung.....	64
Gambar 1.5 Toko.....	66
Gambar 1.6 Toko.....	66
Gambar 1.7 Toko.....	66
Gambar 1.8 Rental.....	67
Gambar 1.9 Rental.....	67
Gambar 2.1 Rental.....	67
Gambar 2.2 Rental.....	68
Gambar 2.3 Bengkel.....	68
Gambar 2.4 Bengkel.....	68
Gambar 2.5 Bengkel.....	70
Gambar 2.6 Indomaret.....	70
Gambar 2.7 Alfamart.....	70
Gambar 2.8 Indomaret.....	70
Gambar 2.9 Alfamart.....	71
Gambar 3.1 Salon.....	71
Gambar 3.2 Salon.....	71
Gambar 3.3 PKL.....	72
Gambar 3.4 PKL.....	72
Gambar 3.5 Jasa.....	73
Gambar 3.6 Jasa.....	73
Gambar 4.2 Kounter.....	75
Gambar 4.3 Kounter.....	75

DAFTAR PETA

	Halaman
1.1.1 Peta Lokasi	10
1.1.2 Peta Administrasi	60
1.1.3 Peta Jalur Satu Arah	125
1.1.4 Peta Jalur Dua Arah	129

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di Indonesia saat ini sangat dirasakan kebutuhan akan suatu sistem transportasi yang efektif dalam artian murah, nyaman, lancar, dan teratur untuk lebih mempermudah pergerakan manusia atau barang sehingga pembangunan sistem transportasi harus dilaksanakan dengan sebaik mungkin. Salah satu komponen penting di dalam sistem transportasi adalah jalan. Kota merupakan sistem kehidupan yang dinamis atau selalu berubah mengikuti perkembangan kualitas dan kuantitas pertumbuhan kehidupan guna mewujudkan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, lancar, dan efisien.

Jalan berdasarkan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan akses untuk transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jaringan jalan di perkotaan meliputi sekitar 15ribu kilometer (5,2%) dari total panjang jalan, namun dilalui oleh hampir 80% volume lalu lintas yang ada.

Prasarana jalan merupakan aset penting untuk melayani transportasi yang dibutuhkan masyarakat perkotaan. Salah satu fungsi jalan adalah untuk terselenggaranya lalu lintas kendaraan yaitu memungkinkan kendaraan bergerak sesuai dengan tujuan masing-masing. Lalu lintas yang bergerak, suatu saat akan berhenti baik untuk sementara maupun berhenti dalam waktu yang cukup lama, yang tentunya akan memerlukan tempat untuk memarkir kendaraannya. Untuk itu diperlukan tempat parkir yang merupakan bagian yang tidak dapat terpisahkan dari lalu lintas sebagai aspek transportasi.

Setiap tahun jumlah kepemilikan kendaraan pribadi selalu bertambah dan konsentrasi kegiatan pada tempat-tempat tertentu cenderung meningkat akibat pertumbuhan ekonomi yang relatif cepat disertai pertambahan jumlah penduduk yang relatif tinggi menyebabkan kebutuhan layanan transportasi meningkat pesat. Untuk menunjang pemenuhan kebutuhan terutama kegiatan sosial ekonomi masyarakat, maka pemerintah termasuk pemerintah daerah mempunyai peranan penting bagi pelayanan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi.

Dampak dari perkembangan wilayah ini bermacam-macam mulai dari masalah sosial sampai pada ekologi lingkungan. Masalah-masalah ini

terjadi setelah sarana transportasi misalnya jalan merambah masuk ke daerah yang sebelumnya belum terjangkau. Masalah ekologi yang ditimbulkan antara lain polusi yang ditimbulkan. Masalah lain yang timbul karena perkembangan wilayah yang disebabkan oleh jalur transportasi ini adalah ketidak efisienan transportasi atau dalam menggunakan kendaraan. Hal ini disebabkan karena daerah yang berkembang tersebut tidak dapat mengimbangi laju jumlah kendaraan dengan semakin bertambahnya moda kendaraan mengakibatkan volume jalan tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang tersedia sehingga arah peregrakan lalu lintas sering tersendat dan terjadinya kemacetan lalu lintas dimana diperparah dengan lebar atau luas jalan yang tidak seimbang dengan banyaknya jumlah kendaraan yang beroperasi pada jalan tersebut.

Hal ini mengakibatkan kecenderungan terjadinya alih fungsi lahan pertanian menjadi kawasan permukiman, perdagangan maupun industri di sekitar jalur transportasi. Semakin jauh perkembangan kota dan semakin banyaknya pertumbuhan pusat-pusat baru akan sangat diperlukan adanya sistem perencanaan perluasan jalan guna dapat mengatasi arus lalu lintas yang semakin kompleks dimana jika jalur alternatif yg di rencanakan juga memiliki luas jalan yang relatif kecil dan jarak tempuh yang jauh dari daerah tujuan pengguna moda kendaraan. Rencana pelabaran Jalan di perkotaan ini digunakan untuk memperbaiki aksesibilitas di jalan-jalan yang rawan kemacetan serta merupakan jalan penghubung antara suatu kawasan perkotaan dimana jalan tersebut memiliki peranan penting bagi pengguna moda kendaraan tetapi jalan tersebut memiliki luas jalan yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan tersebut, memperlancar mobilitas penduduk barang, jasa dan informasi serta mengurangi beban kota utama akan lalu lintas kota. Dengan semakin tingginya aksesibilitas maka akan makin banyak pusat-pusat kegiatan baru serta Leap-frog development akan berkembang dengan pesat.

Faktor utamayang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan pusat kota (CBD) dengan daerah bagian luarnya. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur-jalur transportasi. Perkembangan zone-zone yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibandingkan dengan daerah yang terletak diantaranya. *Yumus (2000)*, menyatakan bahwa berdasarkan studi Herbert (1976) di beberapa kota di Amerika membuktikan bahwa perkembangan prasarana transportasi termasuk pembangunan jalan akan sangat mempengaruhi perkembangan dan morfologi kota.

Banyak kota terutama kota-kota besar menghadapi permasalahan yang berkaitan dengan pertumbuhan penduduk yang pesat yang tercermin pada perkembangan dan pertumbuhan daerah terbangunnya. Kedua hal inilah sebenarnya yang menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan lahan

sebagai ruang untuk manusia hidup dan menyelenggarakan berbagai kegiatan usahanya (Sujarto, 1992: 32).

Meskipun demikian perkotaan akan selalu menarik untuk dijadikan pusat kegiatan intelektual, kebudayaan, dan perdagangan sebab lengkapnya fasilitas infrastruktur khususnya sarana jalan di kawasan perkotaan dibandingkan dengan pedesaan dan tidak mengherankan jika kota akan mengalami pertumbuhan perekonomian yang pesat dan mempengaruhi percepatan perkembangan fisik kawasan. Perkembangan ini akan menimbulkan dampak dalam penggunaan tanahnya. Lokasi di sepanjang tepi jalan merupakan lokasi yang strategis untuk melakukan aktivitas.

Kota Malang Adalah sala satu kota terbesar kedua di Jawa timur. Pertumbuhan dan perkembangannya di latar belakang oleh berbagai aspek kehidupan seperti perkembangan penduduk, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dinamika kegiatan ekonomi, perkembangan atau perluasan jaringan komunikasi – transportasi dan sebagainya.

Factor – factor tersebut juga harus seiring dengan perkembangan yang didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai. Terutama jaringan transportasi yang akan meningkatkan aksesibilitas dari kota Malang menuju kota – kota disekitarnya. Dengan semakin meningkatnya aksesibilitas dari kota Malang menuju kota di sekitarnya ataupun sebaliknya, mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan yang keluar masuk kota Malang terutama pada jalur utama.

Kota Malang merupakan kota pendidikan yang setiap tahunnya selalu didatangi oleh mahasiswa – mahasiswi dari daerah lain sehingga menyebabkan pertambahan jumlah penduduk di setiap tahunnya sehingga secara garis lurus akan menumpuhkan perkembangan aktivitas secara social maupun ekonomi. Dengan melihat permasalahan tersebut untuk memenuhi kebutuhan aktivitas masyarakat maka perlu adanya penyediaan lahan yang cukup dalam pemenuhan kebutuhan aktivitas masyarakat sehingga perkembangan tata guna lahan secara spasial semakin meningkat sehingga menyebabkan terjadinya arus pergerakan yang padat.

Dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan perekonomian dan pertumbuhan meningkatkan penduduk yang pesat akan mempengaruhi percepatan perkembangan fisik kawasan yang didukung faktor transportasi seperti pembangunan jalan juga sangat mempengaruhi, maka penulis mencoba meneliti pengaruh dari sarana transportasi khususnya jalan arteri kota Malang dengan pertimbangan bahwa pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi serta penggunaan lahan atau pertumbuhan baru yang cukup tinggi.

Konsep dasarnya untuk Identifikasi pengaruh pelebaran jalan, pelepasan/pengadaan tanah dan ganti rugi hak milik tanah di (Kecamatan Lowokwaru) disebabkan adanya Rencana peningkatan Hierarki Jalan dimana dari Kolektor sekunder, Dengan adanya pengaturan jaringan jalan

berdasarkan konsep radial konsentris, maka rencana hirarki jalan Kecamatan Lowokwaru, yaitu jalan yang menghubungkan kota Malang dengan jalan alternative kota batu.

selain memperlancar akses bagi pengembangan kota Malang dan kecamatan Tlogowaru juga merupakan jalur cepat dalam mengatasi kepadatan lalu lintas dan sebagai jalur penghubung ke pusat kota, Implikasi dari pengaruh pelebaran jalan mempengaruhi pola permukiman disekitarnya dan penggunaan lahan di setiap sisi dari jalan tersebut Pada ruas jalan terjadi perluasan permukiman dan terdapat beberapa fasilitas pelayanan di sepanjang kiri dan kanan ruas jalan tersebut.

Dari sebaran areal terbangun (built up area) di sepanjang jalur sisi jalan memperlihatkan bahwa sebagian besar merupakan permukiman, fasilitas pelayanan ekonomi dan Secara makro jalan ini menghubungkan kawasan kota Malang dengan kecamatan Tlogowaru kelurahan Dinoyo.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, kiranya menarik untuk dilakukan studi Identifikasi pengaruh perubahan jalur satu arah terhadap aspek ekonomi masyarakat jalan di MT Haryono Malang kelurahan Dinoyo, Ketawanggedde dan jalan Mayjend Panjahitan merupakan jalan penghubung alternative yang diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pelaksanaan penataan ruang.

Kebutuhan jalan diperkotaan semakin meningkat. Akibat dari bertambahnya volume kendaraan yang melebihi kapasitas ruas jalan, penyempitan ruas jalan akibat adanya parkir liar dan PKL. Pada umumnya, volume kendaraan di jalan raya meningkat pada jam-jam sibuk, tetapi kondisi eksisting menunjukkan kemacetan di kota-kota besar bukan hanya terjadi pada saat jam sibuk saja, tetapi bisa terjadi setiap saat dikarenakan pertambahan penduduk dari dalam kota maupun pendatang dari luar kota.

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua setelah Surabaya di Jawa Timur dengan jumlah penduduk hampir 800 ribu jiwa. Pertambahan penduduk yang pesat mengakibatkan ruas-ruas jalan di Kota Malang semakin padat dengan kendaraan. Sementara itu, pertambahan ruas jalan di Kota Malang sangat minim. Kondisi ini semakin diperparah dengan kualitas moda transportasi umum yang ada di Kota Malang kurang memadai.

Baru-baru ini, pemerintah Kota Malang ingin menerapkan jalan satu arah di ruas jalan MT Haryono, Panjaitan, Gajayana, Veteran, dan Sumbersari akibat dari kemacetan yang semakin parah di sepanjang ruas jalan tersebut. Kondisi tersebut diperparah dengan kondisi salah satu jembatan yang ada di Jalan Soekarno Hatta sudah mengalami kerusakan akibat usia jembatan Soekarno Hatta yang sudah sangat tua dan dari segi ekonomi pengaruh jalur satu arah mengakibatkan penurunan omset atau pendapatan masyarakat menurun drastis mencapai 80% di karenakan jalur satu arah meningkatkan kecepatan vlume kendaraan sehingga kendaraan

sulit untuk berhenti di pingir jalan. Hal ini tentu menjadi PR besar bagi Pemerintah Kota Malang dalam mencari solusi kemacetan yang kompleks.

Sementara itu, menanggapi kebijakan yang dikeluarkan Pemerintah Kota Malang akan mengorbankan jalur angkot dari arah Dinoyo sampai Jalan Panjaitan antara lain ADL, AL, LDG, GL, LG, CKL, dan CDM.

Sosialisasi perubahan penerapan arah lajur yang berada disepanjang jalan Dinoyo sampai jalan Panjaitan dilakukan Dishub Kota Malang agar masyarakat tidak merasa kaget dengan kebijakan yang telah dikeluarkan Pemerintah Kota Malang.

Kebijakan Pemerintah untuk menerapkan sistem satu arah banyak mengundang pro dan kontra dari berbagai kalangan masyarakat. Adanya uji coba penerapan sistem satu arah selama satu bulan kedepan diharapkan memberikan hasil yang memuaskan sehingga sistem ini dapat menjadi solusi dalam mengatasi kemacetan di salah satu titik pusat pendidikan di Kota Malang.

Kebijakan yang dilakukan pemerintah Kota Malang terkait perubahan arah lajur kendaraan di sepanjang Jalan MT Haryono sampai Jalan Panjaitan menurut kami sudah cukup tepat. Seandainya kebijakan tersebut tetap diambil dan dilaksanakan, pemerintah harus melakukan sosialisasi secara lengkap jauh-jauh hari. Di bidang transportasi, aktifitas mobilitas penduduk mengakibatkan kemacetan. Kemacetan tersebut kini dianggap sebagai pemandangan sangat biasa yang terjadi di kota ini. Pemerintah berupaya menangani masalah kemacetan ini dengan menerapkan kebijakan jalur satu arah. Penerapan dilakukan pada blok Universitas Brawijaya, Jalan MT Haryono (kawasan Dinoyo) yang mengarah ke timur bersambungan dengan Jalan Panjaitan. Dari Jalan Panjaitan belok kanan ke Jalan Bogor yang berujung di perempatan Jalan Bandung yang baru dibangun, untuk memisah ke kiri menuju kota & ke kanan menuju Jalan Veteran. Dari Jalan Veteran terus ke barat, bertemu di perempatan ITN, lalu belok kanan menyatu dengan Jalan Gajayana (wilayah Sumbersari).

1.2. Rumusan Masalah

Dilihat perkembangan kota yang mengarah pada perubahan wajah kota yang semakin padat ditambah dengan sistem transportasi yang semakin ramai dan bertambahnya kendaraan baik roda dua maupun roda empat dengan posisi jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sebagai jalan kolektor Sekunder dan berupa jalan satu arah yang menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan lokal atau kawasan-kawasan berskala kecil dan atau pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan pengumpan lokal. Adapun permasalahan yang diangkat pada penulisan ini adalah Seperti telah dijelaskan diatas bahwa faktor utama yang

mempengaruhi mobilitas adalah *poros transportasi* yang menghubungkan pusat kota (CBD) dengan daerah bagian luarnya. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur - jalur transportasi.

Perkembangan kawasan terbangun yang ada pada Jaringan di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibandingkan dengan area yang terletak diantaranya. Perkembangan fisik kawasan yang berkembang di daerah jalur transportasi nantinya memberi dampak yang positif dan negatif.

Permasalahan yang muncul ketika ada jalan di MT Haryono dan Mayjend Panjahitan Kota Malang (Kecamatan Lowokwaru Kelurahan Dinoyo) Permasalahan yang terjadi pada saat ini adalah pertumbuhan yang tidak terkontrol yang terjadi ke arah sesuai jaringan transportasi yang berpolo poros yang mengakibatkan perubahan penggunaan lahan.

Konversi penggunaan lahan yang terjadi mengakibatkan lahan di sekitar Jalan di MT Haryono dan Mayjend Panjahitan Kota Malang (Kecamatan Lowokwaru Kelurahan Dinoyo) mengalami pergeseran fungsi sehingga konsep tata ruang yang telah direncanakan berjalan tidak semestinya.

Tumbuhnya permukiman yang tinggi dibelakang atau disekitar jalan di MT Haryono dan Mayjend Panjahitan Kota Malang (Kecamatan Lowokwaru Kelurahan Dinoyo) memaksa aksesibilitas ke kawasan tersebut menjadi lebih banyak sehingga secara tidak langsung meningginya angka kecelakaan disebabkan kolektor mempunyai mobilitas yang cukup tinggi karena dua jalur dijadikan satu arah sehingga bertumpuk kendaraan yang sebelumnya jalur arah jalan Gajayana sekarang jadi ditutup dan dialihkan ke jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sebab terjadinya kemacetan yang begitu tinggi, sehingga terjadi perilaku dan persepsi masyarakat dari segi persepsi negative maupun positif yang berhubungan terhadap aspek perekonomian atau mata pencaharian masyarakat.

pelaksanaannya banyak terjadi pro dan kontra dalam kebijakan jalur satu arah ini. Kebijakan ini banyak mendapat tanggapan kontra utamanya dari kalangan rakyat cilik. Pasalnya, dengan diberlakukannya jalur satu arah ini mengakibatkan jarak tempuh yang dulunya dekat sekarang menjadi jauh, waktu yang terbuang lebih banyak dari sebelumnya, serta bahan bakar yang lebih cepat habis dari sebelumnya.

Fenomena-fenomena masalah tersebut oleh peneliti dirumuskan sebagai pedoman untuk mencari jawaban dari tujuan dari penelitian.

Bertitik tolak dari permasalahan tersebut di atas, yang menjadi pernyataan penelitian (*research question*) yang dapat dikemukakan adalah *bagaimana pengaruh* Perubahan jalur di MT Haryono dan Mayjend Panjahitan Kota Malang (Kecamatan Lowokwaru) terhadap aspek ekonomi masyarakat di

kawasan disekitarnya adalah Bagaimana pengaruh ekonomi masyarakat terhadap perubahan jalur ?

1.3. Tujuan dan Sasaran

Tujuan merupakan apa yang ingin dicapai dalam pelaksanaan penyusunan penelitian. Selanjutnya akan dibahas mengenai tujuan yang akan dicapai serta sasaran dalam mencapai tujuan tersebut.

1.3.1. Tujuan

Berdasarkan rumusan permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka tujuan yang akan dilakukan dalam penyusunan penelitian ini adalah pengaruh jalur satu arah yang akan berakibat pada aspek ekonomi masyarakat.

1.3.2. Sasaran

Sasaran merupakan hasil kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tujuan yang telah dirumuskan. Berikut ini merupakan sasaran yang ingin dicapai untuk mewujudkan tujuan tersebut adalah mengidentifikasi perubahan jalur terhadap aspek ekonomi.

Akibat jalur satu arah pada adanya perubahan pendapatan masyarakat di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan menurun drastis mencapai 80%, dan biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat meningkat tidak pada biasanya. Perubahan tersebut sangat mempengaruhi pada mata pencaharian masyarakat di kawasan itu. Pengaruh jalur satu arah tersebut pada usaha mata pencaharian masyarakat berupa perdagangan dan jasa seperti usaha kios, warung, toko, rental, bengkel, minimarket, salon, PKL, jasa, dan counter dan lain-lain.

1.4 Lingkup Penelitian

Pada lingkup penelitian akan dibahas mengenai batasan - batasan yang akan digunakan pada penulisan penelitian ini. Dimana lingkup penelitian ini terdiri dari lingkup materi dan lingkup lokasi yang bertujuan untuk memberikan batasan secara jelas mengenai materi yang dibahas dan lokasi yang menjadi fokus penelitian.

1.4.1 Lingkup Materi

Lingkup materi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. pengaruh ekonomi masyarakat dibatasi pada aspek perubahan pendapatan yaitu:
 - a. kerugian ekonomi masyarakat
penurunan dratis pendapatan usaha masyarakat mencapai 80% di kawasan jalan MT. Haryono dan mayjend panjahitan semakin meningkat yang terutama penghasilan usaha UMKM, penjual kios, warung, toko, rental, bengkel, minimarket, salon, PKL, jasa, dan counter yang ada di satu jalur bagian kanan.
Secara ekonomi juga ternyata berdampak negatif, khususnya bagi para pedagang yang berada di lajur kanan akan sulit mendapatkan pelanggan lagi yang berasal dari arah kanan karena larangan tersebut. Konsumen pasti akan memilih toko yang lebih mudah dijangkau dengan tidak melanggar aturan (takut ditilang atau terjadi kecelakaan jika memaksakan diri).
 - b. keuntungan ekonomi masyarakat
sala satu dampak positif adalah usaha-usaha masyarakat yang berada di di jalur bagian kanan maupun kiri pendapatan meningkat namun tidak sampai 30% seperti minimarket dan warnet. Perubahan jalur satu arah akan membuka peluang lebih besar hanya untuk masyarakat disekitar kawasan jalan MT Haryono namun tidak pada jalan mayjend panjahitan. untuk memperbaiki ekonominya seperti penambahan omset usaha yang berupa minimarket dan warnet berada dibagian kiri karena adanya meningkat pada saat perubahan jalur.

1.4.2 Lingkup Lokasi

Dalam pemilihan lokasi penelitian, perlu dilakukan pertimbangan pemilihan lokasi yang dikaitkan dengan kesesuaian judul dengan kondisi dari lokasi yang akan diteliti, sehingga dapat mempermudah dan memperlancar studi pada tahap selanjutnya. Berikut ini pertimbangan pemilihan lokasi penelitian yang didasari oleh beberapa faktor - faktor diantaranya :

1. Kawasan jalan MT Haryono dan mayjend panjahitan menjadi lokasi penelitian
2. Berdasarkan RDTK Kecamatan Lowokwaru, adanya Peningkatan Hirarki jalan dimana jalan MT Haryono dan mayjend panjahitan, Kota Malang (Kecamatan Lowokwaru Kelurahan Dinoyo, Ketawanggede dan penanggungan) yang

semula merupakan jalan kolektor Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan Mayjen Panjaitan dan MT Haryono dan jalan Soekarno Hatta menjadi Kolektor sekunder.

3. Rencana dimensi jalan dalam bentuk lebar Right Of Way (ROW). Kebutuhan dimensi jalan diperkirakan berdasarkan kondisi lebar eksisting, pengamatan volume lalu lintas, serta kemungkinan pengembangannya di masa mendatang. jalan kolektor primer yang menuju kota Batu dengan melalui jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan direncanakan dengan lebar ROW 20 meter.
4. Kawasan jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan menjadi lokasi penelitian karena adanya perselisihan atau pro dan kontra masyarakat terhadap perubahan jalur tersebut sehingga sebagai sala satu daya tarik untuk para peneliti.

Lokasi yang digunakan untuk studi penelitian yang berada di jalan satu koridor MT Haryono dan Mayjend Panjahitan di lewati oleh 3 (tiga) kelurahan yaitu:

- a. Kelurahan Dinoyo
- b. Kelurahan Ketawanggede dan
- c. Kelurahan Penanggungan

Tiga kelurahan diatas adalah kelurahan yang terletak di kecamatan Tlogowarudan klojen kota Malang yang memiliki luas wilayah masing – masing yaitu:

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| a. Kelurahan Dinoyo | : 1.428 Km ² |
| b. Kelurahan Ketawanggede | : 366 Km ² |
| c. Kelurahan Penanggungan | : 782 Km ² |

TUGAS AKHIR



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

PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN MIT HARYONO
TERHADAP ASPEK EKONOMI DAN PERIKALU MASYARAKAT

BATAS ADMINISTRASI

LEGENDA

-  BATAS KECAMATAN
-  DINDYO
-  KETAWANGGEDE
-  PENANGGUNGAN
-  jalan

Insert Peta :



No Peta : Sumber Peta :
-Bappeda Kota Malang



SKALA 1:5.000

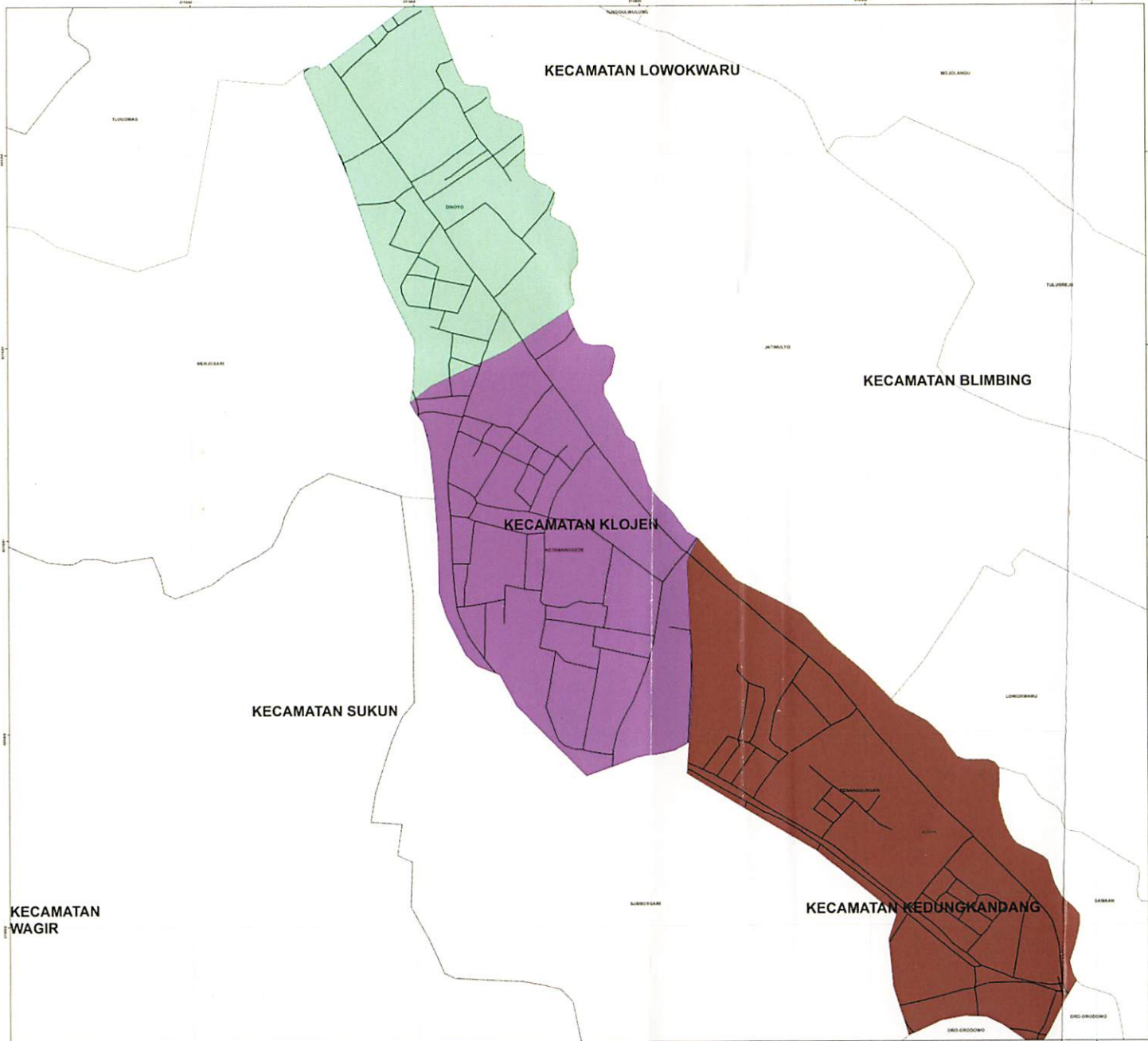
0 187.5 375 750 1,125 1,500 Meters

Projected Coordinate System
Projection
Sistem Grid
BGS 1984 UTM, ZONE 49 S
Transverse Mercator
Measurment Grid

KECAMATAN
WAGIR

SARAN

DES. GRIGORIO



TUGAS AKHIR



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

PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN MT HARYONO
 TERHADAP ASPEK EKONOMI DAN PERIKALU MASYARAKAT

BATAS ADMINISTRASI

LEGENDA

- BATAS KECAMATAN
- KELURAHAN**
- DINOYO
- KETAWANGGEDE
- PENANGGUGAN
- jalan

Insert Peta :



No Peta :

Sumber Peta :
 -Bappeda Kota Malang



SKALA 1:5.000



Projected Coordinate System : WGS 1984 UTM, ZONE 49 S
 Projection : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Measure Grid

KECAMATAN
 WAGIR

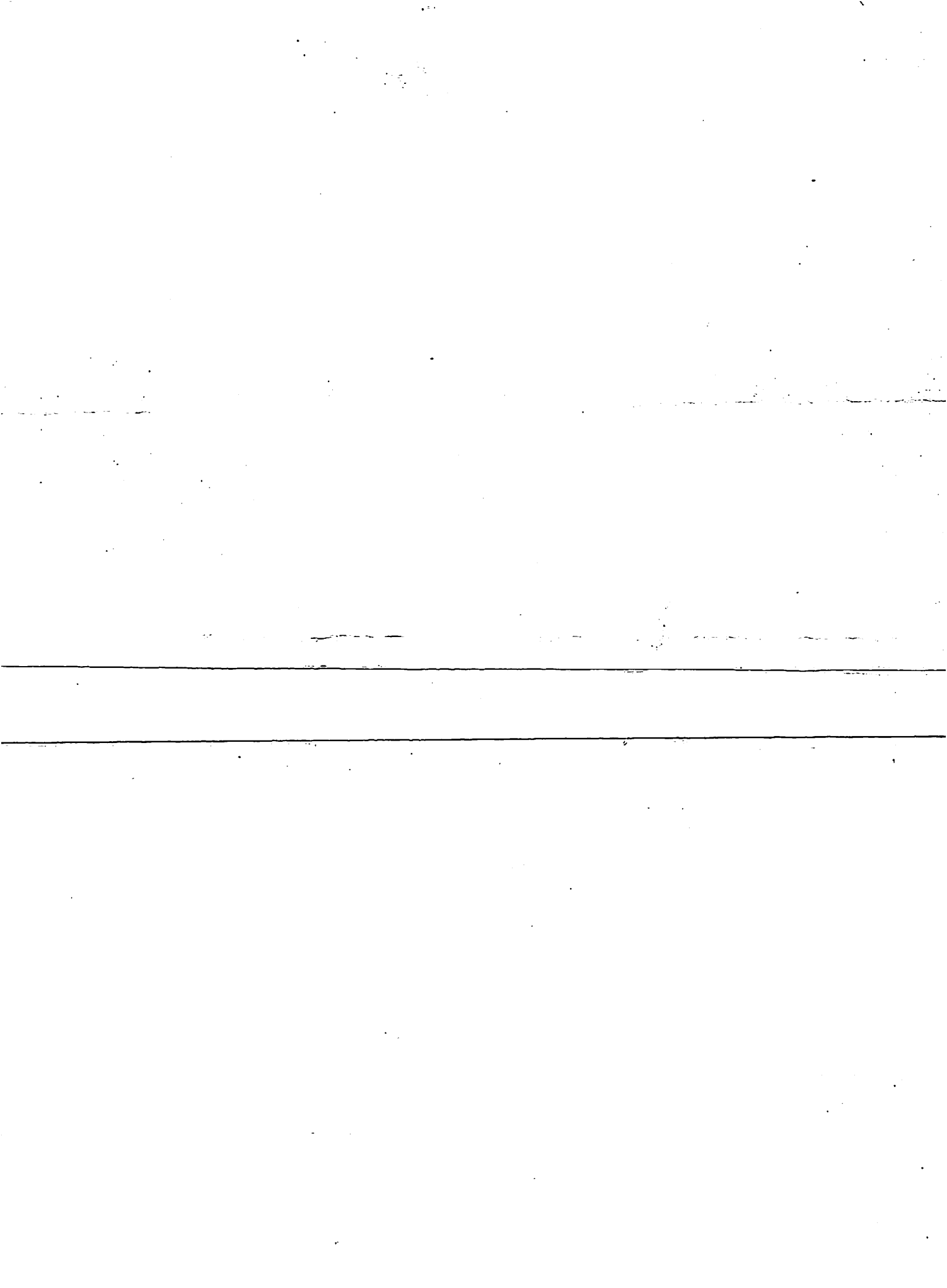
KECAMATAN SUKUN

KECAMATAN LOWOKWARU

KECAMATAN BLIMBING

KECAMATAN KLOJEN

KECAMATAN KEDUNGKANDANG



1.6 Hasil yang Diharapkan dan Kegunaan Penelitian

Pada sub bab ini menguraikan seberapa jauh kegunaan, kontribusi dan hasil penelitian yang akan dilakukan. Oleh karena itu, dalam penelitian ini ingin dicapai Pengaruh Jalur di Jalan MT Haryono dan Jan Mayjend Panjahitan terhadap aspek ekonomi masyarakat kota Malang yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan pertimbangan untuk mengambil suatu kebijakan dalam rencana tata ruang.

1.6.1 Hasil yang diharapkan/Keluaran (ouput)

Hasil yang diharapkan atau keluaran (output) merupakan hasil yang ingin dicapai melalui suatu penelitian. Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijabarkan, maka output yang ingin dicapai melalui penelitian ini adalah menyusun Pengaruh jumlah volume lalu-lintas terhadap aspek ekonomi masyarakat di jalan MT Haryono kelurahan Dinoyo, Ketawanggede dan jalan Mayjend Panjahitan kelurahan Penanggungan Kota Malang.

1.6.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan atau manfaat dari penelitian ini, yaitu untuk memberikan informasi secara lengkap dan actual khususnya mengenai Pengaruh jumlah volume lalu-lintas terhadap aspek Ekonomi Masyarakat di jalan MT Haryono kelurahan Dinoyo, Ketawanggede dan jalan Mayjend Panjahitan kelurahan penanggungan Kota Malang. Kegunaan teoritis/akademis terkait dengan kontribusi tertentu dari penyelenggaraan penelitian terhadap perkembangan teori dan ilmupengetahuan serta dunia akademis. Sedangkan kegunaan praktis/fragmatis berkaitan dengan kontribusi praktis yang diberikan dari penyelenggaraan penelitian terhadap obyek penelitian, baik individu, kelompok, maupun organisasi.

Adapun kegunaan penelitian memberikan Pengaruh terhadap aspek ekonomi Masyarakat di jalan MT Haryono kelurahan Dinoyo, Ketawanggede dan jalan Mayjend Panjahitan kelurahan Penanggungan Kota Malang adalah :

- Manfaat teoritis, dapat memperkaya konsep atau teori yang menyokong pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya yang terkait dengan jalur satu arah di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan kota Malang.
- Manfaat praktis, dapat memberikan masukan berarti mengenai perbaikan perubahan jalur satu arah yang menyebabkan pada pengaruh terhadap aspek ekonomi masyarakat di jalan MT Haryono kelurahan Dinoyo dan jalan Mayjend Panjahitan kelurahan Penanggungan Kota Malang.

Kegunaan penelitian dapat dibedakan menjadi kepentingan praktis, kepentingan bidang keilmuan atau kepentingan bidang profesi peneliti,

instansi/organisasi atau kelompok tertentu. Dimana dalam penelitian ini ditujukan kepada kepentingan mahasiswa, masyarakat, LSM, dan pemerintah.

- A. Kegunaan penelitian untuk kepentingan mahasiswa:
 - Mengetahui dan cara perumusan analisa perubahan jalur dua arah menjadi satu arah.
 - Menjadi referensi untuk penelitian dalam analisa perubahan jalur lainnya.
- B. Kegunaan penelitian untuk kepentingan masyarakat:
 - Mengetahui cara perbaikan terhadap perubahan jalur satu arah yang berdampak pada aspek ekonomi masyarakat.
 - Dapat memanalisis dampak yang akan bertambah aspek ekonomi dan persepsi masyarakat.
- C. Kegunaan penelitian untuk kepentingan LSM dan pemerintah:
 - Arahan perbaikan perbaikan akibat perubahan jalur yang berdampak pada aspek ekonomi masyarakat.
 - Mengurangi dampak perubahan jalur yang sudah terjadi di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahan.

1.7 Sistematika pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penyusunan laporan penelitian dengan judul “Pengaruh Perubahan Jalur Di Jalan MT Haryono Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat di Kota Malang”, terbagi dalam beberapa bagian, yaitu sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

Dalam bab ini memberikan keterangan tentang gambaran dari latarbelakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup materi dan lingkup studi, hasil yang diharapkan dan kegunaan penelitian, serta sistematika pembahasan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini menjelaskan tentang teori dan referensi yang dianggap dapat membantu proses penelitian. Teori dan referensi yang dimaksud adalah teori yang berkaitan dengan pengaruh perubahan Laju Harian Rata – Rata terhadap biaya pendapatan, biaya pengeluaran bahan bakar, biaya pengeluaran operasional, biaya pengeluaran rumah tangga dan waktu perjalanan, jarak perjalanan yang keterkaitan dengan usaha masyarakat berupa 10 fasilitas pertokoan dan lainnya.

BAB III Metode Penelitian

Bab ini menguraikan tentang metode apa saja yang digunakan untuk membantu proses penelitian yang terdiri dari tahap pengumpulan data, metode analisa, populasi dan sampel, serta variabel penelitian.

BAB IV Gambaran Umum

Gambaran secara umum mengenai pengaruh 10 jenis usaha masyarakat berupa biaya pendapatan, biaya pengeluaran bahan bakar, biaya pengeluaran operasional, biaya pengeluaran rumah tangga dan waktu perjalanan, jarak perjalanan, dan jumlah volume kendaraan / hari (Laju Harian Rata –Rata) di sepanjang koridor jalan di MT Haryono dan Jalan Mayjend Panjahitan kota Malang. Selain itu juga menjelaskan mengenai batas administrasi kelurahan Dinoyo, kelurahan Ketawanggede dan kelurahan Penangungan.

BAB V Analisa Pengaruh Perubahan Jalur Terhadap Ekonomi Masyarakat

Bab ini akan menjelaskan mengenai analisa biaya pendapatan, biaya pengeluaran bahan bakar, biaya pengeluaran operasional, biaya pengeluaran rumah tangga dan waktu perjalanan, jarak perjalanan, dan jumlah volume kendaraan / hari (Laju Harian Rata –Rata), yang melibatkan 10 jenis fasilitas usaha masyarakat.

BAB VI PENUTUP

Bab ini akan di kemukakan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Kemudian bagian akhir bab ini akan disampaikan beberapa rekomendasi sebagai bahan pertimbangan pemerintah daerah Kabupaten kota Malang untuk mengambil alternatif kebijakan perubahan jalur satu arah maupun dua arah yang bisa menguntungkan mata pencaharian / usaha masyarakat dan penggunaan kendaraan roda dua maupun roda empat serta pemerinta daerah kabupaten kota Malang.

BAB II

Tinjauan Pustaka

2.1 Pengertian Ekonomi

“Ilmu Ekonomi mempelajari perilaku individu dan masyarakat dalam menentukan pilihan untuk menggunakan sumber daya-sumber daya yang langka (dengan dan tanpa uang), dalam upaya meningkatkan kualitas hidupnya”¹. Profesor P.A. Samuelson, seorang ahli ekonomi yang terkemuka di dunia yang menerima hadiah nobel untuk ilmu ekonomi pada tahun 1970-memberikan definisi ilmu ekonomi secara berikut:

Ilmu ekonomi adalah suatu studi mengenai individu-individu dan masyarakat membuat pilihan, dengan atau tanpa penggunaan uang, dengan menggunakan sumber-sumber daya yang terbatas-tetapi dapat digunakan dalam berbagai cara untuk menghasilkan berbagai jenis barang dan jasa dan mendistribusikannya untuk kebutuhan konsumsi, sekarang dan di masa depan, kepada individu dan golongan masyarakat².

2.2 Teori Fungsionalis (*functionalist theory*)

Konsep yang berkembang dari teori ini adalah cultural lag (kesenjangan budaya). Konsep ini mendukung Teori Fungsionalis untuk menjelaskan bahwa perubahan sosial tidak lepas dari hubungan antara unsur-unsur kebudayaan dalam masyarakat. Menurut teori ini, beberapa unsur kebudayaan bisa saja berubah dengan sangat cepat sementara unsur yang lainnya tidak dapat mengikuti kecepatan perubahan unsur tersebut. Maka, yang terjadi adalah ketertinggalan unsur yang berubah secara perlahan tersebut. Ketertinggalan ini menyebabkan kesenjangan sosial atau cultural lag.

Para penganut Teori Fungsionalis lebih menerima perubahan sosial sebagai sesuatu yang konstan dan tidak memerlukan penjelasan. Perubahan dianggap sebagai suatu hal yang mengacaukan keseimbangan masyarakat. Proses pengacauan ini berhenti pada saat perubahan itu telah diintegrasikan dalam kebudayaan. Apabila perubahan itu ternyata bermanfaat, maka perubahan itu bersifat fungsional dan akhirnya diterima

¹ Prathama Rahardja, Mandala Manurung, Pengantar Ilmu Ekonomi (Mikroekonomi dan Makro Ekonomi) Edisi Ketiga (Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2008), h. 3.

² Sadono Sukimo, op. cit., h.9

oleh masyarakat, tetapi apabila terbukti disfungsional atau tidak bermanfaat, perubahan akan ditolak. Tokoh dari teori ini adalah William Ogburn.

Secara lebih ringkas, pandangan Teori Fungsionalis adalah sebagai berikut.

- 1) Setiap masyarakat relatif bersifat stabil.
- 2) Setiap komponen masyarakat biasanya menunjang kestabilan masyarakat.
- 3) Setiap masyarakat biasanya relatif terintegrasi.
- 4) Kestabilan sosial sangat tergantung pada kesepakatan bersama (konsensus) di kalangan anggota kelompok masyarakat.

Teori fungsionalis berusaha melacak penyebab perubahan sosial sampai ketidakpuasan masyarakat akan kondisi sosialnya yang secara pribadi mempengaruhi mereka. Konsep yang berkembang dari teori ini adalah *cultural lag* (kesenjangan budaya). Konsep ini mendukung Teori Fungsionalis untuk menjelaskan bahwa perubahan sosial tidak lepas dari hubungan antara unsur-unsur kebudayaan dalam masyarakat. Menurut teori ini, beberapa unsur kebudayaan bisa saja berubah dengan sangat cepat sementara unsur yang lainnya tidak dapat mengikuti kecepatan perubahan unsur tersebut. Maka, yang terjadi adalah ketertinggalan unsur yang berubah secara perlahan tersebut. Ketertinggalan ini menyebabkan kesenjangan sosial atau *cultural lag*. Seperti menurut teori William Ogburn di bawah ini.

Teori fungsionalis menurut William Ogburn (1927)

- a. Penyebab dari perubahan adalah adanya ketidakpuasan masyarakat karena kondisi sosial yang berlaku pada masa tersebut yang mempengaruhi pribadi mereka
- b. Meskipun unsure-unsur sosial satu sama lain terdapat hubungan yang berkesinambungan, namun dalam perubahan ternyata masih ada sebagian yang mengalami perubahan tetapi sebagian yang lain masih dalam keadaan yang tetap (statis).
- c. Setiap perubahan tidak selalu membawa perubahan pada semua unsure sosial, sebab masih ada sebagian yang tidak ikut berubah.
- d. Ogburn = perubahan teknologi akan akan berjalan cepat dibanding dengan perubahan pada perubahan budaya, pemikiran, kepercayaan, nilai-nilai, norma-norma yang menjadi alat untuk mengatur kehidupan manusia.

2.2.1 Teori Konflik (Conflict Theory)

Menurut pandangan teori ini, pertentangan atau konflik bermula dari pertikaian kelas antara kelompok yang menguasai modal atau pemerintahan dengan kelompok yang tertindas secara materiil, sehingga akan mengarah pada perubahan sosial. Teori ini memiliki prinsip bahwa

konflik sosial dan perubahan sosial selalu melekat pada struktur masyarakat³.

Teori ini menilai bahwa sesuatu yang konstan atau tetap adalah konflik sosial, bukan perubahan sosial. Karena perubahan hanyalah merupakan akibat dari adanya konflik tersebut. Karena konflik berlangsung terus-menerus, maka perubahan juga akan mengikutinya. Dua tokoh yang pemikirannya menjadi pedoman dalam Teori Konflik ini adalah Karl Marx dan Ralf Dahrendorf.

Secara lebih rinci, pandangan Teori Konflik lebih menitikberatkan pada hal berikut ini.

- 1) Setiap masyarakat terus-menerus berubah.
- 2) Setiap komponen masyarakat biasanya menunjang perubahan masyarakat.
- 3) Setiap masyarakat biasanya berada dalam ketegangan dan konflik.
- 4) Kestabilan sosial akan tergantung pada tekanan terhadap golongan yang satu oleh golongan yang lainnya.

2.2.2 Ciri Perubahan Sosial

- a. Tidak ada masyarakat yang berhenti berkembangannya, sebab itu setiap masyarakat akan senan tiasa mengalami perubahan, baik secara cepat maupun secara lambat
- b. Perubahan-perubahan yang terjadi pada lembaga kemasyarakatan tertentu akan di ikuti oleh perubahan-perubahan pada lembaga lainnya
- c. Perubahan sosial yang terjadi secara cepat, biasanya akan mengakibatkan terjadinya disorganisasi yang sementara sifatnya didalam proses penyesuaian diri.
- d. Perubahan-perubahan selalu mencakup pada bidang spiritual dan material yang yang saling kait mengakit secara timbale balik yang kuat.
- e. Secara tipologis, perubahan sosial dapat dikatyegorikan sebagai:
 - *Sosial proses; the circulation of various rewards, facilities, and personnel in en existing structure*
 - *Segmentation; the prolifiration of structural units that's do not differ qualitatively from existing units.*
 - *Structural change; the emerge of qualitatively new complexes of roles and organization.*

³<http://ssbelajar.blogspot.com/2013/05/teori-perubahan-sosial.html>

- *Changes in group structure; the shifts in the composition of groups, the level of consciousness of groups, and the relations among the groups in society*

2.3 Kelayakan Ekonomi Masyarakat

Kelayakan ekonomi masyarakat di kawasan jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan adalah sebagian besar kehidupan dan mata pencaharian ketergantungan pada hasil pendapatan pedagang berupa kios, toko, PKL dan penghuni seperti kontrakan rumah dan kos-kosan, namun terjadi perubahan jalur dua arah menjadi satu arah sehingga perubahan pendapatan pedagang yang pada awalnya pendapatan 100% karena perubahan jalur mendapatkan masyarakat menurun drastis mencapai 50% bahkan mencapai 80%. Seperti pada teori karakteristik ekonomi masyarakat pada berikut ini.

2.3.1 Teori Rasionalitas Ekonomi

Nilai-nilai sentral yang dianggap sebagai ciri *good society* dirangkum Kasper dan Streit (1998:71) sebagai berikut, yaitu:

Pertama, individu menginginkan kebebasan dari rasa takut dan keterpaksaan, yang direfleksikan dari kebebasan sipil dan ekonomi.

Kedua, keadilan yang memposisikan manusia dalam kedudukan yang sama, sehingga seharusnya diperlakukan sama.

Ketiga, keamanan (*society*) dimana orang berharap selalu merasa nyaman dalam kehidupannya dan bebas memilih untuk masa depannya, tanpa pengalaman kekerasan yang menghantui.

Kempat, damai artinya tidak adanya perselisihan dan kekerasan yang ditimbulkan oleh agen yang kuat, baik dalam komunitasnya (*internal peace*) maupun di luar lingkungannya (*external peace*).

Kelima, *economics welfare* (atau *prosperitas*) terkait aspirasi untuk perbaikan material kehidupan sekarang dan ke depan.

Keenam, kehidupan yang alamiah, tercipta dari kejujuran dan nilai-nilai yang kebanyakan orang mencita-citakan. Nilai-nilai di atas umumnya merupakan bentuk rasionalitas mendasar dan hakiki setiap tindakan manusia, artinya manusia akan berusaha menggapai itu. Manusia berperilaku menggapai kesenangan, kebahagiaan dan kenyamanan, baik dalam kehidupan sekarang maupun masa yang akan datang. Karena menyangkut materi, maka akan selalu terkait untung dan rugi, dengan demikian setiap tindakan harus didasarkan pada perhitungan *benefit* dan *cost*, guna memaksimalkan kepuasan.

2.3.2 Karakteristik Ekonomi Masyarakat

Tinjauan sosiak ekonomi padahal ini merupakan kajian terhadap karakter dan aktivitas masyarakat yang berbeda pada wilayah studi yaitu berada pada jalan MT. Haryono kelurahan Dinoyo, kelurahan ketawanggede dan jalan mayjend panjahitan kelurahan penanggungan, kemudian dalam mengamati pengaruh adanya perubahan jalan dua arah menjadi satu arah terhadap perilaku sosial ekonomi masyarakat pada wilayah studi perlu diketahui pengertian sosial ekonomi.

Dampak pembangunan terhadap system ekonomi masyarakat dalam undang-undang lingkungan hidup pasal 1 butir (1982:4) adalah perubahan lingkungan yang disebabkan oleh suatu kegiatan, dampak tersebut antara lain:

1. Dampak terhadap pola konsumsi, dimana pola konsumsi antara lain:
 - a. Pemilikan barang, yang dimaksud antara lain barang-barang kekayaan yang sifatnya guna memuaskan dan mengisi serta sebagai pelengkap rumah tangga, selain itu kepemilikan barang sebagai modal kerja, yaitu barang-barang yang fungsinya untuk membantu dalam bekerja (sepeda motor, gerobak dan lain-lain)
 - b. Kondisi rumah tempat tinggal, dalam kondisi ekonomi yang bagaimanapun seorang manusi mempunyai keinginan memiliki rumah yang layak, bagi mereka yang tingkat ekonominya berkecukupan bahkan mampu mempunyai rumah dengan kondisi yang baik.
2. Dampak terhadap mata pencaharian
Pengaruh ekonomi terhadap mata pencaharian yaitu dapat dilihat dengan adanya pergeseran dan penambahan aktivitas masyarakat dalam usaha memenuhi kebutuhan hidupnya, baik dari segi kualitas maupun kuantitas mata pencaharian ataupun jenis barang produksi yang dihasilkan.
3. Dampak terhadap pendidikan
Pendidikan merupakan factor yang berpengaruh terhadap ekonomi seseorang, dimana tingkat pendidikan dapat mengubah tingkat perekonomian seseorang yang mencakup tingkat pendapatan atau tingkat penghasilan.

Penempatan sosial ekonomi relative lebih sulit, karena sifat manusia yang dinamis dan setiap komponen mempunyai hubungan yang erat dan interaksi, sekalipun demikian dapat dicoba beberapa komponen-komponen yang selalu dianggap penting untuk diketahui, diantaranya adalah seperti ditemukakan oleh F. Gunawan Suratmo sebagai berikut:

- a. Pola perkembangan penduduk (jumlah, umur, perbandingan kelamin dan sebagainya): pola perkembangan penduduk pada masa-masa yang lalu sampai sekarang perlu diketahui.
- b. Pola perpindahan ini juga erat hubungan dengan perkembangan penduduk; pola perpindahan yang perlu diketahui adalah pola perpindahan keluar masuk ke suatu daerah secara umum, serta pola perpindahan musiman dan tetap.
- c. Pola perkembangan ekonomi; pola perkembangan ekonomi masyarakat ini erat hubungannya pula dengan pola perkembangan penduduk, perpindahan, keadaan sumberdaya alam yang tersedia dan sumber pekerjaan yang tersedia.
- d. Penyerapan tenaga kerja; makin banyak proyek yang akan dibangun dan menyerap tenaga kerja setempat maka akan semakin besar dampak positifnya, sesekalipun harus mengadakan pendidikan khusus. Dampak penyerapan tenaga kerja tidak selalu berupa dampak langsung, tetapi juga dampak tidak langsung artinya sumber-sumber pekerjaan baru.
- e. Perkembangnya struktur ekonomi, struktur ekonomi disini dimaksudkan dengan timbulnya aktivitas perekonomian lain akibat adanya proyek lain tersebut, sehingga merupakan sumber-sumber pekerjaan baru yang sering dapat menyerap tenaga kerja yang lebih besar oleh proyek.
- f. Peningkatan pendapatan masyarakat; keadaan umum untuk masyarakat di Negara berkembang adalah rendahnya pendapatan masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung dari proyek akan memberikan dampak yang berarti.
- g. Perubahan lapangan pekerjaan; dengan timbulnya lapangan pekerjaan baru baik secara langsung maupun tidak langsung, karena perkembangan struktur ekonomi perlu diperhatikan karena tidak selalu perubahan itu menguntungkan bagi masyarakat umum.

2.3.3 Kajian Dampak Pembangunan Terhadap System Social-Ekonomi Masyarakat

Dampak mempunyai arti efek atau pengaruh dalam setiap aktivitas atau perubahan yang terjadi dalam lingkungan pasti akan menimbulkan dampak baik positif maupun negative. Pengertian dampak ini dikemukakan oleh para pakar berikut ini:

Menurut Otto Sumarwoto, dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah. Baik fisika, kimia maupun biologi. Dampak pembangunan menjadi masalah karena perubahan yang disebabkan oleh pembangunan selalu lebih

luas dari pada yang menjadi sasaran pembangunan yang direncanakan secara umum dalam hal dampak pembangunan diartikan sebagai perubahan yang tidak direncanakan yang diakibatkan oleh adanya perubahan (Munn, 1979).

2.3.4 Pengertian Mata Pencaharian

Menurut kamus bahasa Indonesia mata pencaharian adalah pekerjaan atau pencaharian utama (yang dikerjakan untuk kebutuhan sehari-hari). Mata pencaharian merupakan aktifitas manusia untuk memperoleh taraf hidup yang layak dimana antara daerah satu dengan daerah yang lainnya berbeda sesuai dengan taraf kemampuan penduduk dan keadaan demografinya (Daldjoei, 1987:89)⁴.

2.3.5 Perubahan mata pencaharian masyarakat

Perubahan mata pencaharian merupakan salah satu strategi untuk mencapai penghidupan yang berkelanjutan. Perubahan mata pencaharian merupakan salah satu reaksi masyarakat dalam menghadapi perubahan tren, musim, dan tekanan (Ashley et al, 2003; Twigg, 2001). Perubahan yang terjadi karena tren dan musim pada umumnya lebih mampu diprediksi, akan tetapi hal yang datangnya tiba-tiba seperti tekanan seringkali menyerang rumah tangga perdesaan tanpa peringatan sama sekali sehingga membatasi kemampuan masyarakat untuk mempersiapkan diri dan mengurangi dampak yang akan dialami. Perubahan mata pencaharian dilakukan dengan tujuan untuk menolong rumah tangga untuk keluar dari kemiskinan (Ashley et al, 2003), artinya perubahan mata pencaharian termasuk dalam upaya peningkatan keberlanjutan sosial dengan menurunkan kerentanan dan mengurangi tekanan eksternal seperti yang dikatakan oleh Chambers dan Conway (1992)⁵.

2.3.6 Pengertian Elastisitas

"Elastisitas adalah konsep umum dalam mengukur respons/tanggapan dari variabel tertentu ketika variabel lain berubah. Jika variabel A berubah karena variabel B berubah, elastisitas A terhadap B sama dengan perubahan persentase A dibagi perubahan persentase B. , elastisitas diukur dengan persentase" (Case dan Fair, 2007). Terdapat dua jenis elastisitas yaitu elastisitas permintaan serta elastisitas penawaran.

⁴ Eka Handayani, Mata Pencaharian, 2013, (<http://andabackband.blogspot.com/2013/01/mata-pencaharian.html>)

⁵ Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol 21/No.1 April 2010. Hal:23-24

Elastisitas permintaan digolongkan menjadi 3 yaitu (Sasongko dan Siswoyo, 2004:11) :

- a) Elastisitas harga permintaan
- b) Elastisitas pendapatan
- c) Elastisitas permintaan silang

Elastisitas harga permintaan merupakan rasio perubahan persentase dalam kuantitas yang diminta terhadap perubahan persentase dalam harga (Case dan Fair, 2007). Elastisitas harga permintaan mengukur reaksi permintaan terhadap perubahan harga yang bersangkutan (Sasongko dan Siswoyo, 2004:11).

Elastisitas pendapatan dari permintaan mengukur tanggapan kuantitas yang diminta terhadap perubahan pendapatan (Case dan Fair, 2007). Elastisitas pendapatan bertanda positif untuk barang normal. Sebuah barang dikatakan barang mewah apabila memiliki elastisitas pendapatan lebih kecil dari 1 Sasongko dan Siswoyo, 2004:13).

Elastisitas harga - silang dari permintaan mengukur tanggapan kuantitas yang diminta dari barang tertentu terhadap perubahan harga dari barang lain (Case dan Fair, 2007).

Elastisitas penawaran mengukur tanggapan kuantitas yang ditawarkan dari barang tertentu terhadap perubahan harga barang itu sendiri (Case dan Fair, 2007).

Dalam Case dan Fair (2007), berikut adalah tipe-tipe elastisitas yang dilihat dari hasil dari perhitungan pengukur elastisitas:

- a) Permintaan inelastis sempurna memiliki kuantitas yang diminta yang sama sekali tidak tanggap terhadap perubahan harganya, nilai elastisitasnya 0 (nol)
- b) Permintaan inelastis memiliki perubahan kuantitas yang diminta yang terkadang tanggap terhadap perubahan harganya dalam kisaran nilai yang tidak besar, nilai elastisitasnya antara 0 (nol) dan -1c. Permintaan ber elastisitas uniter memiliki hubungan perubahan persentase kuantitas yang diminta yang sama dengan perubahan persentase harganya, nilai elastisitasnya -1d.

Permintaan elastis memiliki perubahan persentase kuantitas yang diminta yang lebih besar nilai absolutnya dibandingkan dengan persentase perubahan harganya, nilainya elastisitasnya kurang dari -1e. Permintaan elastis sempurna memiliki perubahan kuantitas yang diminta yang langsung jatuh ke nol hanya akibat peningkatan kecil dari harganya⁶

⁶ Jurnal: Perilaku Penjual Dan Pembeli Dalam Proses Pembentukan Harga (Studi Di Pasar Splendid Kota Malang)

2.3.7 Pengertian UKM (Usaha Kecil Menengah)

Usaha Kecil menurut *Undang-Undang No. 9 tahun 1995* tentang Usaha Kecil adalah kegiatan ekonomi rakyat yang memiliki hasil penjualan tahunan maksimal Rp. 1 milyar dan memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp. 200 juta tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha, dan usaha yang berdiri sendiri. (Sudisman & Sari, 1996 : 5). Pengertian usaha menengah sebagaimana dimaksud Inpres No. 10 tahun 1998 adalah usaha bersifat produktif yang memenuhi kriteria kekayaan usahanya lebih besar dari Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak sebesar Rp. 10.000.000.000,- (sepuluh milyar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha serta dapat menerima kredit dari bank sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) s/d Rp. 5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

A. Jenis – Jenis UKM (Usaha Kecil Menengah)

Terdapat 3 jenis UKM (Usaha Kecil Menengah) yang ada dalam masyarakat :

1. Usaha Manufaktur (Manufacturing Business) yaitu usaha yang mengubah input dasar menjadi produk yang bisa dijual kepada konsumen.
2. Usaha dagang (merchandising Business) adalah usaha yang menjual produk-produk kepada konsumen.
3. Usaha Jasa (Service Business) yakni usaha yang menghasilkan jasa, bukan menghasilkan produk atau barang untuk konsumen. (Haristya Nussanda, ST; 2009,1)

B. Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Tahun 1997 Tentang Kemitraan

Kemitraan menurut pasal 1 dalam peraturan pemerintah ini memiliki arti yaitu kerjasama usaha antara Usaha Kecil dengan Usaha Menengah dan atau dengan Usaha Besar disertai pembinaan dan pengembangan oleh Usaha Menengah dan atas Usaha Besar dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan⁷.

⁷Among Makarti, Vol.5 No.9, Juli 2012. Hal: 32-37

2.3.8 Pengertian Perdagangan

Menurut keputusan menteri perindustrian dan perdagangan no 23/MPP/Kep/1/1998 tentang lembaga-lembaga usaha perdagangan menteri perindustrian Republik Indonesia maka perdagangan diartikan sebagai kegiatan jual beli barang dan/atau jasa yang dilakukan secara terus menerus dengan tujuan pengalihan hak atas barang dan /atau jasa dengan disertai imbalan atau kompensasi.

Dengan demikian perdagangan dapat diartikan sebagai penjualan barang (benda) atau jasa antara 2 orang atau lebih (penjual dan pembeli) dengan menggunakan alat tukar atau benda berharga yang biasanya menggunakan dalam bentuk uang (kalau dulu barter antara benda yang diinginkan)⁸

Adapun perdagangan dapat digolongkan menjadi:

A. Pedagang besar

Pedagang besar (Whosaler) adalah perorangan atau badan usaha yang bertindak atas nama sendiri, dan atau atas nama pihak lain yang menunjuknya untuk menjalankan kegiatan dengan cara membeli, menyimpan dan menjual barang dalam partai besar secara tidak langsung kepada konsumen akhir, yang termasuk dalam perdagangan besar adalah distributor utama, perkulakan (grosir), sub distributor, pemasok besar dan agen tunggal.

B. Pedagang Eceran

Pedagang pengecer (retailer) adalah perorangan atau badan usaha yang kegiatan pokoknya melakukan penjualan secara langsung kepada konsumen akhir dalam partai kecil. Menurut Kotler, perdagangan eceran adalah semua perdagangan yang berkenaan dengan penjualan barang-barang dan jasa secara langsung kepada konsumen akhir untuk penggunaan pribadi, bukan penggunaan bisnis⁹. Termasuk sebagai pedagang pengecer (retailer) adalah agen pabrik, dan agen penjualan, agen pembelian, agen penjualan pemegang merk, pemasok (supplier) dan pengecer tanpa took.

C. Pedagang informal

Pedagang informal adalah usaha perorangan yang tidak memiliki badan usaha yang melakukan kegiatan perdagangan barang atau jasa dalam skala kecil yang dijalankan oleh pengusahanya sendiri berdasarkan asas kekeluargaan. Termasuk sebagai pedagang informal adalah pedagang keliling, pedagang kaki lima (PKL), pedagang asongan, pedagang kelontong, pakul gendong, kedai,

⁸ Richard D. Libsby & Peter O Steiner, Pengantar ilmu ekonomi, Jilid pertama, edisi keenam, Bina aksara, Jakarta, hal. 19

⁹ Kotler, Philip, Principles of marketing, prentice hall, new jersey, USA, 1986, hal 116

warung, depot, los pasar, jasa reparasi, dan pertukangan dan jasa pedagang informal lainnya.

2.3.8.1 Defenisi Pedagang

Pedagang adalah orang atau institusi yang memperjualbelikan produk atau barang, kepada konsumen baik secara langsung maupun tidak langsung. Sosiologi ekonomi membedakan pedagang berdasarkan penggunaan dan pengelolaan pendapatan yang dihasilkan dari perdagangan dan hubungannya dengan ekonomi keluarga.

Berdasarkan studi sosiologi ekonomi tentang pedagang yang telah dilakukan oleh Geertz (1963), Mai dan Buchholtz, dan lain-lain (dalam Damsar, 1997: 107) dapat disimpulkan bahwa pedagang dibagi atas :

- 1) Pedagang profesional yaitu pedagang yang menganggap aktivitas perdagangan merupakan sumber utama dan satu-satunya bagi ekonomi keluarga.
- 2) Pedagang semi profesional adalah pedagang yang mengakui aktivitasnya untuk memperoleh uang, tetapi pendapatan dari hasil perdagangan merupakan sumber tambahan bagi ekonomi keluarga. Derajat tambahan tersebut berbeda pada setiap orang dan masyarakat.
- 3) Pedagang subsistensi merupakan pedagang yang menjual produk atau barang dari hasil aktivitas atas subsistensi untuk memenuhi ekonomi rumah tangga.
- 4) Pedagang semu adalah orang yang melakukan kegiatan perdagangan karena hobi atau untuk mendapatkan suasana baru atau mengisi waktu luang. Pedagang jenis ini tidak mengharapkan kegiatan perdagangan sebagai sarana untuk memperoleh uang, malahan mungkin saja sebaliknya ia akan memperoleh kerugian dalam berdagang¹⁰.

2.3.8.2 Pengertian Pembiayaan

Secara etimologi pembiayaan berasal dari kata biaya, yaitu membiayai kebutuhan usaha. Pembahasan pembiayaan selalu terdapat keterkaitan dengan aktivitas bisnis, sehingga dalam mengambil sebuah pengertian pembiayaan dikemukakan pula pengertian mengenai bisnis. Kegiatan bisnis diartikan sebagai aktifitas yang mengarah terhadap peningkatan nilai tambah melalui proses penyerahan jasa, perdagangan atau pengolahan barang (produksi). Sehingga bisa ditarik benang merah bahwa

¹⁰ <http://eprints.uny.ac.id/8668/3/BAB%20%20%20%2008413241015.pdf>

bisnis adalah pengembangan aktifitas ekonomi dalam bidang jasa, perdagangan dan industri sebagai cara mengoptimalkan nilai keuntungan. Maka pelaku bisnis dalam memutar bisnisnya sangat membutuhkan sumber modal, jika pembisnis tidak memiliki modal yang cukup maka ia akan berhubungan dengan pihak lain seperti bank, tujuannya mendapatkan suntikan dana dengan melakukan pembiayaan¹¹.

2.3.8.3 Teori Pembentukan Harga

Dalam artikel Teori Pembentukan Harga (Edhiwasisto 2012), terdapat 3 pendekatan yang digunakan dalam teori pembentukan harga, yang pertama ialah:

- 1) Pendekatan permintaan dan penawaran (supply demand approach). Pendekatan ini dihitung dari tingkat permintaan dan penawaran yang ada sehingga dapat ditentukan harga keseimbangan (equilibrium price). Begitu pula bagi neo klasik pembentukan harga akan terjadi dari keseimbangan permintaan dan penawaran sehingga teori pembentukan harga ini lebih mengarah ke pada aliran neo klasik
- 2) Pendekatan biaya (cost oriented approach) menentukan harga dengan cara menghitung biaya yang dikeluarkan produsen dengan tingkat keuntungan yang diinginkan baik dengan markup pricing dan break even analysis. Harga dibentuk dengan pendekatan mark up pricing apabila penjual membeli barang –barang dagangannya untuk dijual kembali namun harga jual yang ditawarkan telah ditambah dengan jumlah tertentu terhadap harga beli, sehingga dari penambahan atau mark up inilah pedagang mendapat keuntungan. Teori pembentukan harga yang kedua ini menggunakan perhitungan matematis untuk membentuk harga, hal ini menandakan bahwa teori pembentukan harga yang kedua ini juga menggunakan teori neoklasik yang pada dasarnya selalu menggunakan perhitungan matematis untuk menganalisa setiap kegiatan ekonomi.
- 3) Pendekatan pasar (market approach) merumuskan harga untuk produk yang dipasarkan dengan cara menghitung variabel-variabel yang mempengaruhi pasar dan harga seperti persaingan, sosial budaya, dan lain-lain.

Pembentukan harga dengan pendekatan pasar ini lebih condong kepada teori kelembagaan karena pendekatan ini bukan hanya sekedar menghitung keseimbangan permintaan dan penawaran serta biaya yang

¹¹Jurnal : Preferensi Pedagang Tradisional Terhadap Sumber Pembiayaan Usaha.
Hal:7-8

ditimbulkan, namun juga menyertakan persaingan, dan sosial budaya sebagai hal yang patut diperhitungkan dalam pembentukan harga.

2.3.9 Ciri - Ciri Sector Informal

Sector informal adalah sector kegiatan ekonomi yang marginal atau kecil-kecilan yang keberadaan terdapat hamper pada semua kota berkembang. Timbulnya istilah sector informal lahir dari hasil penelitian Keith Hart seorang peneliti inggris di Ghana pada tahun 1971, yang menulis laporannya dengan *judul informal incame oportinities*. Antara urban Employment in Ghana¹². Sector informal sangat erat hubungannya dengan urbanisasi masyarakat pertanian dari pedesaan ke daerah kota. Salah satu fungsi dari sector informal adalah penampung pekerja yang tak tertampung disektor lain. Adapun ciri-cirinya adalah:

- a. Kegiatan usaha yang dilakukan tidak terorganisir secara baik. Hal ini dapat dilihat dari sector munculnya usaha tersebut tanpa menggunakan fasilitas atau kelembagaan yang ada pada perekonomian modern.
- b. Karena skala usaha relative kecil dan tingkat teknologi cenderung sederhana maka untuk mengelolaisaha ini tidak menuntut pendidikan tertentu, bahkan keahliannya didapat dari system pendidikan non formal dan pengalaman sambil pekerja.
- c. Sumber dana untuk modal tetap atau modal kerjanya kebanyakan berasal dari tabungan sendiri dan dari sumber keuangan tidak resmi.
- d. Hasil produksi atau jasa dari sector ini terutama sekali dikonsumsi oleh masyarakat berpendapatan rendah serta sebagian kecil golongan masyarakat menengah.

2.3.10 Pengertian Jasa

Sejumlah ahli pada bidang jasa telah melakukan berbagai upaya dalam tujuan untuk dapat merumuskan definisi jasa, namun demikian hingga saat ini belum ada satu definisi yang dapat diterima secara bulat. Keanekaragaman definisi tentang jasa tersebut dapat dilihat dari pendapat beberapa ahli ekonomi sebagai berikut :Definisi jasa menurut Philip Kotler (2002;486).“Setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Produksinya dapat dikaitkan atau tidak

¹² Daldjoeni, op. cit, hal 147

dapat dikaitkan dengan suatu produk fisik".Fandy Tjitono (2005;16) mendefinisikan"Jasa sebagai tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat intangible (tidak berwujud fisik) dan tidak memiliki kepemilikan sesuatu", Berdasarkan definisi diatas, pada dasarnya jasa tidak berwujud, tidak menghasilkan kepemilikan, dapat memberikan kepuasan serta untuk menghasilkan tersebut mungkin perlu atau tidak perlu juga memerlukan penggunaan benda nyata.

2.3.11 Karakteristik Jasa

Jasa memiliki karakteristik yang sangat mempengaruhi perencanaan program pemasarannya tersendiri. Fandy Tjiptono (2005;18) menyatakan lima karakteristik pokok pada jasa yang membedakannya dengan barang. Kelima karakteristik ini antara lain :

1. *Intangibility* (tidak berwujud)
Jasa berbeda dengan barang.Bila barang merupakan suatu objek, alat, atau benda, maka jasa adalah suatu perbuatan, tindakan, pengalaman, proses, kinerja (*performance*), atau usaha.Oleh sebab itu, jasa tidak dapat dilihat, dirasa, dicium, didengar, atau diraba sebelum dibeli dan dikonsumsi.
2. *Inseparability* (tidak dapat dipisahkan)
Barang biasanya diproduksi, kemudian dijual, lalu dikonsumsi. Sedangkan jasa pada umumnya dijual terlebih dahulu, baru kemudian diproduksi dan dikonsumsi pada waktu dan tempat yang sama.
3. *Variability* (berubah-ubah)
Jasa bersifat sangat variabel karena merupakan *non-standardized output*, artinya banyak variasi bentuk, kualitas, dan jenis, tergantung kepada siapa, kapan, dan dimana jasa tersebut diproduksi.
4. *Perishability* (kurangnya daya tahan)
Perishability berarti jasa tidak tahan lama dan tidak dapat disimpan. Bila permintaan bersifat konstan, kondisi ini tidak menjadi masalah, karena staf dan penyedia jasa bias direncanakan untuk memenuhi permintaan.
5. *Lack of ownership*
Lack of ownership merupakan perbedaan dasar antara jasa dan barang.Pada pembelian barang, konsumen memiliki hak penuh atas penggunaan dan manfaat produk yang dibelinya.Mereka bias mengkonsumsi, menyimpan atau menjualnya. Di lain pihak, pada pembelian jasa, pelanggan mungkin hanya memiliki akses personal atas suatu jasa untuk jangka waktu yang terbatas

(misalnya kamar hotel, bioskop, jasa penerbangan, dan pendidikan)

2.3.12 Klarifikasi Jasa

Klasifikasi jasa sangat membantu dalam batasan-batasan dari suatu industri jasa, sehingga tidak hanya memberikan pemahaman akan kebutuhan dan perilaku konsumen secara lebih baik, akan tetapi dalam memberikan pemahaman sistem pengelolaan data yang lebih baik. Namun pada industri jasa masih didominasi oleh orientasi kepada operasi yang menyatakan bahwa industri jasa sangat beragam dan berbeda. Untuk itu klasifikasi jasa sangat diperlukan pihak perusahaan dalam memberikan pemahaman tentang kebutuhan dan perilaku konsumen secara lebih baik dan benar.

Menurut Philip Kotler (2002:429), komponen jasa merupakan suatu bagian yang sedikit atau utama dari seluruh penawaran, hal tersebut dapat dibedakan menjadi lima kategori antara lain :

1. *Pure Tangible Good*, barang berwujud yang hanya meliputi barang yang dapat dilihat seperti sabun, pasta gigi, atau gula. Tidak terdapat jasa yang mendampingi produk tersebut.
2. *Tangible Good With: Accompanying Service*, barang berwujud dengan jasa tambahan yang terdiri dari barang nyata, disertai oleh satu atau lebih jasa untuk memperkuat daya tarik konsumen. Misalnya penjualan mobil atau computer yang sangat bergantung pada kualitas barang tersebut dan tersedianya pelayanan purna jual atau bergaransi.
3. *Hybrid*, terdiri dari barang dan jasa dengan property yang sama seperti restoran yang harus didukung oleh makanan dan pelayanannya.
4. *Major Service With Accompanying Minor Good and Service*, terdiri dari jasa utama dan jasa tambahan atau barang pelengkap lainnya, misalnya penumpang penerbangan membeli jasa transportasi. Dalam penerbangannya disertai juga pelayanan tambahan seperti makanan dan minuman serta majalah.
5. *Pure Service*, jasa murni, yang menawarkan suatu jasa seperti jasa penjaga bayi, memasukkan pelayanan psikoterapi dalam pijatan (*massage*).

2.4 Pengertian biaya pemasukan dan biaya pengeluaran

Dalam pengertian penggolongan ini, nama obyek pengeluaran merupakan dasar penggolongan biaya. Dimana biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat adalah biaya pendapatan, biaya operasional, biaya rumah tangga dan biaya bahan bakar¹³.

2.4.1 Pengertian biaya pendapatan

Menurut Ikatan Akuntansi Indonesia (1999:233) dalam buku Standart Akuntansi Keuangan menyebutkan bahwa pendapatan adalah: "Arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama satu periode, bila arus masuk itu mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal".

Sedangkan menurut Accounting Principle Board dikutip oleh Theodorus Tuanakotta (1984:153) dalam buku Teori Akuntansi pengertian pendapatan adalah "Pendapatan sebagai inflow of asset kedalam perusahaan sebagai akibat penjualan barang dan jasa".

Selain itu menurut Commite On Accounting Concept and Standart dari AAA dikutip oleh Theodorus Tuonakotta (1984:144) dalam buku teori Akuntansi memberikan definisi pendapatan adalah " Pernyataan moneter mengenai barang dan jasa yang ditransfer perusahaan kepada langganannya dalam jangka waktu tertentu".

Paton dan Littleton mengemukakan bahwa pengertian pendapatan dapat ditinjau dari aspek fisik dan moneter. Hal ini juga dikemukakan Suwardjono (1984:167) dalam buku teori Akuntansi Perkayasaan Akuntansi Keuangan bahwa dari aspek fisik pendapatan dapat dikatakan sebagai hasil akhir suatu aliran fisik dalam proses menghasilkan laba. Aspek moneter memberikan pengertian bahwa pendapatan dihubungkan dengan aliran masuk aktiva yang berasal dari kegiatan operasi perusahaan dalam arti luas¹⁴.

Menurut PSAK nomor 23 paragraf 6 adalah sebagai berikut:
pengertian Pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama suatu periode bila arusmasuk itu mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.

Menurut Accounting Terminology Bulletin No. 2 yang dikutip dalam buku Harahap (1999:39):

¹³<http://pengeluarankonsumsimasyarakat.blogspot.com/2012/06/pengeluaran-konsumsi-masyarakat-dan.html>

¹⁴<https://fakhrurazyqi.wordpress.com/2010/04/13/akuntansi-pendapatan-dan-biaya-pendapatan-bank-2/> : tgl: 06/08/2015

Pendapatan berasal dari penjualan barang dan pemberian jasa dandiukur dengan jumlah yang dibebankan kepada langganan, klaim atas barang dan jasa yang disiapkan untuk mereka. Juga termasuk laba dari penjualan atau pertukaran asset (kecuali dari surat berharga), hak dividen dari investasi dan kenaikan lainnya pada equity pemilik kecuali yang berasal dari modal donasi dan penyesuaian modal¹⁵.

Menurut para akuntan yang dikutip oleh Harnanto (2002 : 92) "Biaya adalah pengorbanan yang terjadi untuk mendapatkan sumber-sumber yang diperlukan oleh perusahaan". Sedangkan beban menurut Harnanto (2000 : 92) "Beban adalah aliran keluar atau penggunaan aktiva atau kenaikan kewajiban dalam suatu periode akuntansi yang terjadi dalam aktivitas produksi dan penjualan barang, penyerahan jasa, atau aktivitas lain yang berhubungan dengan usaha pokok perusahaan". Pada pengertian ini akan ditekankan pada biaya dan beban masyarakat yang dirasakan di jalan MT. Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan Kota Malang.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa biaya merupakan pengorbanan ekonomi untuk memperoleh penghasilan. Pengorbanan ekonomi dapat dibedakan atas dua macam, yaitu :

- a) Pengorbanan yang telah terjadi (expired)
- b) Pengorbanan yang kemungkinan akan terjadi (unexpired)

Beban sama artinya dengan expired cost, yaitu pengeluaran yang dilakukan untuk menghasilkan penghasilan pada periode berjalan sehingga harus dibebankan pada periode tersebut. Sedangkan unexpired cost adalah bagian biaya yang ditunda pembebanannya untuk periode berikutnya karena biaya-biaya itu berkaitan dengan pendapatan dimasa yang akan datang¹⁶.

Pengertian Biaya yang dikemukakan oleh Mulyadi dalam buku "Akuntansi Biaya" dalam arti luas adalah sebagai berikut:

"Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu".

2.4.2 pengertian biaya operasional

Biaya operasional adalah semua biaya yang berhubungan langsung dengan kegiatan usaha bank (Siamat, 2005:384). Beberapa biaya operasional tersebut yaitu beban bunga yang merupakan beban yang dibayarkan bank berupa beban bunga dalam rupiah dan valuta asing kepada nasabah atau pihak lain yang berkaitan dengan kegiatan penghimpunan dana. Beban administrasi dan umum merupakan berbagai beban yang timbul untuk mendukung kegiatan operasional bank. Beban tenaga kerja merupakan

¹⁵Sumber: <http://digilib.umila.ac.id/4838/11/BAB%20II.pdf>; tgl 6/08/2015

¹⁶<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/28463/4/Chapter%20II.pdf>

seluruh biaya yang dikeluarkan bank untuk membiayai pegawainya seperti gaji dan upah, uang lembur, perawatan kesehatan, honorarium komisaris, bantuan untuk pegawai dalam bentuk natura, dan pengeluaran lainnya untuk pegawai.

Menurut Juki (2008: 9), tingginya biaya operasi akan membuat peningkatan laba turun, begitu juga jika nilai biaya operasi renda peningkatan laba akan naik

Biaya operasi merupakan salah satu elemen yang paling penting dalam aktivitas ekonomi pada suatu perusahaan dalam pembentukan laba.

Menurut Nafarin (2004: 67) menyatakan bahwa, "Biaya operasi adalah seluruh pengeluaran yang terjadi dalam suatu organisasi guna pelaksanaan aktivitas serta pencapaian tujuan yang telah ditentukan"¹⁷.

Menurut Sudarsono dan Edillius (2001 : 201), Menyatakan bahwa biaya operasi merupakan biaya yang dikeluarkan untuk biaya operasional usaha suatu perusahaan. Biaya operasi ini dikelompokkan menjadi :

1. Biaya tetap (*fixed*), yaitu biaya yang jumlahnya tetap dalam kisaran volume kegiatan tertentu. Seperti biaya gaji karyawan yang jumlahnya senantiasa tetap berapapun berubahnya volume kegiatan.
2. Biaya semi tetap (*semi fixed*), yaitu biaya yang tetap untuk tingkat volume kegiatan tertentu dan perubahan dengan jumlah yang konstan pada volume produksi tertentu.
3. Biaya variabel, yaitu biaya yang jumlah totalnya berubah sebanding dengan perubahan volume kegiatan. Contoh biaya variabel adalah biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung.
4. Biaya semi variabel, yaitu biaya yang berubah tidak sebanding dengan perubahan volume kegiatan. Biaya semi variabel mengandung unsur biaya tetap dan unsur biaya variabel. Sebagai contoh dari biaya ini adalah biaya lembur, biaya bonus bagi karyawan yang mencapai prestasi tertentu.

Selanjutnya, pengertian biaya operasional menurut Matz (1999 : 44), Adalah semua biaya yang dikeluarkan mulai dari pembelian bahan baku kemudian diolah menjadi bahan jadi, selanjutnya biaya operasional dapat dibagi atas tiga bagian :

- a. Direct labour cost atau biaya tenaga kerja
Jenis biaya ini juga dikatakan sebagai biaya tenaga kerja secara langsung dapat diidentifikasi terhadap produk tertentu.
- b. Direct material cost atau biaya bahan langsung

¹⁷ Sumber: lumni Fe Usu Departemen Manajemen. Staf Pengajar Departemen Manajemen FE USU.hal:1-2

Yaitu semua bahan baku yang dapat secara langsung dimasukkan dalam perhitungan harga pokok.

c. **Manufacturing overhead cost**

Biaya ini adalah merupakan biaya dari bahan tidak langsung dimasukkan dalam perhitungan harga pokok¹⁸.

2.4.3 pengertian biaya rumah tangga

biaya rumah tangga adalah Pengeluaran konsumsi masyarakat/rumah tangga merupakan salah satu variabel makro ekonomi. Pengeluaran konsumsi seseorang adalah bagian dari pendapatan yang dibelanjakan. Apabila pengeluaran-pengeluaran konsumsi semua orang dalam suatu negara dijumlahkan, maka hasilnya adalah pengeluaran konsumsi masyarakat negara yang bersangkutan.

Menurut Rahardja (2001), pengeluaran konsumsi terdiri atas konsumsi pemerintah (government consumption) dan konsumsi masyarakat atau rumah tangga (household consumption). Pengeluaran konsumsi rumah tangga adalah semua pembelian barang dan jasa oleh rumah tangga yang tujuannya untuk dikonsumsi selama periode tertentu dikurangi neto penjualan barang bekas.

2.5 Aksesibilitas

Menurut Black (1981) aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu dengan yang lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan mudah atau sulit merupakan hal yang sangat subyektif dan kualitatif, mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang yang lain, begitu pula dengan pernyataan sulit, oleh karena itu diperlukan kinerja kualitatif yang dapat menyatakan aksesibilitas.

Morril (1974: 91) mendefinisikan aksesibilitas sebagai tingkat kemudahan relatif suatu lokasi untuk mencapai suatu tempat karena adanya prasarana pendukung lalu lintas, seperti kedekatan jarak tempuh, adanya fasilitas jalan dan sarana transportasi. Hal ini diperkuat pula oleh Doxiadis (1975: 64), bahwa perkembangan dan perubahan pola tata guna lahan di kawasan perkotaan turut dipengaruhi oleh jaringan transportasi sebagai aksesibilitas dan kemudahan pencapaian.¹⁹

¹⁸ Sumber: <http://nanangbudianas.blogspot.com/2013/02/pengertian-dan-jenis-biaya-operasional.html>; tgl: 06/08/2015

¹⁹ Jurnal: Kajian persepsi masyarakat terhadap Rencana umum tata ruang kotaKendal. Hal:43

2.5.1 Pengertian Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, bawah permukaan tanah dan / atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan rel (Disbinmar)²⁰.

Jalan raya adalah jalur - jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran - ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat (Clarkson H.Oglesby,1999²¹).

Dengan adanya jalan, komoditi dapat mengalir ke pasar setempat dan hasil ekonomi dari suatu tempat dapat dijual kepada pasaran di luar wilayah itu. Selain itu, jalan juga mengembangkan ekonomi lalu lintas di sepanjang lintasannya Jalan merupakan prasarana pembentuk struktur ruang. Jalan merupakan ruang umum terbuka dengan pengertian dan batasan pola dengan bentuk dasar dari ruang terbuka diluar bangunan yang dapat digunakan oleh publik dan memberikan kesempatan bagi kegiatan yang beragam diatasnya sebagai tempat bermain, bersantai serta tempat komunikasi sosial, tempat peralihan, tempat menunggu, tempat untuk mendapatkan udara segar, sarana penghubung antar tempat yang berlainan dan sebagai pembatas antara masa bangsa.

Dalam UU No. 38/2004 tersebut diatur bahwa penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi²² :

1. Pengaturan jalan, yakni perumusan kebijakan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan.
2. Pembinaan, yakni kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan;
3. Pembangunan jalan, yakni pemrogaman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan;
4. Pengawasan jalan, yakni kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan dan pembangunan jalan.

²⁰ Jurnal: Among makarti, vol.5 No.9, juli 2012. Hal.32

²¹ Teori jalan raya Clarkson H.Oglesby,1999(buku proyek jalan raya Teori dan praktek) oleh Arthur Wignal .Peter s. Kendrick

²² Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No: 34 tahun 2006 tentang jalan

Dalam UU No. 38/2004 tersebut diatur bahwa penyelenggaraan jalana adalah kegiatan yang meliputi :

1. Pengaturan jalan, yakni perumusan kebijakan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan.
2. Pembinaan, yakni kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan;
3. Pembangunan jalan, yakni pemrogaman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan;
Pengawasan jalan, yakni kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan dan pembangunan jalan.

2.5.2 Sistem Jaringan Jalan

Jaringan merupakan serangkaian simpul-simpul, yang dalam hal ini berupa persimpangan / terminal, yang dihubungkan dengan ruas-ruas jalan/trayek. Untuk mempermudah mengenal jaringan maka ruas-ruas ataupun simpul-simpul diberi nomor atau nama tertentu. Penomoran/penamaan dilakukan sedemikian sehingga dapat dengan mudah dikenal dalam bentuk model jaringan jalan²³.

Jalan mempunyai suatu sistim jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki [BAPPEDA,2005].

2.5.2.1 Jalur

Jalur merupakan jalan yang menghubungkan antara tempat yang satu dengan yang lain dan dapat dilewati. Ada bermacam – macam jalur salah satunya yaitu jalur lalu lintas, yaitu jalur yang dilalui oleh orang - orang untuk menuju ke satu tempat dengan menggunakan kendaraan. Dalam lalu lintas terdapat istilah trayek yang merupakan jarak perjalanan yang ditempuh.

²³ *Jurnal Teknologi Informasi DINAMIK Volume XV, No.2, Juli 2010 : 121-135* ISSN : 0854-9524. Hal: 122-1225

2.5.2.2 Pengertian Jalur Satu Arah

Jalur satu arah adalah jalan hanya diperolehkan untuk arus lalu lintas satu arah saja, arah yang sebaliknya menggunakan jalan parallel di dekatnya. Menurut Oglesby (1993: 409), jalan satu arah adalah jalan dimana lalu lintas kendaraan bergerak hanya satu jurusan saja. Di banyak kota, jaringan jalan di dalam kota menggunakan basis operasi satu arah sedangkan arah lalu lintas yang berlawanan menggunakan jalan alternative.

Menurut Hobbs (1995: 271), untuk merancang jalan satu arah di perempatan jalan-jalan pelengkap dengan frekuensi jalan-jalan sambungan yang tepat. Tata letak grid adalah ideal karena memungkinkan adanya pasangan jalan dengan kapasitas yang sama. Titik pemberhentian pada jalan satu arah merupakan tempat kritis yang memerlukan perancangan yang hati-hati untuk menangani tempat-tempat konflik yang ditimbulkan oleh tuntutan adanya belokan-belokan tambah. Pada tempat-tempat dengan arus lalu lintas padat, jalan simpang dengan satu arah akan menguntungkan.

2.5.2.3 Karakteristik jalan Satu Arah

Tipe jalan ini meliputi semua jalan satu arah dengan lebar jalur lalu lintas dari 5 meter sampai dengan 10,5 meter. Kondisi dasar tipe jalan ini dari mana kecepatan arus bebas dasar dan kapasitas ditentukan didefinisikan sebagai berikut:

1. Lebar jalur lalu lintas tujuh meter
2. Lebar bahu efektif paling sedikit 2 meter pada setiap sisi
3. Tidak ada median
4. Hambatan samping rendah
5. Ukuran kota 1,0-3,0 juta
6. Tipe alinyemen datar.

2.5.2.4 Manfaat Jalur Satu Arah

1. Meningkatkan kapasitas
 - a. Mengurangi hambatan-hambatan pada persimpangan yang ditimbulkan oleh konflik kendaraan dengan menyebrang jalan.
 - b. Memungkinkan penyesuaian lebar jalur lalu lintas yang dapat menambah kapasitas maupun menambah jalur baru.
 - c. Meningkatkan waktu tempuh
 - d. Memungkinkan perbaikan pengoperasian angkutan umum dengan terhindarnya berangkat dan pulang melalui jalan yang sama.

- c. Terjadinya penyebrangan lalu lintas guna menghindari kemacetan pada jalan –jalan yang berdekatan.

2.5.2.5 Meningkatkan Keselamatan

- Pengurangan konflik antar arus kendaraan dan antar arus kendaraan dengan penyebrangan jalan pada persimpangan
- Terhindarnya penyebrangan jalan terjebak ditengah arus lalu lintas yang perlawanan arah
- Perbaikan pada pengamatan di persimpangan bagi pengemudi.

2.5.2.6 Hambatan samping

Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktifitas samping segmen jalan. Banyaknya aktifitas samping jalan sering menimbulkan berbagai konflik yang sangat besar pengaruhnya terhadap kelancaran lalu lintas. Hambatan samping yang berpengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan perkotaan adalah :

- a. Pejalan kaki

Aktifitas pejalan kaki merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi nilai kelas hambatan samping, terutama pada daerah-daerah yang merupakan kegiatan masyarakat seperti pusat-pusat perbelanjaan. Banyak jumlah pejalan kaki yang menyebrang atau berjalan pada samping jalan dapat menyebabkan laju kendaraan menjadi terganggu. Hal ini semakin diperburuk oleh kurangnya kesadaran pejalan kaki untuk menggunakan fasilitas-fasilitas jalan yang tersedia, seperti trotoar dan tempat-tempat penyeberangan.

- b. Angkutan umum dan kendaraan lain berhenti

Kurangnya tersedianya lahan parkir yang memadai bagi kendaraan dapat menyebabkan kendaraan parkir dan berhenti pada samping jalan. Pada daerah-daerah yang mempunyai tingkat kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi, kendaraan parkir dan berhenti pada samping jalan dapat memberikan pengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas. Kendaraan parkir dan berhenti pada samping jalan akan mempengaruhi kapasitas lebar jalan dimana kapasitas jalan akan semakin sempit karena pada samping jalan tersebut telah diisi oleh kendaraan parkir dan berhenti.

- c. Kendaraan lambat (misal becak, kereta kuda)

Yang termasuk dalam kendaraan lambat adalah becak, gerobak dan sepeda. Laju kendaraan yang berjalan lambat pada suatu ruas

jalan dapat mengganggu aktifitas-aktifitas kendaraan yang yang melewati suatu ruas jalan. Oleh karena itu kendaraan lambat merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi tinggi rendahnya nilai kelas hambatan samping

- d. Kendaraan keluar dan masuk dari lahan disamping jalan. Banyaknya kendaraan masuk/keluar pada samping jalan sering menimbulkan berbagai konflik terhadap arus lalu lintas perkotaan. Pada daerah-daerah yang lalu lintasnya sangat padat disertai dengan aktifitas masyarakat yang cukup tinggi, kondisi ini sering menimbulkan masalah dalam kelancaran arus lalu lintas. Dimana arus lalu lintas yang melewati ruas jalan tersebut menjadi terganggu yang dapat mengakibatkan terjadinya kemacetan.

2.5.2.7 Faktor yang Mempengaruhi Pergerakan

Faktor-faktor yang mempengaruhi pergerakan menurut Ofyar Z. Tamin dalam Perencanaan & Pemodelan Transportasi, 2003 adalah sebagai berikut :

- a. Bangkitan pergerakan
Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan seperti pendapatan, pemilihan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, nilai lahan, kepadatan daerah pemukiman dan aksesibilitas. Empat faktor pertama (pendapatan, pemilihan kendaraan, struktur rumah tangga, dan ukuran rumah tangga) biasa digunakan untuk kajian bangkitan pergerakan sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman untuk kajian zona
- b. Tarikan pergerakan
Faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pelayaran lainnya. Faktor lainnya adalah lapangan kerja dan aksesibilitas.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pergerakan menurut Ofyar Z. Tamin dalam Perencanaan & Pemodelan Transportasi, 2003 adalah sebagai berikut :

- a) Bangkitan pergerakan
Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan seperti pendapatan, pemilihan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, nilai lahan, kepadatan daerah pemukiman dan aksesibilitas. Empat faktor pertama (pendapatan, pemilihan kendaraan, struktur rumah tangga, dan ukuran rumah tangga) biasa digunakan untuk kajian bangkitan pergerakan sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman untuk kajian zona
- b) Tarikan pergerakan

Faktor yang mempengaruhi tarikan pergerakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pelayaran lainnya. Faktor lainnya adalah lapangan kerja dan aksesibilitas.

2.5.2.8 Manfaat Transportasi

Adler mengatakan bahwa manfaat penting dari pembangunan transportasi antara lain:

1. berkurangnya biaya eksploitasi
2. mendorong pembangunan ekonomi
3. menghemat waktu bagi penumpang dan angkutan barang
4. berkurangnya kerusakan dan kecelakaan
5. bertambahnya kenyamanan dan perasaan yang menyenangkan.

2.5.2.9 Istilah Dasar dan Defenisi Dasar

Istilah dan definisi yang digunakan dalam pedoman ini adalah sebagaiberikut:

- a) Analisis dampak lalu lintas jalan (andalalin)
Suatu studi khusus yang dilakukan untuk menilai dampak lalu lintas jalan
- b) Arus lalu lintas
Jumlah kendaraan bermotor yang melewati suatu titik pada jalan per satuan waktu (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
- c) Bangkitan perjalanan
Jumlah perjalanan orang dan/atau kendaraan yang keluar-masuk suatu kawasan, rata-rata per hari atau selama jam puncak, yang dibangkitkan oleh kegiatan dan/atau usaha yang ada di dalam kawasan tersebut
- d) Dampak lalu lintas jalan
Pengaruh yang dapat mengakibatkan perubahan tingkat pelayanan pada ruas dan/atau persimpangan jalan yang diakibatkan oleh lalu lintas jalan yang dibangkitkan suatu kegiatan dan/atau usaha pada suatu kawasan tertentu
- e) Derajat kejenuhan (*degree of saturation*)
Rasio arus lalu lintas terhadap kapasitas pada ruas jalan atau persimpangan jalan tertentu (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
- f) Distribusi perjalanan
Distribusi bangkitan perjalanan menurut lokasi atau zona asal dan tujuan
- g) Jalan

Prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Undang-Undang No.38 Tahun 2004, Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006)

- h) **Jam puncak**
Jam pada saat arus lalu lintas di dalam jaringan jalan berada pada kondisi maksimum
- i) **Jaringan jalan**
Sekumpulan ruas jalan dan persimpangan jalan yang merupakan satu kesatuan yang terjalin dalam hubungan hierarki (Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006)
- j) **Kapasitas**
Jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati suatu ruas jalan atau persimpangan jalan tertentu selama periode waktu tertentu dalam kondisi jalan dan lalu lintas yang ideal
- k) **Kawasan**
Wilayah yang batasnya ditentukan berdasarkan lingkup pengamatan fungsi tertentu
- l) **Kawasan perkotaan**
Wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi (Undang-Undang No.26 Tahun 2007)
- m) **Kecepatan lalu lintas**
Kemampuan untuk menempuh jarak tertentu dalam satuan waktu, dinyatakan dalam kilometer per jam (Manual Kapasitas Jalan Indonesia,1997)
- n) **Pembebanan lalu lintas**
Pembebanan lalu lintas kendaraan hasil distribusi perjalanan ke dalam jaringan jalan
- o) **Pengembangan kawasan**
Suatu kegiatan yang menyebabkan adanya perubahan skala dan/atau jenis kegiatan dan/atau usaha di suatu kawasan
- p) **Tingkat pelayanan**
Kemampuan ruas jalan dan/atau persimpangan jalan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu (Peraturan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006).

2.6 Pengertian Analisis Regresi

Analisis regresi dikelompokkan dari mulai yang paling sederhana sampai yang paling rumit, tergantung tujuan yang berlandaskan pengetahuan atau teori sementara, bukan asal ditentukan saja.

2.6.1 Regresi Linier Sederhana

Regresi linier sederhana bertujuan mempelajari hubungan linier antara dua variabel. Dua variabel ini dibedakan menjadi variabel bebas (X) dan variabel tak bebas (Y). Variabel bebas adalah variabel yang bisa dikontrol sedangkan variabel tak bebas adalah variabel yang mencerminkan respon dari variabel bebas.

2.6.2 Regresi Berganda

Regresi berganda seringkali digunakan untuk mengatasi permasalahan analisis regresi yang melibatkan hubungan dari dua atau lebih variabel bebas. Pada awalnya regresi berganda dikembangkan oleh ahli ekonometri untuk membantu meramalkan akibat dari aktivitas-aktivitas ekonomi pada berbagai segmen ekonomi. Misalnya laporan tentang peramalan masa depan perekonomian di jurnal-jurnal ekonomi (*Business Week*, *Wall Street Journal*, dll), yang didasarkan pada model-model ekonometrik dengan analisis berganda sebagai alatnya. Salah satu contoh penggunaan regresi berganda dibidang pertanian diantaranya ilmuwan pertanian menggunakan analisis regresi untuk menjajagi antara hasil pertanian (misal: produksi padi per hektar) dengan jenis pupuk yang digunakan, kuantitas pupuk yang diberikan, jumlah hari hujan, suhu, lama penyinaran matahari, dan infeksi serangga.

2.6.3 Regresi Kurvilinier

Regresi kurvilinier seringkali digunakan untuk menelaah atau memodelkan hubungan fungsi variabel terikat (Y) dan variabel bebas (X) yang tidak bersifat linier. Tidak linier bisa diartikan bilamana laju perubahan Y sebagai akibat perubahan X tidak konstan untuk nilai-nilai X tertentu. Kondisi fungsi tidak linier ini (kurvilinier) seringkali dijumpai dalam banyak bidang. Misal pada bidang pertanian, bisa diamati hubungan antara produksi padi dengan taraf pemupukan Fospat. Secara umum produksi padi akan meningkat cepat bila pemberian Fospat ditingkatkan dari taraf rendah ke taraf sedang. Tetapi ketika pemberian dosis Fospat diteruskan hingga taraf tinggi, maka tambahan dosis Fospat tidak lagi diimbangi kenaikan hasil, sebaliknya terjadi penurunan hasil. Untuk kasus-kasus hubungan tidak linier,

prosedur regresi sederhana atau berganda tidak dapat digunakan dalam mencari pola hubungan dari variabel-variabel yang terlibat. Dalam hal ini, prosedur analisis regresi kurvilinier merupakan prosedur yang sesuai untuk digunakan.

2.6.4 Regresi Dengan Variabel *Dummy* (Boneka)

Analisis regresi tidak saja digunakan untuk data-data kuantitatif (misal : dosis pupuk), tetapi juga bisa digunakan untuk data kualitatif (misal : musim panen). Jenis data kualitatif tersebut seringkali menunjukkan keberadaan klasifikasi (kategori) tertentu, sering juga dikategorikan variabel bebas (X) dengan klasifikasi pengukuran nominal dalam persamaan regresi. Sebagai contoh, bila ingin meregresikan pengaruh kondisi kemasan produk dodol nenas terhadap harga jual. Pada umumnya, cara yang dipakai untuk penyelesaian adalah memberi nilai 1 (satu) kalau kategori yang dimaksud ada dan nilai 0 (nol) kalau kategori yang dimaksud tidak ada (bisa juga sebaliknya, tergantung tujuannya). Dalam kasus kemasan ini, bila kemasannya menarik diberi nilai 1 dan bila tidak menarik diberi nilai 0. Variabel yang mengambil nilai 1 dan 0 disebut variabel *dummy* dan nilai yang diberikan dapat digunakan seperti variabel kuantitatif lainnya.

2.6.5 Regresi Logistik (*Logistic Regression*)

Bila regresi dengan variabel bebas (X) berupa variabel *dummy*, maka dikategorikan sebagai regresi *dummy*. Regresi logistik digunakan jika variabel terikatnya (Y) berupa variabel masuk katagori klasifikasi. Misalnya, variabel Y berupa dua respon yakni gagal (dilambangkan dengan nilai 0) dan berhasil (dilambangkan dengan nilai 1). Kondisi demikian juga sering dikategorikan sebagai regresi dengan respon biner. Seperti pada analisis regresi berganda, untuk regresi logistik variabel bebas (X) bisa juga terdiri lebih dari satu variabel.

2.6.6 Persamaan Regresi Berganda

Regresi berganda adalah regresi dengan dua atau lebih variabel $X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ sebagai variabel bebas dan Y sebagai variabel tak bebas, sehingga merupakan perluasan dari regresi linier sederhana. Model probabilistic regresi berganda yang melibatkan $(k-1)$ variabel X adalah sebagai berikut [dadan, 2004] :

$$\hat{Y}_i = b_0 + b_1x_{i1} + b_2 x_{i2} + \dots + b_{k-1}x_{i(k-1)} + \epsilon_i \quad (1)$$

dengan :

$$b = (X^T X)^{-1} X^T Y$$

$$Y = \begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \\ \dots \\ Y_i \\ \dots \\ Y_K \end{bmatrix}, X = \begin{bmatrix} X_{11} & X_{21} & X_{k1} \\ X_{12} & X_{22} & X_{k2} \\ \dots & \dots & \dots \\ X_{1i} & X_{2i} & X_{ki} \\ \dots & \dots & \dots \\ X_{1n} & X_{2n} & X_{kn} \end{bmatrix}, b = \begin{bmatrix} b_1 \\ b_2 \\ \dots \\ b_i \\ \dots \\ b_K \end{bmatrix} \epsilon = \begin{bmatrix} \epsilon_1 \\ \epsilon_2 \\ \dots \\ \epsilon_i \\ \dots \\ \epsilon_K \end{bmatrix}$$

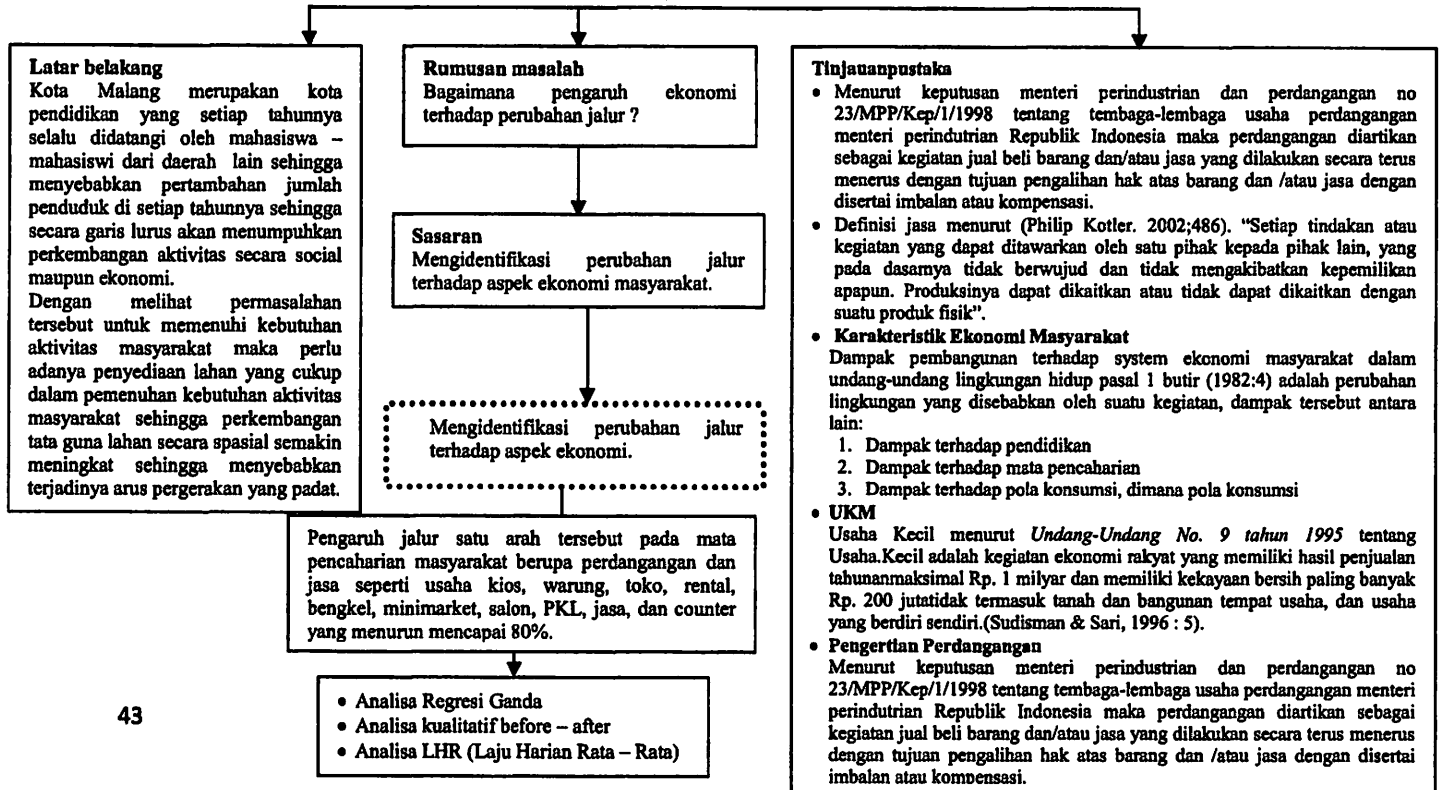
Sedangkan $(Y, X_1, X_2, X_3, \dots, X_n)$ adalah data-data input dan ϵ adalah nilai galatnya. Dalam makalah ini yang akan dianalisis adalah dua buah variabel bebas X dan Y serta sebuah variabel bebas Z . Sehingga rumus (1) menjadi persamaan (2) berikut ini

$$Y = b + b_x x + b_z z \quad (2)$$

Perhitungan regresi berganda digunakan perangkat lunak Minitab release 13.20.

1.4 Kerangka Pikir

Diagram 1.1 Kerangka Pikir



Landasan peneltitandan variable

Sasaran	Tinjauan pustaka	variabel	Sub variabel	Indikator	Analisa
1. Mengidentifikasi kasi pengaruh Perubahan jalur pada aspek ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> Menurut keputusan menteri perindustrian dan perdagangan no 23 / MPP / Kep / 1 / 1998 tentang lembaga-lembaga usaha perdagangan menteri perindustrian Republik Indonesia maka perdagangan diartikan sebagai kegiatan jual beli barang dan / atau jasa yang dilakukan secara terus menerus dengan tujuan pengalihan hak atas barang dan / atau jasa dengan disertai imbalan atau kompensasi. Definisi jasa menurut (Philip Kotler. 2002:486). "Setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Produksinya dapat dikaitkan atau tidak dapat dikaitkan dengan suatu produk fisik". 	Aspek ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> Perdagangan dan jasa Pengeluaran biaya masyarakat Pemasukan Biaya masyarakat Waktu dan jarak 	<ol style="list-style-type: none"> Kios Warung Toko Rental Bengkel Minimarket Salon PKL Jasa Counter <ol style="list-style-type: none"> Pengeluaran untuk bahan bakar Pengeluaran biaya operasional Pengeluaran biaya rumah tangga Penambahan biaya perjalanan Biaya modal masyarakat Biaya pendapatan masyarakat Perjalanan kegiatan antara jarak Perjalanan kegiatan antara waktu 	<ul style="list-style-type: none"> Analisa Before - After Analisa Regresi Gmda $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$ $Y =$ variabel terikat $A =$ konstanta $b_1, b_2 =$ koefisien regresi $X_1, X_2 =$ variabel bebas
2. Mengidentifikasi kasi Perubahan jalur	<ul style="list-style-type: none"> Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati / melintasi intra titik tertentu dalam satu kesatuan waktu. (satu titik tertentu yang di maksudkan adalah sebuah lokasi diatas jalan yang dijadikan pengamatan / penelitian). Ukuran yang biasa dipakai untuk volume adalah kendaraan perhari atau kendaraan perjam. 	Volume lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> Laju harian rata-rata (LHR) Jenis kendaraan Setuan mobil penumpang (smp) Piek hour (jam sibuk) 	<ol style="list-style-type: none"> LHR satu arah LHR dua arah 	<ul style="list-style-type: none"> Survey perhitungan lalu lintas dilaksanakan dengan cara menghitung setiap kendaraan yang melintasi titik pengamatan di suatu ruas jalan sesuai dengan klasifikasi yang telah ditentukan Pencacahan dilakukan dengan secara manual, angka jumlah kendaraan ditulis dalam formulir survey (periode pencacahan dilakukan dalam waktu 1,5 menit).

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan alat untuk menilai fakta dan data yang ada dilapangan untuk selanjutnya diolah dengan menggunakan analisa yang sesuai untuk merumuskan tujuan akhir dari studi. Adapun metode-metode yang digunakan dalam penyusunan studi ini adalah sebagai berikut:

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian *kualitatif dan kuantitatif, yaitu studi kasus*. Bogdan dan (Biklen,2005) berpendapat bahwa studi kasus merupakan pengujian rinci terhadap (orang peristiwa atau organisasi) beserta lainnya. Sementara (Yin, 2005) memberikan batasan bahwa studi kasus adalah cara menyelidiki fenomena kontemporer dalam konteks kehidupan nyata. Khususnya jika ada ketidakjelasan bukti keterkaitan antara fenomena dengan konteks yang melatarinya.

3.2 Tahapan Persiapan

Tahapan persiapan merupakan suatu tahapan paling awal untuk merumuskan metode dan teknik yang digunakan selama pelaksanaan studi berdasarkan beberapa sumber ilmiah dan fakta di lapangan:

a. Studi literature

Memadukan literature-literatur atau kajian kepustakaan untuk mengali dan mengumpulkan informasi dari berbagai sumber yang terkait dengan masalah yang dirumuskan, seperti media massa, buku, makalah seminar, buku maupun laporan-laporan lainyang memiliki keterkaitan hubungan dengan masalah yang akan diteliti.

b. Perumusan variable penelitian

Penyusunan variable yang diperoleh dari beberapa sumber kepustakaan, baik dari teori-teori, sumber-sumber yang lain serta gambaran umum kawasan studi.

3.3 Metode Survey

Tahapan metode survey ini merupakan tahapan pengumpulan data – data yang sangat diperlukan dalam mendukung studi yang dilakukan. Adapun teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

a. **Survey Primer**

Dalam melakukan sebuah penelitian umumnya menggunakan data-data valid dan akan digunakan untuk kepentingan penelitian salah satunya adalah data primer, berikut ini adalah definisi-definisi dari para ahli tentang data primer.

Data Primer menurut Jonathan Sarwono adalah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk *file-file*. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai saran mendapatkan informasi ataupun data. (Jonathan Sarwono,2006:129)

Selain definisi diatas ada juga definisi dari ahli lain untuk menguatkan definisi diatas menurut Hanke dan Reitsch data primer merupakan data yang diperoleh dengan survei lapangan yang menggunakan semua metode pengumpulan data original. (Kuncoro,2003:127)

• **Observasi**

Definisi Observasi lapangan atau pengamatan lapangan (*field observation*) adalah kegiatan yang setiap saat dilakukan, dengan kelengkapan pancaindra yang dimiliki. Selain dengan membaca Koran, mendengarkan radio, menonton televisi atau berbicara dengan orang lain, kegiatan obsevasi (lapangan,pen.) merupakan salah satu kegiatan untuk memahami lingkungan. (Ardianto ,2011:179)

Definisi diatas juga dibenarkan oleh definisi dari Elizabeth yang mengatakan observasi yaitu kemampuan seseorang untuk menggunakan pengamatannya melalui hasil kerja panca indra mata serta dibantu dengan panca indra lainnya. (Ardianto,2011:165)

• **Wawancara**

Menurut (Banister, 1994 dalam Poerwandari 1998: 72 - 73) wawancara adalah percakapan dan tanya jawab yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu. Wawancara kualitatif dilakukan bila peneliti bermaksud untuk memperoleh pengetahuan tentang makna-makna subjektif yang dipahami individu berkenaan dengan topik yang diteliti, dan bermaksud melakukan eksplorasi terhadap isu tersebut, suatu hal yang tidak dapat dilakukan melalui pendekatan lain.

• **Kuisisioner**

Kuisisioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden

dalam arti laporan tentang pribadinya, atau ada hal-hal yang ia ketahui.

Kuisisioner dipakai untuk menyebut metode maupun instrumen. Jadi dalam menggunakan metode angket atau kuisisioner instrumen yang dipakai adalah angket atau kuisisioner. Kuisisioner yang akan digunakan untuk responden adalah kuisisioner langsung yaitu responden menjawab dirinya dan terhadap kondisi yang dialaminya¹.

- **Penyebaran Kuisisioner**
 - a. Penyebaran Kuisisioner bisa dilakukan dengan cara :
 - b. Lewat Pos/Tertulis
 - c. Dibawa/dibagikan langsung oleh P
 - d. Pemilihan cara yang digunakan untuk menyebarkan kuisisioner tergantung dari beberapa hal :
 1. Tingkat ketelitian Hipotesis :
Opini, sikap, hal-hal yang bisa ambigu tidak dapat lewat pos karena jumlah pertanyaan tertentu.
 2. Kejujuran Jawaban :
 - a. Lewat pos tidak menjamin bahwa yang mengisi betul-betul orang yang diharapkan.
 - b. Tetapi lewat pos memberi kesempatan berpikir bagi R, tidak terganggu oleh kehadiran P.
 3. Kedalaman Informasi :
 - Lewat pos, tertulis, kurang mendalam.
 - Langsung dibawa oleh P, bisa memperlihatkan R disaat pengisian / menjawab.
 4. Jenis Responden :
Tertulis lewat pos hanya sesuai jika R bisa baca-tulis dan terbiasa menyatakan sesuatu secara tertulis.
 5. Ongkos :
Lewat Pos lebih murah, R bisa lebih banyak.
Permasalahan Karena Responden Tidak Menjawab
 - R ada yang tidak sanggup, atau sanggup tapi tidak ingin menjawab (jika penyebaran kuisisioner dilakukan lewat pos, persentase R yang tidak menjawab biasanya lebih besar)
 - Muncul pertanyaan/perdebatan mengenai R yang tidak menjawab :
 - Karena pertanyaan tersebut, dipikirkan

¹ Buku prosedur penelitian suatu pendekatan praktik. Prof. Dr. Suharsimi Arikunto. Edisi: revisi VI.

berbagai usaha untuk meningkatkan jumlah R yang menjawab, yang dilakukan dengan berbagai cara :

1. Dirangsang agar mau mengisi, sbb :
 - o Membuat kuesioner menarik.
 - o Membuat kuesioner bersifat anonim.
 - o Menyebutkan nama lembaga dan kegunaan kuesioner.
 - o Membuat kuesioner tidak terlalu panjang, sehingga pengisiannya tidak terlalu banyak makan waktu.
 - o Membuat kuesioner dengan teks yang sederhana, efisien, juga mudah dimengerti.
2. Mengingatkan R agar mengisi kuesioner, dengan :
 - o Mengirimkan kuesioner (susulan), untuk kedua kali.
 - o Mengirimkan surat yang isinya mengingatkan R agar mengisi kuesioner yang telah dikirimkan sebelumnya.

Kuisisioner ini sendiri adalah pertanyaan yang berstruktur yang diisi sendiri oleh responden atau diisi oleh peneliti yang membacakan pertanyaan dan kemudian mencatat jawaban yang diberikan. Pertanyaan yang diberikan pada kuisisioner ini menyangkut fakta pendapat responden, sedangkan kuisisioner yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner tertutup dan terbuka, dimana responden diminta untuk menjawab pertanyaan yang ada dengan memilih dari alternatif jawaban yang telah tersedia di setiap pertanyaan dan ada juga yang bias dijawab oleh responden secara bebas sesuai dengan kondisi yang sebenarnya. Keuntungan dari kuisisioner tertutup adalah mudah diselesaikan mudah di analisis dan mampu memberikan jangkauan jawaban. Adapun hal-hal yang akan di tanyakan dalam kuisisioner yaitu hal-hal yang berhubungan dengan kondisi social ekonomi dan kondisi fisik tempat tinggal masyarakat pada lokasi penelitian terutama dari variabel penelitian yang ada antara lain:

1. Kondisi social ekonomi masyarakat: jenis mata pencaharian, jumlah pendapatan, jumlah pengeluaran, perubahan jenis usaha, perubahan jalur ke tempat tujuan.
2. Kondisi fisik masyarakat penggunaan jalan: kemacetan lalu lintas, peningkatan volume lalu lintas, rawan kecelakaan, rawan criminal curamora, peyembrangan jalan.

Masing-masing item pertanyaan menyediakan alternatif pilihan jawaban yang disusun menggunakan skala interval dengan rentang lima skala (1 sd 5) yang bias mewakili pilihan jawaban responden. Tahapan-tahapan dalam memperoleh data dari hasil kuisioner ini adalah:

1. Responden yang ada dalam kuisioner ini adalah masyarakat di pingir jalan MT Haryonodan diluar lingkungan itu tidak termasuk dalam penelitian.
2. Cara menyebarkan kuisioner adalah membagi kuisioner tersebut kepada responden kemudian mengisi pertanyaan kuisioner sesuai dengan petunjuk. Apabila responden kurang paham, maka akan dijelaskan oleh peneliti.
3. Jumlah kuisioner yang disebarakan adalah sesuai dengan jumlah sampel yang sudah ditentukan dengan jumlah total kuisioner 386dalam satu lokasi masyarakat di jalan MT Haryono dan .
4. Pertanyaan kuisioner terdiri dari data pribadi responden dan variabel-variabel yang masuk dalam penelitian, seperti pro-kontra jalur satu arah, perdangangan dan jasa, jumlah pendapatan, jumlah pengeluaran masyarakat.
5. Mengukur pertanyaan untuk mengetahui tingkat pendapat responden dengan cara skala likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena social . untuk keperluan analisis kuantitatif (sugiyono, 2010:135), penelitian ini menggunakan 5 kategori skala yaitu:
 - a. Skor 5 jika sangat setuju (SS)
 - b. Skor 4 jika setuju (S)
 - c. Skor 3 jika ragu ragu (RG)
 - d. Skor 2 jika tidak setuju (TS)
 - e. Skor 1 jika sangat tidak setuju (STS)

Dalam penelitian ini penulis memilih dengan menggunakan kategori dari sangat tidak setuju sampai sangat setuju dengan alasan kategori ini merupakan yang paling populer dan dipandang bias mewakili tingkat intensitas penilaian responden dengan baik (Isujanto:89). Alasan lain adalah apabila kita menggunakan kategori yang terlalu banyak (7 atau 9 kategori) seringkali justru membingungkan responden, sebab perbedaan kategori menjadi sedemikian tipis sehingga responden kesulitan membuat pilihan. Sebaiknya apabila kategori yang dipakai teralalu sedikit (contohnya 2 kategori) akan membuat responden tidak

leluasa mengungkapkan perasaan mereka dan akan terpaksa memilih karena tidak ada pilihan yang lebih cocok.

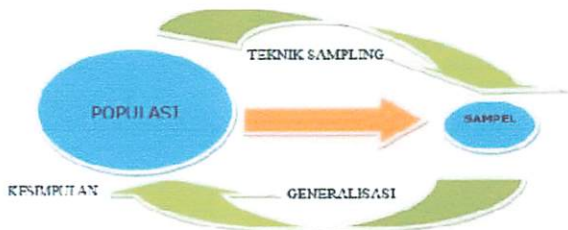
b. Survey sekunder

Selain data primer, didalam penelitian juga menggunakan data sekunder sebagai metode pengumpulan data. Definisi data sekunder menurut Jonathan Sarwono adalah data yang sudah tersedia sehingga kita tinggal mencari dan mengumpulkan. (Sarwono,2007:123). Untuk mendukung definisi diatas definisi menurut Hanke dan Reitsch adalah data yang telah dikumpulkan oleh lembaga pengumpul data dan di publikasikan kepada masyarakat pengguna data. (Kuncoro,2005:127).

Berdasarkan definisi dari kedua ahli diatas dapat disimpulkan data sekunder merupakan survey instansional yaitu dengan menghubungi instansi terkait untuk pendataan yang dibutuhkan dalam proses pencarian data mengenai kegiatan studi yang dilakukan. Adapun dinas atau instansi yang diperoleh.

3.4 Populasi Dan Sampel

Populasi atau universe adalah jumlah keseluruhan dari satuan-satuan atau individu-individu yang karakteristiknya hendak diteliti. Dan satuan-satuan tersebut dinamakan unit analisis, dan dapat berupa orang-orang, institusi-institusi, benda-benda, dst. (Djawranto, 1994 : 420). Sampel atau contoh adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti (Djarwanto, 1994:43). Sampel yang baik, yang kesimpulannya dapat dikenakan pada populasi, adalah sampel yang bersifat representatif atau yang dapat menggambarkan karakteristik populasi.



3.4.1 Populasi

Pengertian populasi menurut (Sugiono,2008: 115) adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek yang mempengaruhi karakteristik dan

kuantitatif tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.

Populasi adalah kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, objek, transaksi atau kejadian dimana kita tertarik untuk mempelajarinya atau menjadi objek penelitian. Sedangkan elemen sendiri merupakan unit dimana data yang diperlukan akan dikumpulkan atau dapat dianalogikan sebagai unit analisis (mudrajad, 2003, 103). Sedangkan sampel adalah suatu himpunan bagian (subjek) dari unit populasi (mudrajad, 2003, 1003). Sampel adalah bagian dari populasi yang memiliki karakteristik yang relatif sama dan dianggap mewakili populasi, penelitian dilakukan terhadap seluruh populasi.

Untuk penelitian diperlukan sekelompok orang dalam satu wilayah yang diteliti untuk diberikan kuisioner yang berisi sejumlah pertanyaan yang berisikan indikator dan variabel yang diteliti. Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat kelurahan Dinoyo di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dengan jumlah penduduk sebanyak 386 perandangan dan jasa (kk/jiwa).

3.4.2 Sampel

Sampel adalah sebagian anggota dari populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasinya. Banyaknya anggota suatu sampel disebut ukuran sampel, sedangkan suatu nilai yang menggambarkan ciri sampel disebut statistic (karena statistic diperoleh dari sampel, maka dengan adanya perbedaan sampel yang terampil, nilai statistic yang diperoleh dapat berubah juga, sehingga dengan demikian bervariasi atau berubah-ubah merupakan ciri statistic).

Populasi berarti keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang ingin diteliti. Populasi dibedakan menjadi populasi sasaran (target population) dan populasi sampel (sampel population). Populasi sasaran adalah keseluruhan individu dalam areal/wilayah/lokasi/kurun waktu yang sesuai dengan tujuan penelitian. Populasi sampel adalah keseluruhan individu yang akan menjadi satuan analisis dalam populasi yang layak akan sesuai untuk dijadikan atau ditarik sebagai sampel penelitian sesuai dengan kerangka sampelnya 9 sampling frame). Adapun yang dimaksud dengan kerangka sampel adalah seluruh daftar individu yang menjadi satuan analisis yang ada dalam populasi dan akan di ambil sampelnya.

Disini kembali menegaskan bahwa suatu sampel adalah sebagian dari populasi yang ingin diteliti, yang ciri-ciri dan keberadaannya diharapkan mampu mewakili atau menggambarkan ciri-ciri dan keberadaan populasi yang sebenarnya. Suatu penelitian dengan sampel, biasanya disebut survey, selanjutnya cukup dilakukan hanya dengan mengamati individu di

dalam sampelnya saja dan tidak perlu mengamati seluruh populasi. Detail mengenai besarnya ukuran sampel yang dibutuhkan untuk setiap metode pengambilan sampel akan dibahas pada setiap pembahasan metode tersebut. Meskipun untuk ketepatannya perlu digunakan metode statistika dalam menentukan jumlah sampel yang harus diambil, pada umumnya untuk tahap awal ataupun untuk peneliti pemula, sampel diambil sekitar 10% dari total individu populasi yang diteliti. Bila mana sampel sebesar 10% dari populasi masih dianggap besar (lebih dari 30) maka alternatif yang bias digunakan adalah mengambil sampel sebanyak 30, dengan pertimbangan ukuran sampel tersebut telah dapat memberikan ragam sampel yang telah stabil sebagai pendugaan ragam populasi².

Apabila subjeknya kurang dari 100, lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Tetapi, jika jumlah subjeknya besar, dapat diambil antara 10-15% atau 20-25% atau lebih, tergantung setidak-tidaknya dari:

1. Kemampuan peneliti dilihat dari waktu, tenaga, dan dana.
2. Sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subjek, karena hal ini menyangkut banyak sedikitnya data.
3. Besar kecilnya risiko yang ditanggung oleh peneliti. Untuk penelitian yang risikonya besar, tentu saja jika sampel besar, hasilnya akan lebih baik.

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat berpenghuni atau bertempat tinggal di jalan MT Haryono. Jumlah populasi di jalan MT Haryono adalah sebanyak 386 kk. Untuk itu penentuan jumlah sampel menggunakan rumus slovin mengasumsikan bahwa nilai data akan berdistribusi normal atau hampir normal.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

dimana ukuran:

- n = ukuran sampel
- N = ukuran populasi
- e = tingkat kesalahan dalam merahi anggota sampel yang ditolerir (tingkat kesalahan yang diambil dalam sampling ini sebesar 10%.

$$n = \frac{N}{Nd^2 + 1}$$

$$n = \frac{386}{386 \times 10\%^2 + 1}$$

$$n = 79 \text{ sampel.}$$

keterangan:

- n : ukuran sampel yang dibutuhkan

²Buku teknik sampling. Sugiarto dergibson siagian lasmono tri sunaryanto deny S. oetomo

N : jumlah populasi (ekonomi masyarakat).

d : derajat kecermatan/presisi

Nilai derajat kesalahan yang diambil sebesar 10 %. Hal ini mengandung pengertian bahwa pengambilan sampel akan mempunyai kepercayaan sebesar 90%, dengan berdasarkan perhitungan tersebut, berikut ditampilkan jumlah sampel yang akan diambil dalam penelitian.

3.5 Metode Analisa

Pemilihan metode analisis data menggunakan pendekatan kualitatif atau kuantitatif. Dalam pendekatan kuantitatif persyaratan pertama yang harus terpenuhi adalah alat uji statistik yang akan digunakan harus sesuai. Pertimbangan utama dalam memilih alat uji statistic ditentukan oleh pertanyaan untuk apa penelitian tersebut dilakukan dan ditentukan oleh tingkat/skala, distribusi dan penyebaran data. Pertimbangan kedua dalam memilih alat uji statistik ini adalah luasnya pengetahuan statistik yang dimiliki serta ketersediaan sumber-sumber dalam hubungannya dengan perhitungan dan penafsiran data.

3.5.1 Analisa Pengaruh Aspek Ekonomi Masyarakat

Metode analisa yang akan digunakan adalah metode analisa regresi Ganda yang akan mempermudah pengaruh preferensi masyarakat dan aspek ekonomi terhadap jalur satu arah. Sudibyo Supardi (2008) dimana analisis data dilakukan secara bertahap mencakup analisis univariat untuk menghitung distribusi frekuensi, proporsi, nilai rerata, median dan modus, analisis bivariat untuk menilai hubungan antara variabel independen dan variabel dependen menggunakan uji Chi-square, dan analisis multivariat untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kepuasan masyarakat terhadap jalur satu arah, menggunakan uji regresi logistik berganda menunjukkan distribusi masyarakat terhadap jalur satu arah berdasarkan kepuasan.

Untuk memperkuat analisa regresi ganda dengan uji hipotesis H_0 dan H_a , dimana akan Menjelaskan dasar untuk menerima atau menolak hipotesis nol. Unsur yang terkandung yaitu tingkat signifikansi (sig). Peneliti umumnya memilih 0,01, 0,05, atau 0,10. Jika menggunakan software maka cara mudah dengan membandingkan signifikansi sebagai berikut:

- Jika Sig lebih kecil 0,05 maka ada hubungan.
- Jika Sig lebih besar 0,05 maka tidak ada hubungan

Atau

Peneliti membandingkan nilai hitung dengan nilai tabel yaitu *degrees of freedom* (df) = (jumlah baris - 1) x (jumlah kolom - 1) dengan P-value 5%

- Jika χ^2 hitung lebih besar dari χ^2 Tabel maka ada hubungan
Jika χ^2 hitung lebih kecil dari χ^2 Tabel maka tidak ada hubungan

3.5.2 Analisa Deskriptif Kualitatif Before – After

Analisa deskriptif yaitu suatu analisa dimana data yang dikumpulkan adalah berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Dengan demikian penelitian akan berisi kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut, data mungkin saja berasal dari kuisioner, foto, catatan atau memo dan lain-lain.

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan prosedur analisis yang tidak menggunakan prosedur analisis statistik atau cara kuantitatif lainnya.

Analisis deskriptif tersebut menggunakan metode *Before - After* . metode analisa *Before – After* (evaluasi istoris) yaitu suatu metode evaluasi yang digunakan untuk menilai antara dua kondisi yaitu kondisi sebelum dan kondisi sesudah terjadinya suatu peristiwa. Metode ini digunakan untuk mengetahui bagaimana perubahan dan pengaruh yang timbulkan akibat keberadaan adanya perubahan jalur dua arah menjadi jalur satu arah, analisa ini melihat bagaimana keadaan ekonomi masyarakat berupa usaha perdagangan dan jasa dijalan MT Haryono dan jalan mayjend panjahitan, kelurahan Dinoyo, kelurahan Ketawagende dan kelurahan Penganggungan setelah dan sebelum adanya perubahan jalur yang dibuka pada tahun 2014 sebagai tolak ukur pembandingnya dimana sebelum jalur satu arah dan sesudah dua arah dalam 3 – 4 bulan tahun 2014. Dari sini dapat dilihat perubahan yang ditimbulkan oleh adanya jalur satu arah yang berhubungan dengan karakteristik ekonomi masyarakat yang ada pada wilayah studi. Kondisi yang berbeda atau perbedaan yang muncul itulah sebagai hasil dari analisa *Before – After* tersebut dimana dapat dilihat dengan observasi lapangan dan kuisioner serta data – data pendukung lainnya.

Pada tahap analisa ini mengacu pada bagaimana perilaku dari masyarakat dengan melihat karakteristik ekonomi masyarakat (usaha perdagangan dan jasa) seperti pendapatan dan pengeluaran masyarakat berupa biaya bahan bakar, biaya operasional usaha dan biaya pengeluaran untuk keluarga. Dari analisa ini akan diketahui perubahan-perubahan apa saja yang terjadi pada karakteristik ekonomi masyarakat akibat adanya perubahan jalur.setelah melakukan analisa ini akan diuji lagi perubahannya dengan analisa statistik untuk mengetahui hubungan dan tingkat hubungan pengaruhnya karena atau tidak pada perubahan jalur tersebut.

3.5.3 Analisa Regresi Ganda

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

A. Analisis Data Kualitatif

Analisis kualitatif merupakan penganalisisan data yang tidak dapat dinominalkan dengan menggunakan angka-angka, melainkan disajikan berupa keterangan, penjelasan dan pembahasan teori. Dari analisis tersebut kemudian dibuat suatu penyajian atau pengujian.

B. Analisis Data Kuantitatif

Analisis kuantitatif adalah suatu bentuk analisis yang penyajiannya dalam angka-angka yang dapat diukur dan dihitung. Tingkat ukuran yang dipakai dalam pengukuran variabel adalah dengan skala Likert, dimana seorang responden dihadapkan pada beberapa pertanyaan kemudian diminta memberikan jawabannya (Algifari, 2001). Hasil perhitungan dari skor atau nilai kemudian digunakan dalam analisis statistik yang dilakukan dengan bantuan komputer, menggunakan program SPSS untuk membuktikan hubungan dan pengaruh antar variabel-variabel penelitian dengan menggunakan uji data.

C. Kegunaan Analisis Regresi Linear Berganda

Untuk regresi linier berganda dengan dua variabel bebas :

$$\hat{Y} = a_0 + a_1 X_1 + a_2 X_2 + a_3 X_3$$

(1)

Penyelesaian empat persamaan dengan empat anu yang berbentuk

:

$$\sum Y_i = a_0 n + a_1 \sum X_{1i} + a_2 \sum X_{2i} + a_3 \sum X_{3i}$$

(2)

$$\sum Y_i X_{1i} = a_0 \sum X_{1i} + a_1 \sum X_{1i}^2 + a_2 \sum X_{1i} X_{2i} + a_3 \sum X_{1i} X_{3i}$$

(3)

$$\sum Y_i X_{2i} = a_0 \sum X_{2i} + a_1 \sum X_{1i} X_{2i} + a_2 \sum X_{2i}^2 + a_3 \sum X_{2i} X_{3i}$$

(4)

X_{3i}

Analisis Regresi Linear Berganda digunakan untuk mengukur pengaruh antara lebih dari satu variabel prediktor (variabel bebas) terhadap variabel terikat.

Rumus:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_n X_n$$

Y = variabel terikat

a = konstanta

b₁, b₂ = koefisien regresi

X₁, X₂ = variabel bebas

D. Uji hipotesa

Pengujian hipotesa merupakan pengujian antara dua variabel. Hipotesa yang akan di uji yaitu antara variabel independen dan variabel dependen dengan menggunakan analisa korelasi secara kuantitatif yaitu Chi Square. Kriteria penilaian ada atau tidaknya hubungan antara kedua variabel dari hasil crosstabs dilihat berdasarkan :

- Jika nilai chi square > chi square tabel atau nilai sig. < α (0.05) maka H_0 ditolak atau H_1 diterima artinya bahwa terdapat hubungan.
- Jika nilai person chi square < chi square tabel atau nilai sig. > α (0.05) maka H_0 diterima yang artinya tidak terdapat hubungan.

Variabel penelitian terdiri dari dua variabel dependent dan variabel independent yang kemudian dari variabel ini akan diperoleh hubungan antar variabel dan bagaimana karakteristik ekonomi masyarakat akibat adanya perubahan jalur.

a) Independent (Bebas)

Variabel bebas adalah variabel yang menjadi sebab timbulnya atau berubahnya variabel terikat atau dependent, maka variabel independent adalah merupakan variabel yang mempengaruhinya.

Adapun variabel independent atau X pada penelitian ini adalah fasilitas-fasilitas atau element yang disediakan perubahan jalur sebagai salah satu usaha berlangsungnya karakteristik ekonomi masyarakat yang akan memberikan pengaruh terhadap karakteristik ekonomi masyarakat pada wilayah studi.

b) Dependent (Terikat)

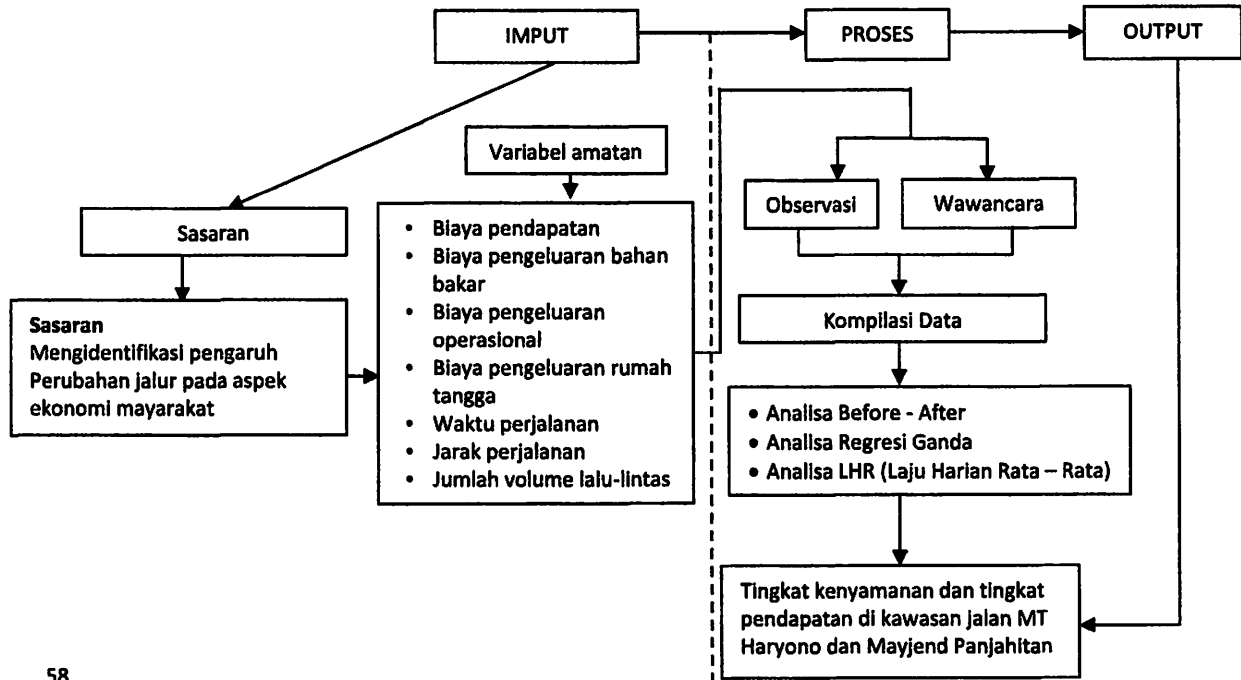
Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel independent atau bebas.

Kemudian variabel dependent atau Y yang dipengaruhi oleh adanya perubahan jalur adalah terhadap karakteristik ekonomi masyarakat seperti misalnya usaha perdagangan dan jasa, perubahan jarak dan waktu, perubahan pendapatan dan pengeluaran untuk usaha dan keluarga.

Untuk lebih jelas dalam pembuktian akan adanya keterkaitan antar perubahan jalur maka penyusun membuat suatu hipotesa yang nantinya akan dapat dijadikan suatu dugaan dalam pembuktian penyusunan ini. Hipotesa awal yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah bersifat dugaan sementara penulis terhadap faktor yang berpengaruh dan berhubungan dengan karakteristik

ekonomi masyarakat yang terjadi sebagai akibat adanya perubahan jalur.

3.6 Diagram Kerangka kerja



BAB IV GAMBARAN UMUM

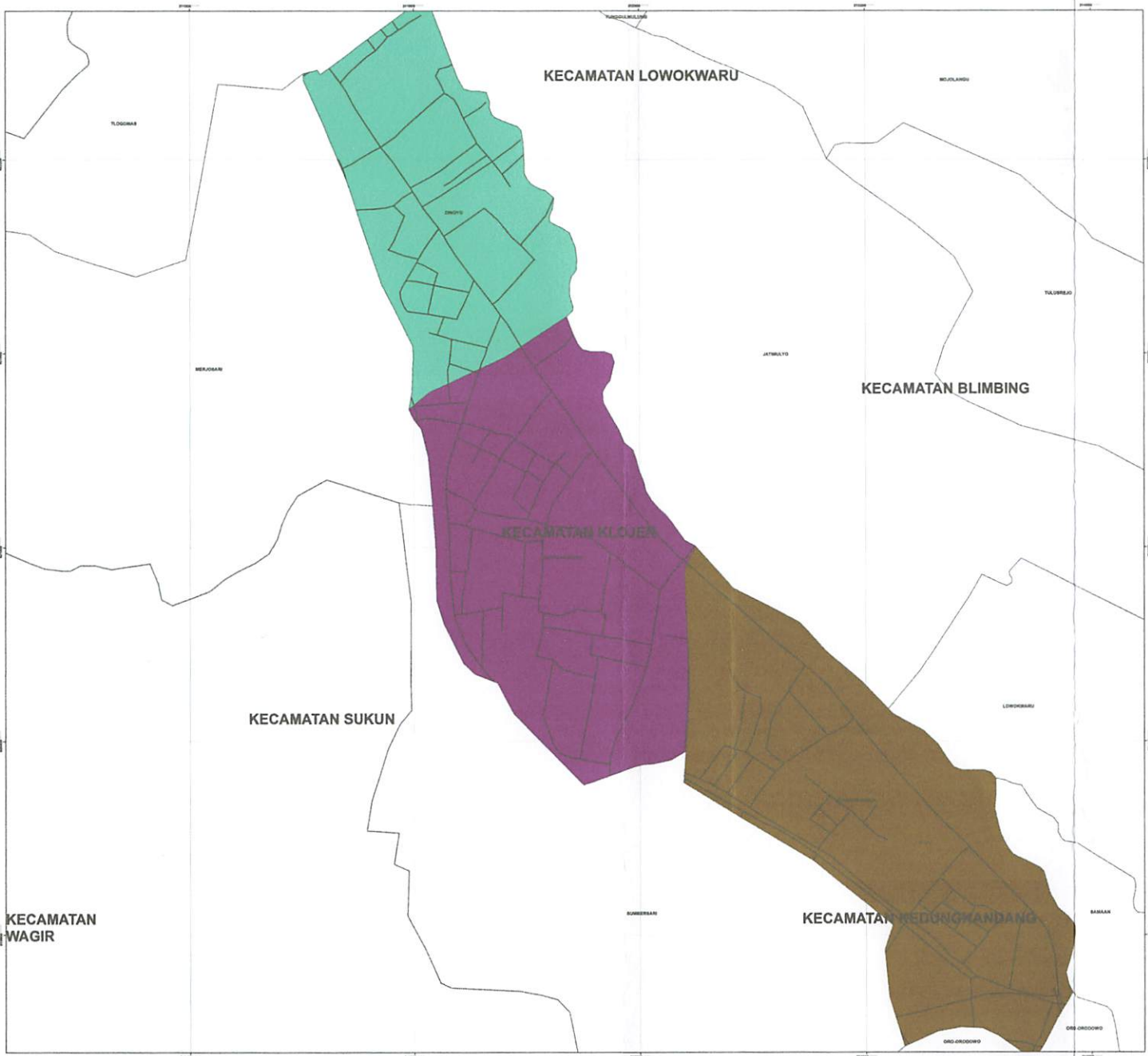
4.1 Gambaran Umum Lokasi Studi

Identifikasi lokasi studi merupakan gambaran secara eksisting tentang kondisi lokasi studi yang diperoleh melalui pengamatan lapangan dan informasi lainnya. Adapun lokasi yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah perubahan jalur di jalan MT Haryono dan jalan Myjend Panjahitan kota Malang.

4.1.1 Batas Wilayah Studi

Secara administratif lokasi studi terletak di kelurahan Dinoyo, kelurahan Ketawagende dan kelurahan Penanggungan kecamatan Tlogowaru dan kecamatan Klojen, kota Malang Propinsi Jawa Timur. Lingkup lokasi yang menjadi orientasi wilayah studi dengan batas sebagai berikut:

Sebelah Utara	: kelurahan Tlogomas
Sebelah Selatan	:Kelurahan Ororodowo
Sebelah Timur	: Kelurahan Tulunwulung, Jatimulyo
Sebelah Barat	: Kelurahan Sumbersari



TUGAS AKHIR



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

PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN MT HARYONO
 TERHADAP ASPEK EKONOMI DAN PERIKALU MASYARAKAT

BATAS ADMINISTRASI


LEGENDA

-  BATAS KECAMATAN
- KELURAHAN**
-  DINOYO
-  KETAWANGGEDE
-  PENANGGUNGAN
-  jalan

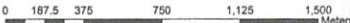
Insert Peta :



No Peta : Sumber Peta :
 -Bappeda Kota Malang

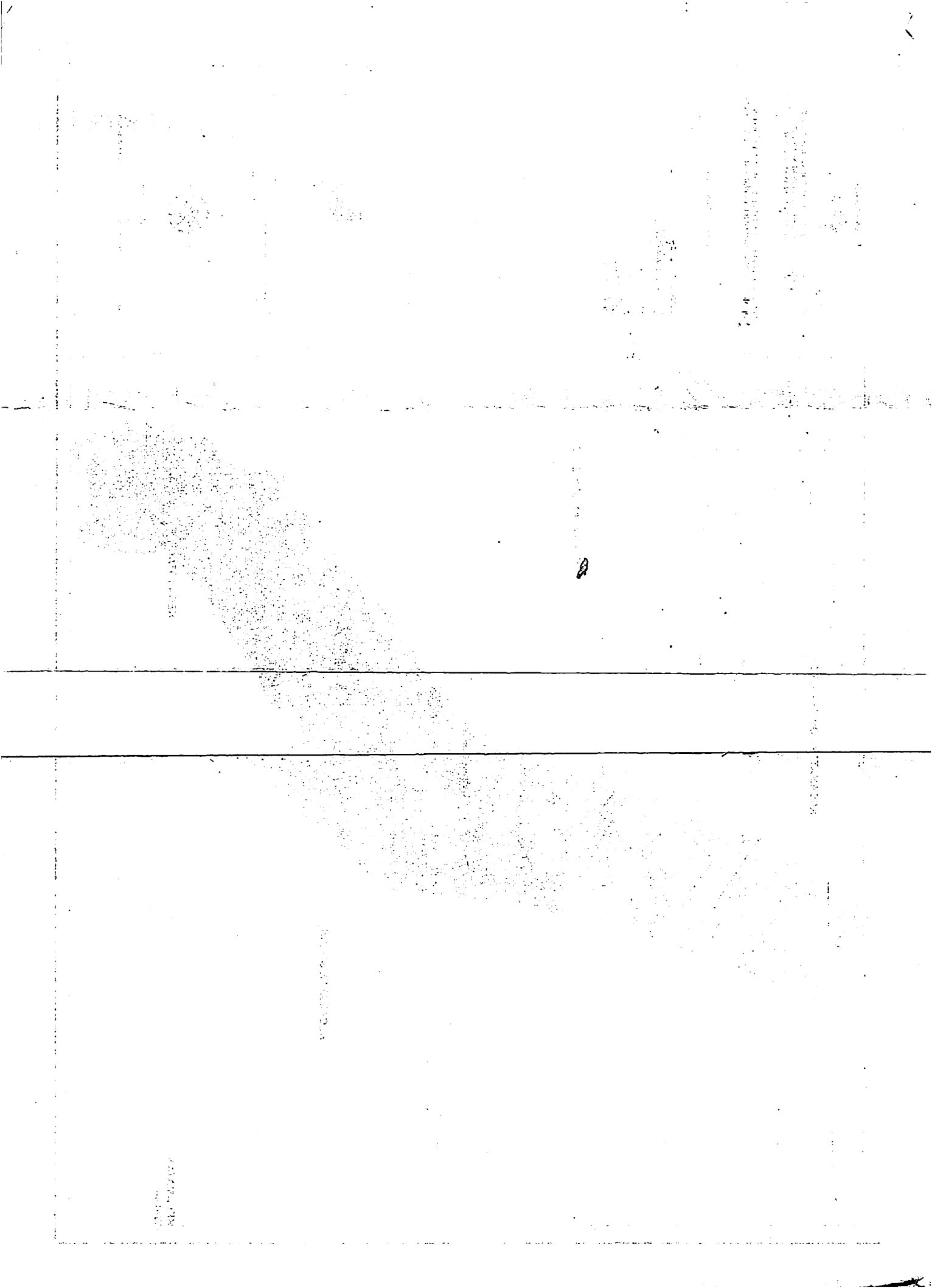


SKALA 1:5.000



0 167.5 375 750 1,125 1,500
Meters

Projected Coordinate System : WGS 1984 UTM, ZONE 49 S
 Projection : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Measure Grid



4.2 kondisi Perdagangan dan Jasa (Usaha Masyarakat)

Perdagangan merupakan kegiatan usaha yang menyalurkan barang produksi dari produsen ke konsumen. Pedagang menjual barang ke konsumen. Pedagang disebut sebagai perantara. Jenis usaha perdagangan, di antaranya pedagang bahan makanan, pedagang sandang, pedagang perhiasan, pedagang hewan, dan lain-lain. Menurut tempat usahanya, pedagang dibedakan menjadi sebagai berikut.

- a. Pedagang tetap, yaitu pedagang yang memiliki tempat yang tetap, misalnya berdagang di pasar, ruko (rumah toko), toko, warung atau mal/supermarket.
- b. Pedagang asongan, yaitu pedagang yang tidak menetap dan berdagang dengan cara berkeliling.
- c. Pedagang kaki lima, yaitu pedagang yang tidak menetap dan berpindah-pindah tempatnya.

Kondisi usaha masyarakat yang ada di lokasi jalan MT Haryono total 43 dan di jalan Mayjend Panjahitan total 38 yang digunakan data surveyor. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1.1
Total Usaha Masyarakat

No	Lokasi	usaha masyarakat	Jumlah	Total
1	Jalan MT Haryono	Kios	6	42
2		Warung	7	
3		Toko	10	
4		Rental	6	
5		Bengkel	2	
6		Minimarket	2	
7		Salon	2	
8		PKL	3	
9		Jasa	2	
10		Counter	3	
11	Jalan Mayjend Panjahitan	Kios	1	37
12		Warung	1	
13		Toko	21	
14		Rental	4	
15		Bengkel	1	
16		Minimarket	2	
17		Salon	1	
18		PKL	2	
19		Jasa	4	
20		Counter	1	

Sumber: Survey Lapangan

4.2.1 kondisi Pendapatan Usaha Masyarakat di Jalan MT Haryono dan Jalan Mayjend Panjahitan

4.2.1.1 Kondisi Pedagang Kios

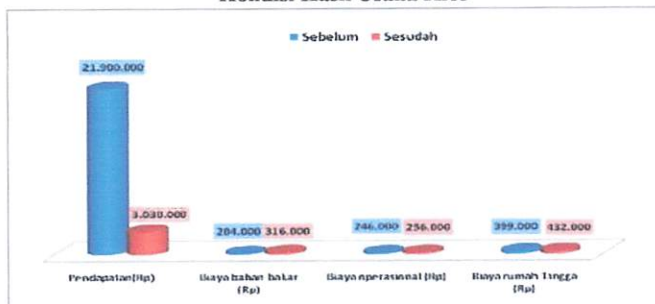
kios merupakan tempat usaha kecil yang menjual barang dagangan secara eceran, yang macam barangnya hanya satu atau beberapa macam saja. Seperti, kios rokok, kios bunga, dan sebagainya. kondisi usah masyarakat di jalan MT Haryono yang ada saat ini sala satunya adalah kios, dimana hasil pendapatan rata-rata perminggu pada sebelum satu arahpaling rendah Rp 4.000.000 dan paling tinggi Rp 14.000.000 perminggu, biaya operasional perminggu rata – rata Rp 50.000 sampai Rp 100.000. untuk bahan bakar perminggu rata – rata Rp 80.000 sampai 56.000. untuk lebih jelas lihat pada tabel dan gambar di bawah ini:

Tabel 1.2
Kondisi Hasil Usaha Kios Jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan

No	Lokasi	Nama	Sebelum				Setelah			
			Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1		Kios 1	500.000	56.000	-	79.000	200.000	84.000	-	74.000
2		Kios 2	400.000	8.000	56.000	21.000	100.000	16.000	56.000	29.000
3	Jalan MT Haryono	Kios 3	2.000.000	56.000	40.000	50.000	700.000	112.000	40.000	50.000
4		Kios 4	14.000.000	40.000	100.000	40.000	600.000	40.000	100.000	40.000
5		Kios 5	4.000.000	24.000	50.000	179.000	1.000.000	24.000	60.000	199.000
6	Jalan Mayjend	Kios 6	1.000.000	20.000	-	30.000	430.000	40.000	-	40.000
Jumlah			21.900.000	294.000	246.000	399.000	3.090.000	316.000	256.000	432.000

sumber: hasil survey, 13/04/2015

Grafik 1.1
Kondisi Hasil Usaha Kios





Sumber: survey lapangan



Sumber: survey lapangan

4.2.1.2 Kondisi Pedagang Warung

warung merupakan tempat usaha dagang eceran kecil yang tempatnya dekat pemukiman konsumen atau dipinggir jalan yang sebagai salah satu kegiatan usaha masyarakat sehari-hari sampai saat ini. Pendapatan hasil penjualan masyarakat saat ini di jalan MT Haryono rata – rata Rp 500.000 – Rp 14.000.000, biaya operasional perminggu Rp 10.000 sampai Rp 500.000, dan biaya bahan bakar rata – rata Rp 24.000 sampai 350.000, biaya rumah tangga Rp 195.000 – Rp 410.000/minggu. Untuk lebih jelas lihat pada tabel dan gambar berikut ini:

Tabel 1.3
Kondisi Hasil Usaha Warung Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No	Nama	Sebelum			Setelah				
		Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1	warung 1	32.400.000	350.000	-	270.000	10.050.000	420.000	-	320.000
2	warung 2	37.000.000	200.000	500.000	260.000	12.000.000	200.000	500.000	310.000
3	warung 3	34.000.000	32.000	10.000	330.000	8.000.000	80.000	15.000	350.000
4	warung 4	25.000.000	55.000	10.000	410.000	10.000.000	80.000	15.000	910.000
5	warung 5	45.600.000	40.000	40.000	325.000	7.000.000	40.000	40.000	665.000
6	warung 6	35.000.000	50.000	20.000	305.000	9.000.000	70.000	20.000	305.000
7	warung 7	39.000.000	24.000	40.000	260.000	8.000.000	24.000	40.000	260.000
8	warung 1	10.500.000	35.000	-	195.000	7.000.000	50.000	-	265.000
Jumlah		258.500.000	787.000	620.000	2.355.000	71.050.000	928.000	620.000	3.067.000

sumber: hasil survey, 13/04/2015

Grafik 1.2
Kondisi Hasil Usaha Pedagang Warung



Gambar 1.3 Warung



Gambar 1.4 Warung



sumber: survey lapangan

4.2.1.3 Kondisi Usaha Toko

Toko merupakan tempat usaha dagang yang skalanya lebih besar daripada warung. Tempat usaha toko berada di lokasi pinggir jalan raya maupun di pasar dan tempat keramaian. Di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sebagian masyarakat berprofesi sebagai usaha dagang yang salah satunya adalah usaha toko. Khusus di jalan MT Haryono, toko yang berskala kecil pendapatan rata – rata Rp 700.000/minggu, sedangkan toko yang berskala besar pendapatan rata – rata mencapai 135.000.000/minggu, biaya operasional rata – rata palingkecil Rp 25.000/minggudan biaya paling besar Rp 500.000/minggu sedangkan biaya bahan bakar rata – rata perminggu yang paling sedikit Rp 20.000 dan paling banyak Rp 1.125.000, biaya rumah tangga rata – rata Rp 20.000 – Rp 240.000/minggu. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Table 1.4
Toko Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No	Warung	Sebelum				Sesudah			
		Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1	toko boneka	2.000.000	48.000	0	106.000	1.500.000	64.000	0	158.000
2	toko bangunan	19.000.000	80.000	0	170.000	17.600.000	80.000	0	210.000
3	toko roti	6.000.000	40.000	50.000	115.000	4.000.000	50.000	50.000	185.000
4	toko printer	4.000.000	24.000	20.000	31.000	3.000.000	34.000	20.000	66.000
5	toko baju	750.000	25.000	0	20.000	600.000	25.000	0	38.000
6	toko bengkel	5.000.000	100.000	30.000	115.000	3.400.000	140.000	30.000	155.000
7	toko bangunan	31.000.000	200.000	0	215.000	20.000.000	250.000	0	270.000
8	toko fuji film	2.500.000	30.000	0	70.000	1.000.000	50.000	0	1.000.000
9	toko elektronik	5.000.000	40.000	40.000	100.000	5.000.000	60.000	40.000	135.000
10	toko min ringan	2.400.000	35.000	0	35.000	2.299.000	45.000	0	65.000
1	toko galeri	6.500.000	20.000	0	35.000	4.000.000	40.000	0	70.000
2	toko baju	5.000.000	30.000	0	35.000	3.400.000	50.000	0	65.000
3	Toko las besi	5.000.000	50.000	0	90.000	5.000.000	70.000	0	140.000
4	toko bengkel	4.000.000	40.000	0	30.000	3.000.000	56.000	0	60.000
5	toko alat multimedia	100.000.000	25.000	70.000	25.000	67.899.000	40.000	70.000	40.000
6	toko baju	2.500.000	20.000	50.000	100.000	2.000.000	25.000	50.000	350.000
7	toko optik	4.000.000	40.000	200.000	115.000	2.000.000	60.000	200.000	155.000
8	toko pat bunga	130.000.000	28.000	0	28.000	70.000.000	40.000	0	40.000
9	toko sepatu	4.000.000	30.000	0	35.000	2.000.000	35.000	0	40.000
10	toko second shop	7.000.000	300.000	0	100.000	4.000.000	500.000	0	150.000
11	toko komputer & servis	13.000.000	20.000	0	20.000	9.000.000	30.000	0	30.000
12	toko pat bunga	1.000.000	40.000	0	40.000	400.000	60.000	0	60.000
13	toko komputer	3.000.000	140.000	500.000	240.000	1.000.000	160.000	500.000	260.000
14	toko elektronik	1.400.000	24.000	500.000	18.000	1.000.000	40.000	500.000	30.000
15	toko minuman kemasan	4.000.000	8.000	0	80.000	2.000.000	8.000	0	130.000
16	toko baju	900.000	30.000	25.000	45.000	650.000	35.000	35.000	85.000
17	toko elektronik	12.000.000	50.000	200.000	70.000	15.000.000	100.000	200.000	130.000
18	toko baju	12.000.000	30.000	5.000.000	60.000	9.000.000	50.000	5.000.000	100.000
19	toko bengkel	7.000.000	60.000	100.000	160.000	5.000.000	80.000	130.000	25.000
20	toko perlengkapan kampus	700.000	56.000	50.000	60.000	450.000	112.000	75.000	25.000
21	toko percontakan baju	4.000.000	1.125.000	0	122.000	2.000.000	1.125.000	0	210.500
Jumlah		402.150.000	2.788.000	6.835.000	2.505.000	261.298.000	3.514.000	6.900.000	4.717.500

sumber: survey lapangan, 13/04/2015

Grafik 1.3
Kondisi Hasil Usaha Toko



Gambar 1.5 Toko



Gambar 1.6 Toko



Gambar 1.7 Toko



sumber: survey lapangan

4.2.1.4 Kondisi Usaha Rental.

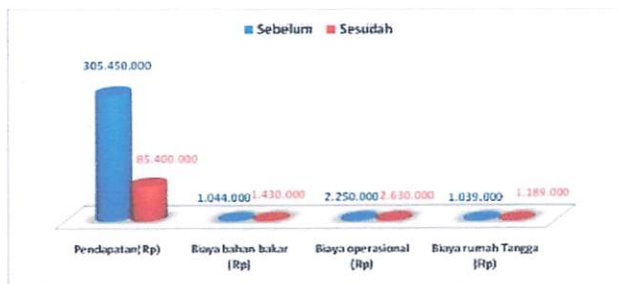
Rental usaha merupakan salah satu jasa yang ditawarkan oleh para jenis usaha rental berupa rental foto kopy, rental computer, rental game, rental warnet dan lain-lain yang merupakan sebagian masyarakat bermata pencaharian berada di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan mayjend panjahitan, kondisi usaha masyarakat yang dialami adalah perubahan jalur sebelum satu arah dan sesudah dua arah yang menyebabkan naik turunnya hasil pendapatan masyarakat. Kondisi saat ini di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dengan pendapatan masyarakat rata – rata Rp 13.000.000 – 95.000.000/minggu. Biaya operasional yang digunakan oleh masyarakat rata – rata Rp 150.000 – 400.000/minggu. Biaya bahan bakar yang dihabiskan oleh masyarakat rata – rata paling sedikit Rp 24.000/minggu dan biaya paling besar Rp 450.000/minggu. Untuk lebih jelas lihat pa da tabel dan gambar dibawah ini:

Tabel 1.5
Rental Jalan MT Haryono Dan Mayjend Panjahitan

No	Rental	Sebelum				Sesudah			
		Pendapatan(Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1	Warnet	34.500.000	30.000	200.000	47.000	8.900.000	40.000	250.000	47.000
2	rental komputer	29.800.000	24.000	150.000	12.000	8.800.000	40.000	180.000	12.000
3	expedisi	19.600.000	300.000	200.000	145.000	7.700.000	300.000	250.000	145.000
4	rental tiket	31.000.000	40.000	300.000	60.000	10.900.000	50.000	350.000	80.000
5	rental koto kopy	13.000.000	30.000	150.000	70.000	5.700.000	30.000	200.000	70.000
6	rental Game	19.000.000	30.000	200.000	30.000	7.000.000	30.000	200.000	30.000
1	Rental game	20.500.000	40.000	400.000	40.000	10.700.000	60.000	450.000	60.000
2	loket bayar	25.050.000	40.000	200.000	45.000	9.700.000	40.000	200.000	45.000
3	rend car	95.000.000	450.000	300.000	490.000	18.000.000	600.000	350.000	560.000
4	foto kopy	18.000.000	60.000	150.000	100.000	6.000.000	240.000	200.000	140.000
jumlah		305.450.000	1.044.000	2.250.000	1.039.000	85.400.000	1.430.000	2.630.000	1.189.000

sumber: survey lapangan

Grafik 1.4
Kondisi Hasil Usaha Rental



Gambar 1.8 Rental



Gambar 1.9 Rental



Gambar 2.1 Rental



sumber: survey lapangan

4.2.1.5 Kondisi Usaha Bengkel

Berdasarkan kondisi bengkel ada di jalur sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan mayjen panjahitan dengan rata-rata bengkel kecil. Perubahan jalur koridor di sepanjang jalan MT Haryono dan jalan panjahitan yang menyebabkan pada pendapatan masyarakat naik turunya pada perubahan jalur itu. Pendapatan usaha bengkel rata – rata Rp 24.400.000 sampai 42.000.000/minggu. Untuk biaya operasional Rp 1.000.000 – 5.000.000/minggu dan biaya bahan bakar yang dikeluarkan oleh masyarakat dengan rata – rata Rp 24.000 sampai Rp 60.000, biaya rumah tangga yang dikeluarkan oleh masyarakat rata – rata Rp 65.000 – Rp 95.000/minggu.

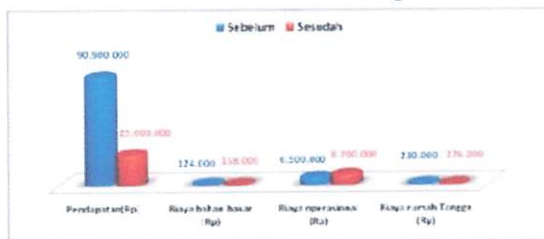
Untuk lebih jelas lihat pada tabel dan gambar dibawah ini:

Tabel 1.6
Usaha Bengkel Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjaitan

No bengkel	Sebelum				Sesudah			
	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1 bengkel motor	24.500.000	24.000	1.000.000	95.000	8.500.000	32.000	1.200.000	105.000
2 bengkel motor	42.000.000	60.000	5.000.000	70.000	10.000.000	70.000	5.500.000	90.000
1 bengkel motor	24.400.000	40.000	1.500.000	65.000	7.100.000	56.000	2.000.000	81.000
Jumlah	90.900.000	124.000	6.500.000	230.000	25.600.000	158.000	8.700.000	276.000

Sumber: survey lapangan

Grafik 1.5
Kondisi Hasil Usaha Bengkel



Gambar Bengkel 2.2



Gambar 2.3 Bengkel



Gambar 2.4 Bengkel



sumber: survey lapangan

4.2.1.6 Kondisi Usaha Minimarket

Hingga saat ini *Mini Market* sangat digemari oleh masyarakat baik golongan bawah hingga golongan atas dibandingkan dengan pasar tradisional. Keuntungan berbelanja di *Mini Market* adalah:

- Suasana nyaman dan aman dalam berbelanja
- Mudah dalam memilih barang-barang yang diperlukan
- Kualitas barang lebih terjamin dibandingkan berbelanja dipasar tradisional
- Harga barang sudah pasti, sehingga tidak perlu tawar-menawar lagi

- Dapat berbelanja berbagai keperluan dalam satu tempat saja, sehingga akan menghemat waktu dan tenaga. Hingga saat ini diperkirakan peluang usaha *Mini Market* masih sangat besar di Indonesia baik ditengah-tengah kota, ataupun didaerah-daerah lain.

Kondisi minimarket yang ada di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan saat ini ada dua jenis yaitu minimarket indomaret dan minimarket alfamart. Pengaruh perubahan jalur tidak mempengaruhi pendapatan pada minimarket. Pendapatan indomaret rata – rata Rp 21.000.000 sampai Rp 50.000.000 dan alfamart pendapatan rata – rata 20.000.000 sampai 60.000.000. biaya bahan bakar Rp 30.000 – 60.000. biaya operasional Rp 2.000.000 – Rp 2.500.000. biaya rumah tangga Rp 40.000 – 60.000. Untuk lebih jelas lihat pada table dan gambar berikut ini:

Tabel 1.7
Usaha Mini Market Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No	Mini market	Sebelum				Setelah			
		Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1	Alfamart	20.000.000	30.000	-	40.000	20.000.000	35.000	-	50.000
2	Indomaret	21.000.000	40.000	-	50.000	21.000.000	50.000	-	60.000
1	Alfamart	60.000.000	60.000	2.500.000	60.000	60.000.000	70.000	2.500.000	70.000
2	Indomaret	50.000.000	56.000	2.000.000	56.000	50.000.000	56.000	2.000.000	56.000
Jumlah		151.000.000	186.000	4.500.000	206.000	151.000.000	211.000	4.500.000	236.000

Sumber: survey lapangan

Grafik 1.6
Kondisi Hasil Usaha Minimarket



Gambar Indomaret 2.5

sumber: survey lapangan

Gambar 2.6 Alfamart**Gambar 2.7 Indomaret**

sumber: survey lapangan

Gambar 2.8 Alfamart

4.2.1.7 Kondisi Usaha Salon

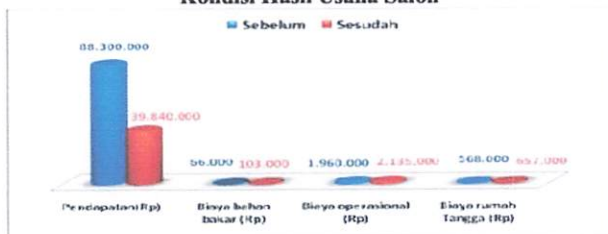
Usaha salon yang ada di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan merupakan salah satu usaha masyarakat dimana sebagian besar masyarakat yang bermukim di pingir jalan raya di sepanjang jalur koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan adalah usaha pedagang. Pendapatan usaha salon di jalan MT Haryono rata – rata 1.200.000 – Rp 14.000.000/minggu. Untuk lebih jelas perhatikan pada tabel dan gambar dibawah ini:

Tabel 1.8
Usaha Salon Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No	nama	Sebelum			Setelah				
		Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	
1	salon	14.000.000	8.000	500.000	60.000	7.000.000	10.000	500.000	75.000
2	salon	13.400.000	8.000	250.000	29.000	6.000.000	8.000	300.000	37.000
3	salon	12.500.000	10.000	200.000	70.000	7.500.000	15.000	230.000	80.000
4	salon	12.000.000	7.000	200.000	80.000	4.500.000	14.000	200.000	100.000
5	salon	11.000.000	7.000	180.000	140.000	5.040.000	10.000	200.000	140.000
6	salon	11.200.000	9.000	190.000	29.000	4.000.000	15.000	225.000	35.000
7	salon	1.200.000	9.000	190.000	60.000	800.000	15.000	190.000	70.000
8	salon	13.000.000	8.000	250.000	100.000	5.000.000	16.000	300.000	120.000
Jumlah		88.300.000	66.000	1.960.000	568.000	39.840.000	103.000	2.135.000	657.000

Sumber: survey lapangan

Grafik 1.7
Kondisi Hasil Usaha Salon



Gambar 2.9 Salon



Gambar 3.1 Salon



Gambar 3.2 Salon



sumber: survey lapangan

4.2.1.8 Kondisi Usaha PKL

Pedagang Kaki Lima (PKL) adalah salah satu pelaku usaha ekonomi kerakyatan yang bergerak dalam usaha perdagangan sektor informal. Kegiatan ekonomi ini merupakan perwujudan hak masyarakat dalam berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Di Indonesia keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) jumlahnya mengalami peningkatan seperti yang terjadi di kota Malang, salah satunya di sepanjang jalur koridor di jalan MT Haryono dan jalan mayjend panjahitan.

Usaha Kaki Lima merupakan bagian dari Kelompok Usaha Kecil yang bergerak di sektor informal, yang oleh istilah dalam UU.No.9 Tahun 1995 di atas dikenal dengan istilah "Pedagang Kaki Lima". Jadi pedagang kaki lima adalah pedagang yang berjualan dengan modal yang relatif kecil dan segala aktivitas berdagangnya dilakukan di trotoar sebagai tempat yang dianggap strategis dalam suasana informal. Di jalan MT Haryono sendiri pendapatan usaha PKL rata – rata Rp 350.000/minggu sampai Rp 1.400.000/minggu sedangkan biaya bahan bakar Rp 16.000 – Rp 64.000/minggu, biaya operasional Rp 80.000 – 120.000/minggu, biaya rumah tangga Rp 26.000 – Rp 90.000/minggu. Untuk lebih jelas lihat pada tabel dan gambar dibawah ini:

Tabel 1.9
Usaha Pkl Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No	PKL	Sebelum				Setelah			
		Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1	Geode susu	1.400.000	64.000	120.000	90.000	700.000	64.000	500.000	90.000
2	tambal ban & bensin eceran	1.000.000	30.000	100.000	30.000	800.000	40.000	450.000	40.000
3	ahli kundi	350.000	16.000	80.000	26.000	80.000	16.000	300.000	26.000
4	bensin eceran	700.000	30.000	90.000	60.000	200.000	40.000	400.000	65.000
5	jasa busan	1.000.000	40.000	110.000	50.000	400.000	50.000	200.000	50.000
Jumlah		4.450.000	180.000	500.000	256.000	2.180.000	210.000	1.850.000	291.000

Sumber: survey lapangan

Grafik 1.8
Kondisi Hasil Usaha PKL



Gambar 3.3 PKL



sumber: survey lapangan

Gambar 3.4 PKL



4.2.1.9 Kondisi Usaha Jasa

Usaha jasa Sementara itu, merupakan produksi jasa yang berkaitan dengan produk fisik atau tidak. Jadi pada dasarnya jasa merupakan semua aktivitas ekonomi yang hasilnya tidak merupakan produk dalam bentuk fisik atau konstruksi, yang biasanya dikonsumsi pada saat yang sama dengan waktu yang dihasilkan dan memberikan nilai tambah (seperti misalnya kenyamanan, hiburan, kesenangan, atau kesehatan) atau pemecahan atas masalah yang dihadapi konsumen. Jasa yang ditawarkan oleh masyarakat di sepanjang jalur koridor berupa apotek (farmasi), isi air galong, loudry, dan penjahit pakaian. Salah satu penyebab perubahan jalur satu arah

mengakibatkan pada naik turunnya pendapatan masyarakat yang bermata pencaharian di bidang jasa dengan rata – rata Rp 900.000 – Rp 6.000.000. biaya bahan bakar yang dikeluarkan oleh masyarakat di bidang usaha jasa Rp 24.000 – Rp 80.000/minggu, biaya operasional Rp biaya rumah tangga Rp 30.000 – Rp 130.000/minggu. Untuk lebih jelas lihat pada tabel dan gambar dibawah ini:

Tabel 2.1
Usaha Jasa Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No usaha jasa	Sebelum				Sesudah			
	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1 Khusus	6.000.000	50.000	100.000	50.000	6.000.000	84.000		84.000
2 servis komputer	4.000.000	50.000	120.000	105.000	1.400.000	60.000	250.000	125.000
1 Farmasi (apotek)	1.000.000	40.000	-	50.000	500.000	40.000	-	50.000
2 isi air Galong	900.000	30.000	110.000	30.000	400.000	40.000	-	40.000
3 penjahit	1.200.000	24.000	-	40.000	600.000	40.000	-	80.000
4 laundry	1.500.000	80.000	89.000	130.000	750.000	80.000	70.000	130.000
Jumlah	14.600.000	280.000	419.000	289.000	9.550.000	344.000	320.000	529.000

Sumber: survey lapangan

Grafik 1.9
Kondisi Hasil Usaha Jasa



Gambar 3.5 Jasa



sumber: survey lapangan

Gambar 3.6 Jasa



4.2.2.1 Kondisi Usaha M Kios (Counter Pulsa)

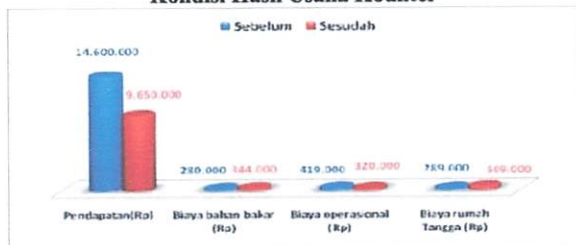
Counter merupakan tempat penjualan pulsa elektrik atau pulsa HP dengan penjualan kartu perdana, kemudian dalam KBBI, Konter diartikan menantang/menghujat yang justru jauh dari arti yang kita inginkan yaitu tempat menjual pulsa, sedangkan Kios berarti Toko Kecil, jadi dari sini dapat disimpulkan kalau sebutan yang benar untuk Outlet Pulsa, Counter Pulsa, Konter Pulsa atau Kios Pulsa adalah kios pulsa, yang jika digabungkan artinya menjadi Toko Kecil tempat berjualan pulsa. Kondisi tempat usaha Counter yang berada di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sebagai salah satu usaha masyarakat yang berada di lokasi itu. Pendapatan rata – rata di jalan MT Haryono Rp 2.000.000 – Rp 21.000.000/minggu sedangkan biaya untuk bahan bakar rata – rata Rp 16.000 – 112.000/minggu, biaya operasional Rp 500.000 – Rp 800.000/minggu, biaya rumah tangga Rp 20.000 – Rp 60.000/minggu. Untuk lebih jelas lihat pada tabel dan gambar dibawah ini:

Tabel 2.2
Usaha Kounter Jalan MT Haryono Dan Jalan Mayjend Panjahitan

No	Kounter	Sebelum				Sesudah			
		Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)	Pendapatan (Rp)	Biaya bahan bakar (Rp)	Biaya operasional (Rp)	Biaya rumah Tangga (Rp)
1	Mkios	5.000.000	30.000	500.000	30.000	4.000.000	45.000	1.000.000	30.000
2	Mkios	21.000.000	112.000	600.000	60.000	19.000.000	140.000	2.100.000	60.000
3	Mkios	4.000.000	16.000	500.000	30.000	3.000.000	30.000	1.000.000	45.000
4	Mkios	2.000.000	20.000	800.000	20.000	1.000.000	40.000	1.100.000	40.000
Jumlah		32.000.000	178.000	2.400.000	140.000	27.000.000	255.000	5.200.000	175.000

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.1
Kondisi Hasil Usaha Kounter



Gambar 4.2 Kounter



sumber: survey lapangan

Gambar 4.3 Kounter



4.3 Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

Perubahan jarak dan waktu di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan yang melibatkan 10 fasilitas pertokoan menjadi usaha masyarakat yang berupa usaha kios, usaha warung, usaha toko, usaha rental, usaha bengkel, usaha minimarket, s usaha salon, usaha pkl, usaha jasa, usaha counter.

4.3.1 Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Di Jalan MT Haryono

Perubahan jarak dan waktu perjalanan di lokasi studi di jalan MT Haryono yang saat ini berjalan dengan lancar sehinggapergerakan masyarakat ke suatu tujuan dan sebaliknya tidak terpengaruh pada kondisi ekonomi yang sebelumnya kebijakan perubahan jalur satu arah.

4.3.1.1 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Kios

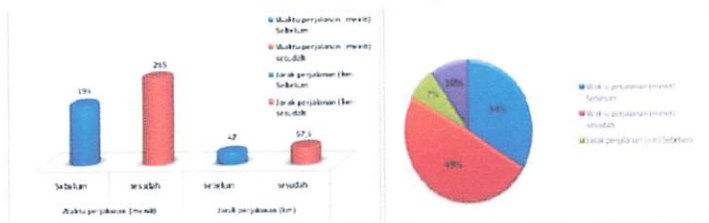
Pergerakan tujan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling dekat adalah sekolah SD, hanya jarak 2 km dan waktu perjalanan 5 menit dan paling jauh adalah sekolah SMA dengan jarak 5 km dan waktu perjalan paling jauh adalah sekolah SMP dengan waktu 30 menit . Jarak menuju pasar paling jauh 5 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 7 km dan waktu paling lama 30 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.3
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Ment)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		SMA 1	10	10	5	5
2		SD 2	5	5	2	2
3	Pendidikan	SMP 3	30	50	3	5
4		—	0	0	—	—
5		SMA 4	10	15	4	5
6		pasar 1	20	30	5	6
7		pasar 2	5	10	1	2
8	Pasar	pasar 3	30	30	2	2
9		pasar 4	10	15	4	5
10		pasar 5	5	5	1	1
11		Rumah sakit 1	15	20	4	5
12		Rumah sakit 2	30	30	5	5
13	Rumah sakit	Rumah sakit 3	15	30	4	6
14		Rumah sakit 4	5	30	1	7
15		Rumah sakit 5	5	5	1	1,5
16		kantor 1	—	—	—	—
17		kantor 2	—	—	—	—
18	Kantor	kantor 3				
19		kantor 4	—	—	—	—
20		kantor 5	—	—	—	—
			195	285	42	57,5

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.2
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usah Kios



4.3.1.2 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Warung

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah sekolah SMP dengan jarak 2 km dan waktu perjalanan 5 menit dan paling jauh adalah sekolah PT dengan jarak 2 km dan waktu perjalan paling jauh adalah sekolah SMP dengan waktu 30 menit . Jarak menuju pasar paling jauh 6 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 7 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 10 km dengan waktu 30 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

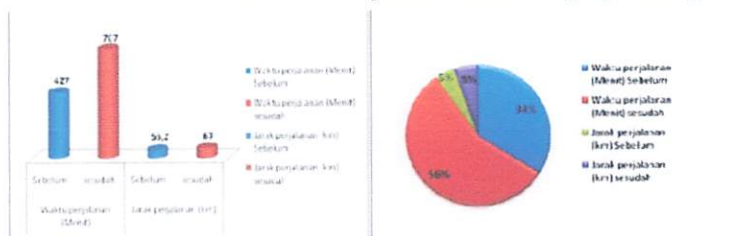
Tabel 2.4
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		SD 1	10	15	1	1,5
2		TK 2	15	15	0,5	0,5
3		SMP 3	30	45	1	1
4	pendidikan	SMP 4	15	15	1	1,5
5		PT 5	15	15	2	2
6		SD 6	5	10	0,5	1
7		SMP 7	10	10	1	1
8	pasar	pasar 1	20	60	1	1,5

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
9		pasar 2	20	25	1	1,5
10		pasar 3	10	15	4	5
11		pasar 4	25	30	5	6
12		pasar 5	15	15	3	3
13		pasar 6	10	20	0,7	1
14		pasar 7	30	30	4	5
15		Rumah sakit 1	20	60	0,5	1
16		Rumah sakit 2	60	90	7	7,5
17		Rumah sakit 3	30	40	2	2
18	Rumah sakit	Rumah sakit 4	30	45	1	2
19		Rumah sakit 5	20	45	7	9
20		Rumah sakit 6	5	5	0,5	1
21		Rumah sakit 7	15	15	1	1
22		kantor 1	5	45	1	1,5
23		kantor 2	-	-	-	-
24		kantor 3	30	40	10	10
25	Kantor	kantor 4	-	-	-	-
26		kantor 5	2	2	0,5	0,5
27		kantor 6	-	-	-	-
28		kantor 7	-	-	-	-
			427	707	56,2	67

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.3
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Pedagang Warung



4.3.1.3 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Toko

pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 9 km dan waktu perjalanan paling jauh 40 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 8 km dan waktu paling lama 50 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 6 km dan waktu paling lama 45 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 1,5 km dengan waktu 20 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.5
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		SD	15	25	1	2
2		SMP	25	25	7	11
3		SD	10	10	5	5
4		SMA	15	20	7	9
5	pendidikan	TK	25	25	0,7	1
6		SD	20	40	4,5	7
7		PT	5	10	1	2
8		–	–	–	–	–
9		SMP	12	15	9	13
10		–	–	–	–	–

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
11		pasar 1	10	15	0,5	0,5
12		pasar 2	10	12	1	1,5
13		pasar 3	30	45	8	10
14		pasar 4	10	10	0,7	1,5
15	pasar	pasar 5	25	25	2	2,5
16		pasar 6	20	50	2	3
17		pasar 7	5	10	0,7	1
18		pasar 8	6	10	0,7	1
19		pasar 9	10	15	7	9
20		Pasar 10	20	45	4	7
21	Rumah sakit	Rumah sakit 1	10	20	0,4	0,7
22		Rumah sakit 2	25	25	6	9
23		Rumah sakit 3	5	5	0,7	0,7
24		Rumah sakit 4	5	10	2	3
25		Rumah sakit 5	30	45	1,5	1,5
26		Rumah sakit 6	3	3	0,1	0,1
27		Rumah sakit 7	5	15	0,4	1
28		Rumah sakit 8	5	7	0,4	0,7
29		Rumah sakit 9	7	20	3	7
30		Rumah sakit 10	15	30	2	4
31	kantor	kantor 1	-	-	-	-
32		kantor 2	-	-	-	-
33		kantor 3	-	-	-	-
34		kantor 4	-	-	-	-
35		kantor 5	20	30	1,5	2

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
36		kantor 6	-	-	-	-
37		kantor 7	-	-	-	-
38		kantor 8	-	-	-	-
39		kantor 9	-	-	-	-
40		kantor 10	-	-	-	-
			403	617	79,8	116,7

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.4
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Pedagang Toko



4.3.1.4 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Rental

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 7 km dan waktu perjalanan paling jauh 30 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 6 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 12 km dan waktu paling lama 50 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 12 km dengan waktu 30 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

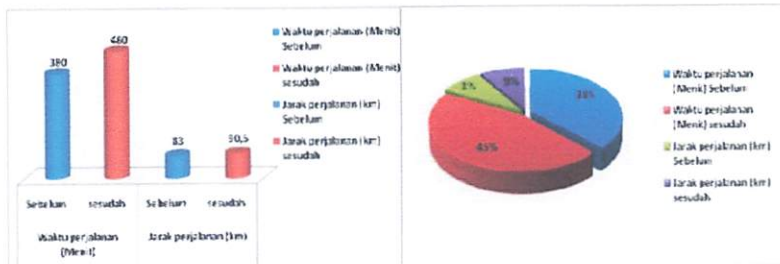
Tabel 2.6
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
7		SD & SMP	30	30	0,5	0,5
1		-	-	-	-	-
2	pendidikan	TK	20	20	5	5
3		-	-	-	-	-
4		PT	30	35	7	7,5
5		-	-	-	-	-
6		pasar 1	15	15	1	1
7		pasar 2	10	10	4	6
8	pasar	pasar 3	30	60	0,7	1,5
9		pasar 4	10	10	6	6
10		pasar 5	15	15	3	3,5
11		pasar 6	30	30	2	2
12		Rumah sakit 1	25	25	1,5	1,5
13		Rumah sakit 2	20	35	5	6
14	Rumah sakit	Rumah sakit 3	5	15	0,3	1
15		Rumah sakit 4	30	30	12	12
16		Rumah sakit 5	45	50	4	6
17		Rumah sakit 6	5	5	1	1
18		kantor	-	-	-	-
19		kantor	10	10	10	10
20	Kantor	kantor	-	-	-	-
21		kantor	20	20	8	8
21		kantor	-	-	-	-
23		kantor	30	45	12	12

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
			380	460	83	90,5

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.5
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Rental



4.3.1.5 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Bengkel

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 5 km dan waktu perjalanan paling jauh 10 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 700 m dan waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 500 m dan waktu paling lama 5 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 500m dengan waktu 5 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.7
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	pendidikan	PT	10	15	5	7
2		SMP	10	15	1	2
3	pasar	pasar 1	5	10	0,7	1,5

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
4		pasar 2	10	15	0,7	1,5
5	Rumah sakit	Rumah sakit 1	5	15	0,5	1,5
6		Rumah sakit 2	10	20	0,5	1
7	Kantor	kantor	–	–	–	–
8		kantor	5	10	0,5	1
			55	100	8,9	15,5

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.6
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Bengkel



4.3.1.6 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Minimarket

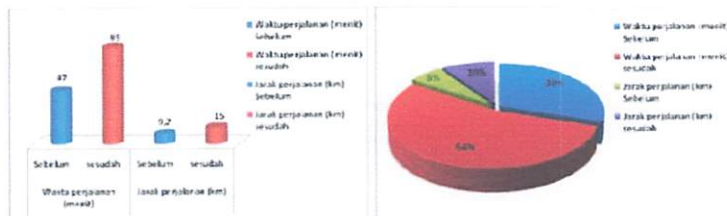
pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya khusus untuk pendidikan tidak disediakan dalam tabel karena para kariawan maupun kariawati telah bersenang pendidikan sehingga hanya ada kegiatan ekstra lain. Jarak menuju pasar paling jauh 1 km dan waktu paling lama 20 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 1 km dan waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 5 km dengan waktu 10 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.8
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	pendidikan	SD	-	-	-	-
2		SMP	-	-	-	-
3	pasar	pasar 1	7	10	0,7	1
4		pasar 2	10	20	1	2
5	Rumah sakit	Rumah sakit 1	5	10	0,5	1
6		Rumah sakit 2	10	15	1	1,5
7	Kantor	kantor	10	20	5	8
8		kantor	5	10	1	1,5
			47	85	9,2	15

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.7
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Minimarket



4.3.1.7 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Salon

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 2 km dan waktu perjalanan paling jauh 5 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 4 km dan

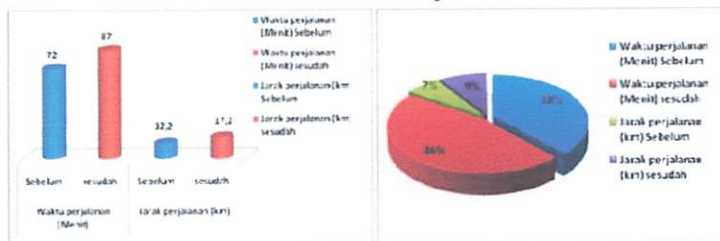
waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 1 km dan waktu paling lama 15 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 3 km dengan waktu 15 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.9
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	pendidikan	Tk	5	15	2	3,5
2		SMP	5	5	0,1	0,1
3	pasar	pasar 1	10	10	1	1,5
4		pasar 2	10	15	4	6
5	Rumah sakit	Rumah sakit 1	15	15	1	1
6		Rumah sakit 2	10	10	1	2
7	Kantor	Kantor 1	2	2	0,1	0,1
8		Kantor 2	15	15	3	3
			72	87	12,2	17,2

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.8
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Salon



4.3.1.8 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha PKL

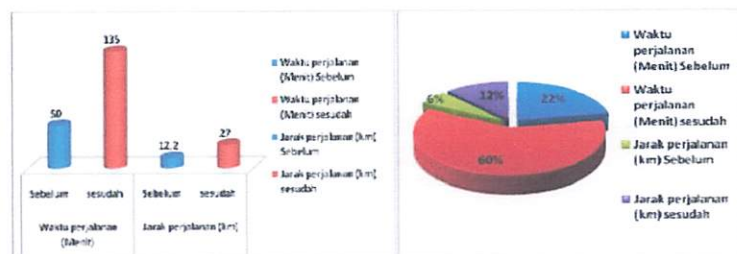
pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya pendidikan tidak ada yang terdaftar dalam tabel karena pemilik usaha PKL tidak memiliki anak.jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 2 km dan waktu perjalanan paling jauh 5 menit. Di studi lapangan terdapat diantaranya hanya satu orang yang memiliki anak.Jarak menuju pasar paling jauh 2 km dan waktu paling lama 10 menit.Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 4 km dan waktu paling lama 10 menit.Ditabel ini dikosongkan karena diantara satu keluarga usaha pemilik yang tidak bekerja di kantor. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.1
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		–	–	–	–	–
2	pendidikan	–	–	–	–	–
3		SMA	5	15	2	6
4		pasar 1	5	5	0,5	0,5
5	pasar	pasar 2	10	20	1	2
6		pasar 3	5	30	2	6
7		Rumah sakit 1	10	10	2	3
8	Rumah sakit	Rumah sakit 2	5	10	0,7	1,5
9		Rumah sakit 3	10	45	4	8
10		kantor 1	–	–	–	–
11	kantor	kantor 2	–	–	–	–
12		kantor 3	–	–	–	–
			50	135	12,2	27

Sumber: survey lapangan

Grafik 2.9
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan PKL



4.3.1.9 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Jasa

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 2 km dan waktu perjalanan paling jauh 5 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 4 km dan waktu paling lama 15 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 7 km dan waktu paling lama 15 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 1 km dengan waktu 20 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.2
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SD 1	–	–	–	–
2		SD 2	5	15	2	7
3	Pasar	pasar 1	15	20	4	8
4		pasar 2	5	15	2	8
5	Rumah sakit	Rumah sakit 1	10	15	7	9
6		Rumah sakit 2	15	30	5	8
7	Kantor	kantor 1	20	30	1	2
8		kantor 2	–	–	–	–
			70	125	21	42

Sumber: survey lapangan

Grafik 3.1
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa



4.3.2.1 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Counter

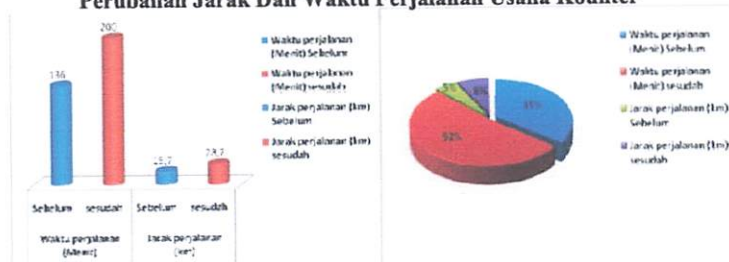
Pergerakan tujan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 1 km dan waktu perjalanan paling jauh 10 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 5 km dan waktu paling lama 45 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 4 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 4km dengan waktu 20 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.3
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Counter

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		SMA	10	10	1	1,5
2	pendidikan	–	–	–	–	–
3		–	–	–	–	
4		pasar 1	10	10	1	1,5
5	pasar	pasar 2	5	10	1,5	2,5
6		pasar 3	45	60	5	8
7		Rumah sakit 1	5	5	0,5	1
8	Rumah sakit	Rumah sakit 2	6	15	1	2
9		Rumah sakit 3	30	45	4	6
10		kantor 1	5	5	0,7	0,7
11	Kantor	kantor 2	20	40	4	5,5
12		kantor 3	–	–	–	–
			136	200	18,7	28,7

Sumber: survey lapangan

Grafik 3.2
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Kounter



4.3.2 Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Di Jalan Mayjend Panjahitan

Perbedaan antara jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dimana adanya perubahan jarak dan waktu perjalanan di lokasi studi di jalan Mayjend Panjahitan yang saat ini berjalan dengan lancar sehingga pergerakan masyarakat ke suatu tujuan dan sebaliknya tidak terpengaruh pada kondisi ekonomi yang sebelumnya kebijakan perubahan jalur satu arah.

4.3.2.1 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Kios

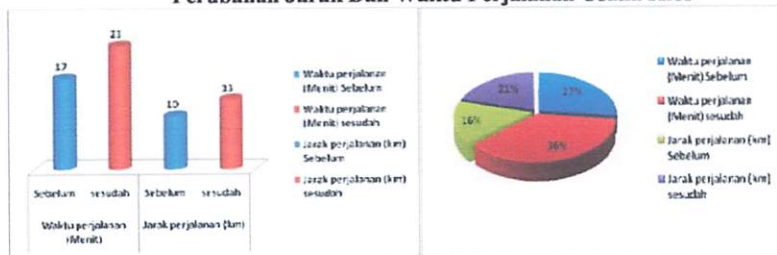
Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya khusus untuk pendidikan pemilik usaha tidak punya anak dan dalam satu keluarga belum ada yang bekerja di kantor sehingga tabel untuk pendidikan dan perkantoran di kosongkan. Jarak menuju pasar paling jauh 7 km dan waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 3 km dan waktu paling lama 7 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.4
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat Tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SMA	—	—	—	—
2	pasar	pasar 1	10	15	7	8
3	Rumah sakit	Rumah sakit 1	7	8	3	5
4	kantor	kantor	—	—	—	—
			17	23	10	13

Sumber: survey lapangan

Grafik 3.3
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Kios



4.3.2.2 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Warung

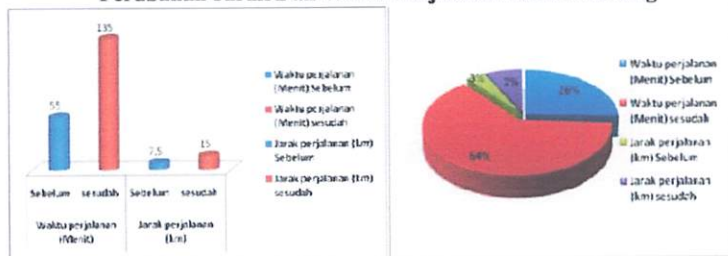
Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 5 km dan waktu perjalanan paling jauh 10 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 1,5 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 1 km dan waktu paling lama 15 menit. Khusus untuk kantor dikosongkan karena keluarga usaha warung tidak ada yang bekerja di kantor sehingga tabel di kosongkan. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.5
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	PT	10	15	5	7
2	pasar	pasar 1	30	60	1,5	4
3	Rumah sakit	Rumah sakit 1	15	60	1	4
4	kantor	kantor	=	=	=	=
			55	135	7,5	15

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 3.4
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Warung



4.3.2.3 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Toko

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 10 km dan waktu perjalanan paling jauh 30 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 10km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 7 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 70km dengan waktu 40 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.6
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Toko

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		PT	10	20	2	4
2		SMP	30	50	10	12
3		SD	10	20	5	7
4		–	–	–	–	–
5	pendidikan	–	–	–	–	–
6		–	–	–	–	–
7		SD	10	20	5	7
8		–	–	–	–	–
9		SD	10	10	2	2

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
10		-	-	-	-	-
11		-	-	-	-	-
12		-	-	-	-	-
13		-	-	-	-	-
14		-	-	-	-	-
15		SMP	5	5	1	1
16		SMP	10	15	5	7
17		PT	20	30	1	2
18		-	-	-	-	-
19		SD	10	15	5	7
20		SMP	15	30	4	7
21		SMP	5	10	5	8
22		1 pasar	20	60	7	12
23		2 pasar	20	50	3	5
24		3 pasar	10	45	7	10
25		4 pasar	10	30	7	10
26		5 pasar	12	35	7	10
27		6 pasar	10	15	3	6
28	pasar	7 pasar	30	60	7	10
29		8 pasar	15	25	5	7
30		9 pasar	20	35	3	5
31		10 pasar	30	60	4	5
32		11 pasar	10	15	7	10
33		12 pasar	15	20	7	12

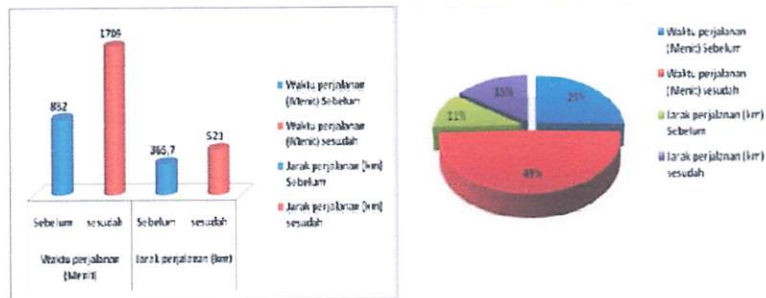
No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
34		pasar	30	45	10	12
35		pasar	10	20	3	7
36		pasar	5	5	1	1
37		pasar	10	20	7	9
38		pasar	20	50	4	6
39		pasar	10	20	3	10
40		pasar	10	20	7	10
41		pasar	30	45	7	10
42		pasar	10	15	7	13
43		Rumah sakit 1	10	30	4	8
44		Rumah sakit 2	15	30	3	5
45		Rumah sakit 3	10	30	7	9
46		Rumah sakit 4	10	30	5	7
47		Rumah sakit 5	10	30	5	8
48		Rumah sakit 6	10	15	2	3
49	Rumah Sakit	Rumah sakit 7	30	60	5	8
50		Rumah sakit 8	15	30	3	5
51		Rumah sakit 9	15	25	1	3,5
52		Rumah sakit 10	10	35	2	3
53		Rumah sakit 11	10	20	5	8
54		Rumah sakit 12	10	15	7	9
55		Rumah sakit 13	15	45	5	10

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
56		Rumah sakit 14	15	30	5	10
57		Rumah sakit 15	10	10	1	1
58		Rumah sakit 16	8	15	4	8
59		Rumah sakit 17	25	40	2,5	4
60		Rumah sakit 18	5	30	0,7	5
61		Rumah sakit 19	10	30	5	7
62		Rumah sakit 20	15	30	7	10
63		Rumah sakit 21	7	15	5	9
64		kantor 1	—	—	—	—
65		kantor 2	15	15	3	5
66		kantor 3	—	—	—	—
67		kantor 4	—	—	—	—
68		kantor 5	40	50	70	75
69		kantor 6	10	15	3	5
70	kantor	kantor 7	—	—	—	—
71		kantor 8	—	—	—	—
72		kantor 9	—	—	—	—
73		kantor 10	10	30	5	8
74		kantor 11	—	—	—	—
75		kantor 12	—	—	—	—
76		kantor 13	30	45	30	32
77		kantor	20	20	3	3

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
		14				
78		kantor				
		15	15	15	1,5	1,5
79		kantor				
		16	—	—	—	—
80		kantor				
		17	—	—	—	—
81		kantor				
		18	5	9	5	7
82		kantor				
		19	—	—	—	—
83		kantor				
		20	—	—	—	—
84		kantor				
		21	—	—	—	—
			882	1709	365,7	521

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 3.5
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Toko



4.3.2.4 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Rental

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 4km dan waktu

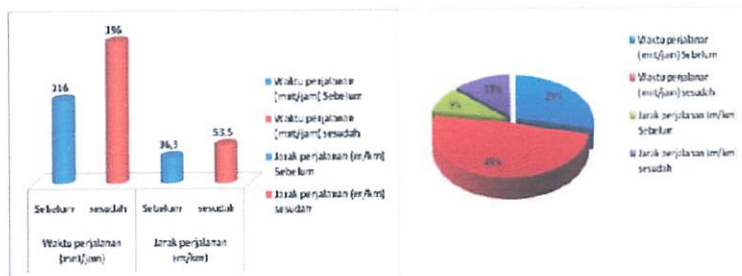
perjalanan paling jauh 6 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 5 km dan waktu paling lama 45 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 4 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 4 km dengan waktu 20 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.7
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Rental

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		-	-	-	-	-
2	Pendidikan	SMP	6	6	4	4
3		-	-	-	-	-
4		-	-	-	-	-
5	pasar	pasar 1	10	20	7	10
6		pasar 2	10	10	3,5	3,5
7		pasar 3	15	30	2	5
8		pasar 4	20	40	6	7
9	Rumah sakit	Rumah sakit 1	15	25	5	10
10		Rumah sakit 2	5	5	2	4
11		Rumah sakit 3	20	30	3	5
12		Rumah sakit 4	15	30	4	5
13	kantor	kantor 1	-	-	-	-
14		kantor 2	-	-	-	-
15		kantor 3	-	-	-	-
16		kantor 4	-	-	-	-
			116	196	36,5	53,5

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 3.6
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Rental



4.3.2.5 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Bengkel

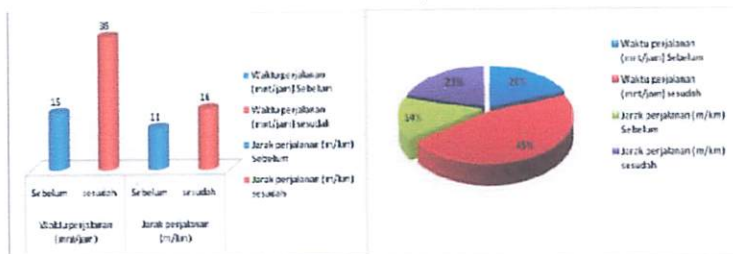
Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya tabel untuk pendidikan dan perkantoran di kosongkan karena masyarakat sebagai usaha bengkel dalam satu keluarga belum mempunyai anak dan pekerja di perkantoran sehingga surveyor hanya menyediakan tabel fasilitas lain. Jarak menuju pasar paling jauh 7 km dan waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 4 km dan waktu paling lama 5 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.8
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Bengkel

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SD	–	–	–	–
2	pasar	pasar 1	10	20	7	10
3	Rumah sakit	Rumah sakit 1	5	15	4	6
4	kantor	kantor	–	–	–	–
			15	35	11	16

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 3.7
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Bengkel



4.3.2.6 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Minimarket
pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya tabel untuk pendidikan di kosongkan karena masyarakat sebagai usaha karyawan dan karyawan minimarket dalam satu keluarga belum mempunyai anak sehingga surveyor hanya menyediakan tabel fasilitas lain. Jarak menuju pasar paling jauh 7 km dan waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 5 km dan waktu paling lama 5 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 10km dengan waktu 15 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

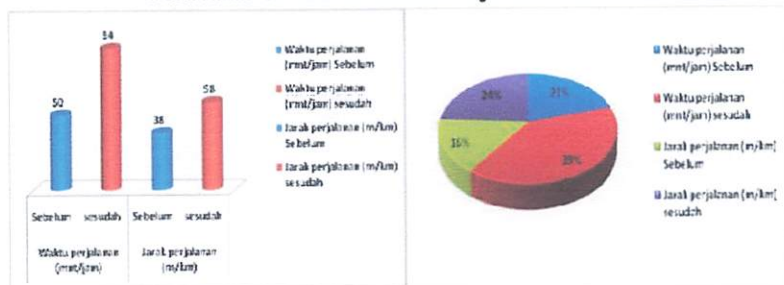
Tabel 3.9
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Minimarket

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SD	–	–	–	–
2		SMP	–	–	–	–
3	pasar	pasar 1	10	12	7	12
4		pasar 2	10	15	7	9
5	Rumah sakit	Rumah sakit 1	5	30	5	8
6		Rumah sakit 2	5	10	4	6
7	kantor	kantor 1	5	7	5	8
8		kantor 2	15	20	10	15

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (Menit)		Jarak perjalanan (km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
			50	94	38	58

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 3.8
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Minimarket



4.3.2.7 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Salon

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya tabel untuk pendidikan di kosongkan karena masyarakat sebagai usaha bengkel dalam satu keluarga belum mempunyai anak sehingga surveyor hanya menyediakan tabel fasilitas lain..Jarak menuju pasar paling jauh 4 km dan waktu paling lama 20 menit.Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 2 km dan waktu paling lama 15 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 10km dengan waktu 45 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

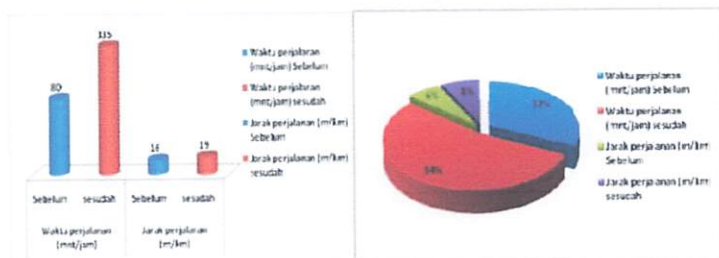
Tabel 4.1
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan

No	Fasilitas	Tempat Tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SD	–	–	–	–
2	pasar	pasar 1	20	45	4	5
3	Rumah	Rumah	15	30	2	3

No	Fasilitas	Tempat Tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
	sakit	sakit I				
4	kantor	kantor I	45	60	10	11
			80	135	16	19

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 3.9
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Salon



4.3.2.8 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha PKL

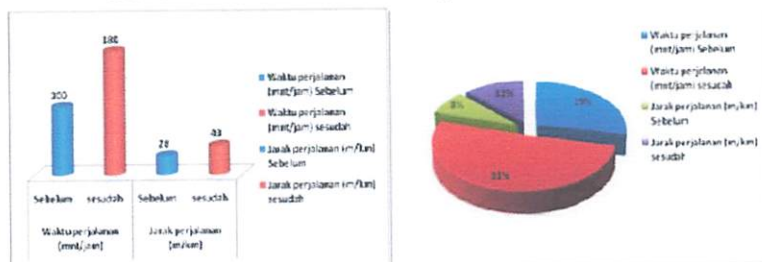
Pergerakan tujan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pendidikan dalam perjalanan paling jauh adalah jarak 5 km dan waktu perjalanan paling jauh 30 menit. Jarak menuju pasar paling jauh 8 km dan waktu paling lama 15 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 5 km dan waktu paling lama 30 menit. kolom untuk tabel perkantoran di kosongkan karena masyarakat usaha PKL dalam satu keluarga tidak pekerja di perkantoran . Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.2
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SMA 1	5	10	3	7
2		SMP 2	30	30	5	5
3	Pasar	pasar 1	15	60	8	12
4		pasar 2	10	30	5	7
5	Rumah sakit	Rumah sakit 1	10	20	5	8
6		Rumah sakit 2	30	30	2	4
7	perkantoran	Kantor 1	–	–	–	–
8		Kantor 2	–	–	–	–
			100	180	28	43

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 4.1
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha PKL



4.3.2.9 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Jasa

pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya tabel untuk pendidikan dan perkantoran di kosongkan karena masyarakat sebagai usaha jasa dalam satu keluarga belum mempunyai anak sehingga surveyor hanya

menyediakan tabel fasilitas lain. Jarak menuju pasar paling jauh 7 km dan waktu paling lama 20 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 7 km dan waktu paling lama 10 menit. Jarak menuju kantor paling jauh 4 km dengan waktu 20 menit. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.3
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1		-	-	-	-	-
2		-	-	-	-	-
3		-	-	-	-	-
4	Pendidikan	SMA	20	30	6	10
5		pasar 1	10	30	7	15
6		pasar 2	15	30	4	6
7		pasar 3	15	30	2	4
8	Pasar	pasar 4	10	15	3	6
9		Rumah sakit 1	7	30	5	15
10		Rumah sakit 2	10	30	3	5
11		Rumah sakit 3	5	15	7	1,5
12	Rumah sakit	Rumah sakit 4	10	15	3	6
13		kantor 1	10	10	2	2
14		kantor 2	-	-	-	-
15		kantor 3	-	-	-	-
16	perkantoran	kantor 4	-	-	-	-
			112	235	42	70,5

Sumber: Survey Lapangan

Grafik 4.2
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Jasa



4.3.3.1 Jarak Dan Waktu Dalam Perjalanan Usaha Counter

Pergerakan tujuan masyarakat menuju suatu fasilitas umum tergantung pada lokasi masing – masing untuk jarak dan waktu akan adanya perbedaan. Dalam beberapa tujuan fasilitas umum diantaranya jarak menuju pasar paling jauh 7 km dan waktu paling lama 30 menit. Jarak menuju Rumah sakit rata – rata paling jauh 5 km dan waktu paling lama 15 menit. Kolom pendidikan dan perkantoran dalam tabel dikosongkan karena masyarakat usaha jasa tidak memiliki anak dan dalam satu keluarga tidak pekerja di perkantoran. Untuk lebih jelas lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.4
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Counter

No	Fasilitas	Tempat tujuan	Waktu perjalanan (mnt/jam)		Jarak perjalanan (m/km)	
			Sebelum	sesudah	Sebelum	sesudah
1	Pendidikan	SMA	–	–	–	–
2	pasar	pasar 1	30	60	7	17
3	Rumah sakit	Rumah sakit 1	15	60	5	14
4	kantor	kantor	–	–	–	–
			45	120	12	31

Sumber: Survey lapangan

Grafik 4.3
Perubahan Jarak Dan Waktu Perjalanan Usaha Kounter



4.4 Kondisi LHR (Laju Harian Rata – Rata) Sebelum Satu Arah dan Sesudah Dua Arah

Satuan LHR adalah kendaraan perhari atau smp perhari. Laju lintas harian rata-rata (LHR) sering digunakan sebagai dasar untuk perencanaan jalan raya dan pengamatan secara umum dan kecenderungan pola perjalanan. Volume harian dinyatakan dalam satuan kendaraan perhari atau smp perhari. LHR didapatkan dengan cara pengamatan volume lalu lintas selama 24 jam pada suatu ruas jalan tertentu. pengamatan dilakukan dalam beberapa hari kemudian hasilnya dirata-ratakan sehingga menjadi lalu lintas harian rata-rata. Apabila pengamatan tersebut dilakukan selama satu tahun penuh (365 hari) maka dapat di peroleh lalu lintas harian rata-rata (LHRT) dengan menjumlahkan seluruh hasil pengamatan dalam satu tahun dibagi 365 hari. Dalam hasil survey yang dilakukan oleh para surveyor ada dua bagian data yang di survey yaitu data LHR sebelum dan data LHR sesudah.

4.4.1 Kondisi LHR (Laju Harian Rata – Rata) Sebelum Satu Arah

Kondisi LHR (Laju harian rata – Rata) jalur dua arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjaitan dimana jumlah kendaraan yang lebih banyak di jam 16.15 – 16.30 dengan jumlah 879 kendaraan dalam 5 menit dan paling sedikit kendaraan pada jam 11.00 – 11.15 dengan jumlah 774 kendaraan dalam 5 menit.

Tabel 4.5
LHR (Laju Harian Rata-Rata) Jalur Dua Arah

Periode	Jenis Kendaraan Tak bermotor	Kendaraan Sepeda Motor	Kendaraan Ringan	Kendaraan. Berat	Jumlah kendaraan
07.00-07.15	4	636	144	39	823
07.45-08.00	0	644	143	54	841
08.45-09.00	0	599	136	39	774
11.00-11.15	2	574	146	55	777
12.15-12.30	2	583	162	77	824
13.15-13.30	2	603	136	75	816
13.45-14.00	1	610	124	62	797
16.15-16.30	3	644	162	70	879
17.00-17.15	2	645	147	56	850
18.15-18.30	5	629	127	38	799

Sumber: Hasil Survey

Grafik 4.4
Laju Harian Rata – Rata (LHR) Dua Arah



4.4.2 Kondisi LHR (Laju Harian Rata – Rata) Sesudah Dua Arah

Kondisi LHR (Laju harian rata – Rata) jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dimana jumlah kendaraan yang lebih banyak di jam 16.15 – 16.30 dengan jumlah 438 kendaraan dalam 5 menit dan paling sedikit kendaraan pada jam 08.45 – 09.00 dengan jumlah 380 kendaraan dalam 5 menit.

Tabel 4.6
LHR (Laju Harian Rata-Rata) Jalur Satu Arah

Periode	Jenis Kendaraan				Jumlah kendaraan
	Tak bermotor	Sepeda Motor	Kend.Ringan	Kend. Berat	
07.00-07.15	1	302	71	18	392
07.45-08.00	0	305	67	22	394
08.45-09.00	0	298	71	11	380
11.00-11.15	2	291	74	26	393
12.15-12.30	1	300	76	41	418
13.15-13.30	0	293	66	35	394
13.45-14.00	0	294	59	31	384
16.15-16.30	0	321	80	37	438
17.00-17.15	0	325	75	21	421
18.15-18.30	2	319	66	17	404
Jumlah	6	3048	705	259	4018

Sumber: Hasil Survey

Grafik 4.5
Laju Harian Rata – Rata (LHR) Satu Arah



BAB V

ANALISA PENGARUH PERUBAHAN JALUR TERHADAP EKONOMI MASYARAKAT

Pada bab sebelumnya telah diuraikan mengenai gambaran wilayah studi yang menjelaskan kondisi aspek sosial dan ekonomi masyarakat yang merupakan bahan untuk proses analisa. Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi perkembangan ekonomi masyarakat berupa perdagangan dan jasa di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan, Kelurahan Dinoyo, kelurahan Ketawagede dan kelurahan Penganggungan Kota Malang harus melalui beberapa tahapan analisa. Analisa merupakan suatu proses tahapan atau mengolah data yang telah tersedia, yang diperoleh baik melalui data primer maupun data sekunder yang telah dilakukan.

5.1 Analisis Statistik Pengaruh Perubahan Jalur Terhadap Ekonomi Masyarakat

Pada bagian ini disajikan mengenai pengaruh biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 1 arah dan kondisi jalan 2 arah. Analisa data menggunakan regresi linier dengan melibatkan beberapa fasilitas publik meliputi kios, warung, toko, rental, bengkel, minimarket, salon, PKL, jasa, dan counter yang terdapat di MT Haryono dan Jalan Mayjend Panjahitan Kota Malang.

Variabel bebas yang terdiri dari biaya pendapatan, biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga, waktu perjalanan serta jarak perjalanan akan dianalisa dengan variabel terikat LHR (Laju Harian Rata – Rata) menggunakan metode regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh yang paling dominan mempengaruhi perkembangan usaha masyarakat (perdagangan dan jasa) di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan Kota Malang. Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan *software* SPSS 20 didapatkan ringkasan seperti pada tabel 5.1

Tabel 5.2
Hasil Analisa Variabel biaya pendapatan, biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, jarak perjalanan

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Koefisien β	Significtion	Keterangan
LHR 1 Arah	Constant	905.533	0.001	Signifikan
	Biaya Pendapatan	3.43E-07	0.545	Tidak signifikan
	Biaya Bahan Bakar	0.000	0.487	Tidak signifikan
	Biaya Operasional	-8.70E-07	0.954	Tidak signifikan
	Biaya Rumah Tangga	7.93E-05	0.311	Tidak signifikan
	Perjalanan Waktu	-1.001	0.269	Tidak signifikan
	Perjalanan Jarak	0.482	0.659	Tidak signifikan
LHR 2 Arah	Constant	1.534.696	0.005	Signifikan
	Biaya Pendapatan	-1.65E-07	0.949	Tidak signifikan
	Biaya Bahan Bakar	0.000	0.542	Tidak signifikan
	Biaya Operasional	1.20E-05	0.735	Tidak signifikan
	Biaya Rumah Tangga	0.000	0.766	Tidak signifikan
	Perjalanan Waktu	-0.726	0.748	Tidak signifikan
	Perjalanan Jarak	0.231	0.958	Tidak signifikan

Sumber : Hasil Analisa

5.1.1. Pengaruh Biaya Pendapatan, Biaya Bahan Bakar, Biaya Operasional, Biaya Rumah Tangga, Waktu Perjalanan, dan Jarak Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Hasil perhitungan regresi linier digunakan untuk menguji pengaruh biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) beberapa fasilitas publik meliputi kios, warung, toko, rental, bengkel, minimarket, salon, PKL, jasa, dan counter pada kondisi jalan 1 arah di jalan MT Haryono dan Jalan Mayjend Panjaitan Kota Malang.

Pada model regresi linier ini, variabel bebas yang digunakan adalah biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan dan variabel terikat yang digunakan adalah laju harian rata-rata. Tabel dan persamaan regresi yang didapatkan sebagai berikut.

Tabel 5.3
Hasil Persamaan Regresi Ganda LHR 1 Arah

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Signification	Keterangan
LHR 1 Arah	Biaya Pendapatan	0.545	Tidak signifikan
	Biaya Bahan Bakar	0.487	Tidak signifikan
	Biaya Operasional	0.954	Tidak signifikan
	Biaya Rumah Tangga	0.311	Tidak signifikan
	Perjalanan Waktu	0.269	Tidak signifikan
	Perjalanan Jarak	0.659	Tidak signifikan

Sumber : Hasil Analisa

$$\begin{aligned}
 Y &= a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \\
 \text{LHR} &= 905.533 + 3.426E-7X_1 + 0.000X_2 - 8.704E-7 X_3 + \\
 & 7.927E-5X_4 - 1.001 X_5 + 0.482X_5 + e \\
 Y_1 &= \text{LHR satu Arah} \\
 X_1 &= \text{Biaya Pendapatan} \\
 X_2 &= \text{Biaya Bahan Bakar} \\
 X_3 &= \text{Biaya Operasional} \\
 X_4 &= \text{Biaya Rumah Tangga} \\
 X_5 &= \text{Waktu Perjalanan} \\
 X_6 &= \text{Jarak Perjalanan}
 \end{aligned}$$

Pada tabel tersebut diatas menunjukkan bahwa tidak ada yang berpengaruh secara signifikan terhadap usaha masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan, meskipun demikian pada dasarnya variabel biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Laju Harian Rata – Rata (LHR) kota Malang.

Secara keseluruhan variabel bebas diatas memang mempengaruhi terhadap perubahan Laju Harian Rata – Rata (LHR) di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan, karena pada dasar setiap perubahan jalur akan mempengaruhi penambahan hasil usaha masyarakat berupa perdagangan dan jasa Namun setelah dilakukan penelitian dengan menggunakan metode regresi linier berganda ternyata tidak ada yang menunjukkan adanya pengaruh terhadap perkembangan usaha masyarakat di sepanjang jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan.

5.1.1.1 Pengaruh Biaya Pendapatan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Koefisien regresi biaya pendapatan ($3.426E-7$) menunjukkan bahwa peningkatan biaya pendapatan sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar $3.426E-7$ rupiah. Nilai signifikansi / p-value ($0,545$) yang lebih besar dari α ($0,050$) menunjukkan biaya pendapatan berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 1 arah.

Tabel diatas menunjukkan bahwa tidak ada yang berpengaruh secara signifikan terhadap perkembangan usaha masyarakat di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan, meskipun demikian pada dasarnya variabel biaya pendapatan, biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan memiliki tingkat hubungan yang kuat tetapi tidak terdapat adanya hubungan yang signifikan.

Secara keseluruhan variabel bebas diatas memang mempengaruhi pertambahan hasil usaha masyarakat disepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan kota Malang, karena suatu kota akan ditandai oleh makin bertambahnya hasil kegiatan usaha masyarakat di sekitar sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan. Namun setelah dilakukan penelitian dengan menggunakan metode regresi linier berganda ternyata tidak ada yang menunjukkan adanya pengaruh terhadap LHR di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan.

5.1.1.2 Pengaruh Biaya Bahan Bakar Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Penerapan jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan bertujuan untuk pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu. Mengurangi atau menekan seminimal mungkin kemacetan/kesemrawutan pada kawasan Universitas Barawijaya dan mengoptimalkan fungsi jalan. Namun kebijakan tersebut bertolak belakang dengan keinginan masyarakat yang ketergantungan pada usaha bisnis (pedagang), karena peningkatan pengisian bahan bakar atau penambahan biaya untuk kendaraan pada jalur satu arah dalam hal bahwa perubahan jalur sangat berpengaruh pada biaya bahan bakar masyarakat berada di sepanjang koridor di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan, namun pada hasil analisa SPSS pertentangan pada pernyataan tersebut.

Pada hasil analisa regresi ganda program SPSS 20 untuk menguji pengaruh biaya bahan bakar terhadap laju harian rata – rata kondisi jalur satu arah tidak terdapat signifikan karena p-value ($0,487$) lebih besar dari α ($0,050$).

Koefisien regresi biaya bahan bakar (0.000) menunjukkan bahwa peningkatan biaya bahan bakar sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 0.000 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,487) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya bahan bakar berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 1 arah.

5.1.1.3 Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Penerapan jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan bertujuan untuk pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu. Mengurangi atau menekan seminimal mungkin kemacetan/kesemrawutan pada kawasan Universitas Barawijaya dan mengoptimalkan fungsi jalan.

Pada pengaruh biaya operasional terhadap perubahan jalur sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sangat berpengaruh karena pada sebelum jalur satu arah pada perjalanan operasional usaha masyarakat hanya satu kali perjalanan pada tujuannya namun pada perubahan jalur biaya operasional meningkat karena perjalanan barang pada tujuannya harus berputar arah dan penambahan waktu pada pencapaian tujuannya, sehingga terlihat bahwa pengaruh biaya operasional sangat berpengaruh signifikan terhadap perubahan jalur. Sebab hasil analisa SPSS 20 sebaliknya, tidak berpengaruh signifikan pada laju harian rata – rata. Pada kriteria uji SPSS 20 dimana angka lebih kecil dari 0,050 terdapat signifikan dan angka lebih besar dari 0,050 maka angka tersebut tidak signifikan, artinya variabel bebas tidak berpengaruh signifikan pada variabel terikat.

Dari hasil analisa SPSS 20 pada biaya operasional terdapat nilai signifikansi 0,954 sehingga tidak berpengaruh signifikan terhadap laju harian rata – rata karena nilai signifikan 0,954 lebih besar dari nilai 0,050.

Koefisien regresi biaya operasional (-8.704E-7) menunjukkan bahwa peningkatan biaya operasional sebesar 1 rupiah akan menurunkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 8.704E-7 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,954) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya operasional berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR)pada kondisi jalan 1 arah.

5.1.1.4 Pengaruh Biaya Rumah Tangga Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Lajur satu arah dibuat agar tatanan kota lebih teratur dan meminimalisir kemacetan yang kemungkinan besar dapat terjadi terutama pada pagi hari dan jam-jam sibuk kerja. Penerapan jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan bertujuan untuk pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu. Mengurangi atau menekan seminimal mungkin kemacetan/kesemrawutan pada kawasan universitas barawijaya dan mengoptimalkan fungsi jalan. Namun pertentangan dengan usaha ekonomi masyarakat semenjak sepanjang koridor di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan kota malang mengalami perubahan dari 2 jalur menjadi jalur satu arah demi mengurai kemacetan, terjadi efek domino dimana masyarakat terkena imbas dalam usaha yang mereka dirikan di sepanjang jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan, tingkat ekonomi masyarakat yang berdagang di sepanjang jalan menjadi masalah, Karena kecepatan kendaraan sangat kencang ketika jalan dirubah menjadi satu arah, sehingga tidak sempat untuk berhenti sekedar membeli dagangan warga yang berada di kanan jalan. Dengan demikian, dengan kecepatan kendaraan yang bisa mencapai 80 km/jam sangat berbahaya bagi pejalan kaki.

Pada kenyanya, memang pengaruh biaya rumah tangga terhadap perubahan jalur sepanjang koridor di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sangat berpengaruh signifikan karena pada sebelum jalur satu arah pada perjalanan belanja atau perjalanan kebutuhan lain usaha masyarakat dalam perhitungan biaya masih minimum untuk dipakai dalam tiap hari.

Dari hasil analisa SPSS 20 pada biaya rumah tangga terdapat nilai signifikansi 0,311 sehingga tidak berpengaruh signifikan terhadap laju harian rata – rata karena nilai signifikan 0,311 lebih besar dari nilai 0,050.

Koefisien regresi biaya rumah tangga ($7.927E-5$) menunjukkan bahwa peningkatan biaya rumah tangga sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar $7.927E-5$ rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,311) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya rumah tangga berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 1 arah.

5.1.1.5 Pengaruh Waktu Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Jalur satu arah adalah jalur yang tidak di inginkan oleh masyarakat di sepanjang jalan koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dimana masyarakat sebagian besar ketergantungan pada mata pencaharian

usaha pedagang sehingga memanipulasi biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat pedagang tersebut berupa biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga dan penhematan waktu begitu meningkat seperti pada jalur satu arah oleh sebab sebagian besar masyarakat pulang – pergi ke suatu tempat tujuan harus berputar sehingga menghabiskan waktu dua kali lipat dari sebelumnya pada perputaran arah tersebut .

Dari pengaruh waktu perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) sangat berpengaruh pada jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend panjahitan dimana perjalanan masyarakat menuju suatu tempat tujuan harus begitu berputar jalur karena perjalanan ke suatu tempat tujuan atau sebaliknya tidak akan melewati jalur yang pertama dilewati dan harus berputar arah sehingga waktu perjalanan sangat berpengaruh terhadap jalur satu arah dari hasil lapangan, namun hasil analisa regresi ganda uji program SPSS 20 menunjukkan jarak perjalanan berpengaruh tidak signifikan terhadap laju harian rata-rata.

Dari hasil regresi ganda dengan uji program SPSS 20, menunjukkan bahwa nilai signifikansi regresi waktu perjalanan (0,540) yang lebih besar dari (0,050) artinya bahwa waktu perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada jalur satu arah. Dimana dari criteria nilai variable lebih besar dari α (0,050) maka, menunjukkan bahwa variable bebas tersebut berpengaruh tidak signifikan terhadap variable terikat dan bila variable lebih kecil dari α (0,050), maka variable bebas tersebut berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

Pada model regresi linier ini, variabel bebas yang digunakan adalah waktu perjalanan dan variabel terikat yang digunakan adalah laju harian rata-rata.

Koefisien regresi waktu perjalanan (-1.001) menunjukkan bahwa peningkatan waktu perjalanan sebesar 1 rupiah akan menurunkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 1.001 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,540) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan waktu perjalanan berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 1 arah.

5.1.1.6 Pengaruh Jarak perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 1 Arah

Jalur satu arah merupakan jalur yang tidak di inginkan oleh masyarakat di sepanjang jalan koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dimana masyarakat sebagian besar ketergantungan pada mata pencaharian usaha pedagang sehingga memanipulasi biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat pedagang tersebut berupa biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga dan memperpanjang jarak perjalanan yang begitu meningkat seperti pada jalur satu arah.

Dari pengaruh jarak perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) tidak berpengaruh pada jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend panjahitan dimana perjalanan masyarakat menuju suatu tempat tujuan yang begitu berputar jalur karena perjalanan ke suatu tempat tujuan atau sebaliknya tidak akan melewati jalur yang pertama dilewati sehingga jarak perjalanan sangat berpengaruh terhadap jalur satu arah dari hasil lapangan, namun hasil analisa regresi ganda uji program SPSS 20, menunjukkan bahwa pengaruh jarak perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) berpengaruh tidak signifikan..

Dari hasil regresi ganda dengan uji program SPSS 20, menunjukkan bahwa nilai signifikansi regresi jarak perjalanan (0,659) yang lebih besar dari (0,050) artinya bahwa jarak perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada jalur satu arah. Dimana dari kriteria nilai variable lebih besar dari α (0,050) maka, menunjukkan bahwa variable bebas tersebut berpengaruh tidak signifikan terhadap variable terikat dan bila variable lebih kecil dari α (0,050), maka variable bebas tersebut berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat. Koefisien regresi jarak perjalanan (0,482) menunjukkan bahwa peningkatan jarak perjalanan sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 0,482 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,659) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan jarak perjalanan berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 1 arah.

5.1.2 Pengaruh Biaya Pendapatan, Biaya Bahan Bakar, Biaya Operasional, Biaya Rumah Tangga, Waktu Perjalanan, dan Jarak Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 Arah

Hasil perhitungan regresi linier digunakan untuk menguji pengaruh biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) beberapa fasilitas publik meliputi kios, warung, toko, rental, bengkel, minimarket, salon, PKL, jasa, dan counter pada kondisi jalan 2 arah di Jalan Panjaitan Kota Malang.

Pada model regresi linier ini, variabel bebas yang digunakan adalah biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan dan variabel terikat yang digunakan adalah laju harian rata-rata. Persamaan regresi yang didapatkan sebagai berikut.

Tabel 5.4
Hasil Persamaan Regresi Ganda LHR 2 Arah

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Signification	Keterangan
LHR 2 Arah	Biaya Pendapatan	0.949	Tidak signifikan
	Biaya Bahan Bakar	0.542	Tidak signifikan
	Biaya Operasional	0.735	Tidak signifikan
	Biaya Rumah Tangga	0.766	Tidak signifikan
	Perjalanan Waktu	0.748	Tidak signifikan
	Perjalanan Jarak	0.958	Tidak signifikan

$$\begin{aligned}
 Y &= a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \\
 \text{LHR} &= 1534.696 - 1.650E-7 X_1 + 0.000 X_2 - 1.201E-5 X_3 + \\
 &\quad 0.000 X_4 - 0.726 X_5 + 0.231 X_6 + e \\
 Y_1 &= \text{LHR satu Arah} \\
 X_1 &= \text{Biaya Pendapatan} \\
 X_2 &= \text{Biaya Bahan Bakar} \\
 X_3 &= \text{Biaya Operasional} \\
 X_4 &= \text{Biaya Rumah Tangga} \\
 X_5 &= \text{Waktu Perjalanan} \\
 X_6 &= \text{Jarak Perjalanan}
 \end{aligned}$$

Dari tabel menunjukkan bahwa tidak ada yang berpengaruh secara signifikan terhadap usaha masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan, meskipun demikian pada dasarnya variabel biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Laju Harian Rata – Rata (LHR) jalur dua arah.

Secara keseluruhan variabel bebas diatas memang tidak mempengaruhi terhadap perubahan Laju Harian Rata – Rata (LHR) di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan, karena pada dasar setiap perubahan jalur tidak mempengaruhi penambahan hasil usaha masyarakat berupa perdagangan dan jasa Namun setelah dilakukan penelitian dengan menggunakan metode regresi linier berganda ternyata tetap tidak ada yang menunjukkan adanya pengaruh terhadap perkembangan usaha masyarakat di sepanjang jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan.

5.1.2.1 Pengaruh Biaya Pendapatan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah

Tabel diatas menunjukkan bahwa tidak ada yang berpengaruh secara signifikan terhadap perkembangan usaha masyarakat di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan, meskipun demikian pada dasarnya variabel biaya

pendapatan, memiliki tingkat hubungan yang kuat tetapi tidak terdapat adanya hubungan yang signifikan.

Secara keseluruhan variabel bebas diatas memang mempengaruhi pertambahan hasil usaha masyarakat disepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan kota Malang, karena suatu kota akan ditandai oleh makin bertambahnya hasil kegiatan usaha masyarakat di sekitar sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan. Namun setelah dilakukan penelitian dengan menggunakan metode regresi linier berganda ternyata tidak ada yang menunjukkan adanya pengaruh biaya pendapatan terhadap LHR di jalan MT Haryono dan Mayjend Panjahitan. Pada dasarnya kriteria uji analisis SPSS 20, dimana nilai atau angka lebih besar dari 0,050 menunjukkan tidak ada hubungan signifikan dan jika nilai atau angka lebih kecil dari 0,050 maka menunjukkan adanya tingkat hubungan atau pengaruh signifikan antara biaya pendapatan terhadap laju harian rata – rata.

Dari hasil analisa uji SPSS 20 dengan nilai signifikansi 0,949 lebih besardari α 0,050 menunjukkan bahwa biaya pendapatan berpengaruh tidak signifikan terhadap laju harian rata – rata pada kondisi jalur dua arah. Koefisien regresi biaya pendapatan (-1.650E-7) menunjukkan bahwa peningkatan biaya pendapatan sebesar 1 rupiah akan menurunkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 3.426E-7 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,949) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya pendapatan berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 2 arah.

5.1.2.2 Pengaruh Biaya Bahan Bakar Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah

Rencana kebijakan pemerintah akan Penerapan jalur satu arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan bertujuan untuk pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu. Mengurangi atau menekan seminimal mungkin kemacetan/kesemrawutan pada kawasan Universitas Baruwijaya dan mengoptimalkan fungsi jalan. Namun kebijakan tersebut tidak diterima oleh masyarakat yang ketergantungan pada usaha bisnis (pedagang), karena peningkatan pengisian bahan bakar atau penambahan biaya untuk kendaraan pada jalur satu arah dalam hal bahwa perubahan jalur sangat berpengaruh pada biaya bahan bakar masyarakat berada di sepanjang koridor di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan, menurut masyarakat jalan dua arah ini sudah memadai dan nyaman untuk bejuaan karena jalan dua arah masyarakat berkegiatan ke suatu tempat bisa menghemat bahan bakar dan cepat tercapai pada tujuannya dari pada jalur satu arah sehingga sampai berputar arah dan berjam – jam sampai kehabisan bahan bakar. Namun pada hasil analisa SPSS tidak pertentangan pada pernyataan tersebut.

Pada hasil analisa regresi ganda program SPSS 20 untuk menguji pengaruh biaya bahan bakar terhadap laju harian rata – rata kondisi jalur satu arah tidak terdapat signifikan karena p-value (0,542) lebih besar dari α (0,050), sehingga dalam hal bahwa biaya bahan bakar tidak berpengaruh pada laju harian rata – rata jalur dua arah

Koefisien regresi biaya bahan bakar (0.000) menunjukkan bahwa peningkatan biaya bahan bakar sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 0.000 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,542) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya bahan bakar berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 2 arah.

5.1.2.3 Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah

Pada pengaruh biaya operasional terhadap perubahan jalur sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan tidak berpengaruh karena pada sebelum jalur satu arah pada perjalanan operasional usaha masyarakat hanya satu kali perjalanan pada tujuannya karena kegiatan pergerakan masyarakat dalam hal pengiriman barang usaha pada tujuannya atau sebaliknya tidak berputar sehingga biaya operasional tidak meningkat, sehingga terlihat bahwa pengaruh biaya operasional tidak berpengaruh signifikan terhadap perubahan jalur. Dalam hasil analisa SPSS 20 memang menunjukkan bahwa biaya operasional terhadap laju harian rata - rata tidak berpengaruh signifikan pada laju harian rata – rata. Pada kriteria uji SPSS 20 dimana angka lebih kecil dari 0,050 terdapat signifikan dan angka lebih besar dari 0,050 maka angka biaya operasional tersebut tidak signifikan, artinya variabel bebas tidak berpengaruh signifikan pada variabel terikat.

Dari hasil analisa SPSS 20 pada biaya operasional terdapat nilai signifikansi 0,735 sehingga tidak berpengaruh signifikan terhadap laju harian rata – rata karena nilai signifikan 0,954 lebih besar dari nilai 0,050.

Koefisien regresi biaya operasional (1.201E-5) menunjukkan bahwa peningkatan biaya operasional sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 1.201E-5 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,735) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya operasional berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 2 arah.

5.1.2.4 Pengaruh Biaya Rumah Tangga Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah

Pada jalur dua arah akan mengakibatkan pada kepadatan lalu-lintas di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sebab daya tampung jalur lebih kecil dari pada peningkatan volume lalu lintas pada tiap tahunnya, namun disisi lain masyarakat yang bermata pencaharian pada usaha (pedagang) meningkat.

Dari pengaruh biaya rumah tangga terhadap laju harian rata – rata dua arah tidak berpengaruh signifikan karena manajemen biaya pada tiap rumah tangga lebih hemat dibandingkan biaya tiap rumah tangga terhadap laju harian rata – rata pada jalur dua arah. Sebelum satu arah tidak ada peningkatan biaya setiap rumah tangga oleh sebab perbelanjaan masyarakat tidak berputar arah sehingga biaya untuk perjalanan belanja tidak meningkat atau tidak berpengaruh sama sekali.

Pada hasil uji SPSS 20 dengan menggunakan analisis regresi ganda tidak terdapat angka biaya rumah tangga yang signifikan artinya tidak ada pengaruh biaya rumah tangga terhadap laju harian rata – rata jalur dua arah. Dari kriteria uji hipotesis SPSS dimana nilai signifikansi biaya rumah tangga 0,766 lebih besar dari 0,050 menunjukkan biaya rumah tangga berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 2 arah.

Koefisien regresi biaya rumah tangga (0.000) menunjukkan bahwa peningkatan biaya rumah tangga sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 0.000 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,766) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan biaya rumah tangga berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalur 2 arah.

5.1.2.5 Pengaruh Waktu Perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah

Jalur dua arah merupakan jalur yang di inginkan oleh masyarakat di sepanjang jalan koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dimana masyarakat sebagian besar ketergantungan pada mata pencaharian usaha pedagang sehingga memanilisir biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat pedagang tersebut berupa biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga dan penhematan waktu tidak begitu meningkat seperti pada jalur satu arah.

Dari pengaruh waktu perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) tidak berpengaruh pada jalur dua arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend panjahitan dimana perjalanan masyarakat menuju suatu tempat tujuan tidak begitu berputar jalur karena perjalanan ke suatu

tempat tujuan atau sebaliknya akan melewati jalur yang pertama dilewati sehingga waktu perjalanan tidak berpengaruh terhadap jalur dua arah dari hasil lapangan maupun hasil analisa regresi ganda uji program SPSS 20.

Dari hasil regresi ganda dengan uji program SPSS 20, menunjukkan bahwa nilai signifikansi regresi waktu perjalanan (0,748) yang lebih besar dari (0,050) artinya bahwa waktu perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada jalur dua arah. Dimana dari kriteria nilai variable lebih besar dari α (0,050) maka, menunjukkan bahwa variable bebas tersebut berpengaruh tidak signifikan terhadap variable terikat dan bila variable lebih kecil dari α (0,050), maka variable bebas tersebut berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat. Pada model regresi linier ini, variabel bebas yang digunakan adalah waktu perjalanan dan variabel terikat yang digunakan adalah laju harian rata-rata.

Koefisien regresi waktu perjalanan (-0.726) menunjukkan bahwa peningkatan waktu perjalanan sebesar 1 rupiah akan menurunkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 0.726 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,748) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan waktu perjalanan berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalur 2 arah.

5.1.2.6 Pengaruh Jarak perjalanan Terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) Pada Kondisi Jalan 2 arah

Jalur dua arah merupakan jalur yang di inginkan oleh masyarakat di sepanjang jalan koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan dimana masyarakat sebagian besar ketergantungan pada mata pencaharian usaha pedagang sehingga memanalisir biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat pedagang tersebut berupa biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga dan memperpendek jarak tidak begitu meningkat seperti pada jalur satu arah.

Dari pengaruh jarak perjalanan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) tidak berpengaruh pada jalur dua arah di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan Mayjend panjahitan dimana perjalanan masyarakat menuju suatu tempat tujuan tidak begitu berputar jalur karena perjalanan ke suatu tempat tujuan atau sebaliknya akan melewati jalur yang pertama dilewati sehingga jarak perjalanan tidak berpengaruh terhadap jalur dua arah dari hasil lapangan maupun hasil analisa regresi ganda uji program SPSS 20.

Dari hasil regresi ganda dengan uji program SPSS 20, menunjukkan bahwa nilai signifikansi regresi jarak perjalanan (0,748) yang lebih besar dari (0,050) artinya bahwa jarak perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada jalur dua arah. Dimana dari kriteria nilai variable lebih besar dari α (0,050) maka, menunjukkan bahwa variable bebas tersebut berpengaruh tidak signifikan

terhadap variable terikat dan bila variable lebih kecil dari α (0,050), maka variable bebas tersebut berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

Pada model regresi linier ini, variabel bebas yang digunakan adalah jarak perjalanan dan variabel terikat yang digunakan adalah laju harian rata-rata.

Koefisien regresi jarak perjalanan (0.231) menunjukkan bahwa peningkatan jarak perjalanan sebesar 1 rupiah akan meningkatkan Laju Harian Rata-Rata (LHR) sebesar 0.231 rupiah. Nilai signifikansi / p-value (0,958) yang lebih besar dari α (0,050) menunjukkan jarak perjalanan berpengaruh tidak signifikan terhadap Laju Harian Rata-Rata (LHR) pada kondisi jalan 2 arah.

5.2 Analisis Pengaruh Perubahan Jalur Terhadap Ekonomi Masyarakat

Pada analisis pengaruh perubahan jalur terhadap ekonomi masyarakat di sepanjang koridor jalan MT haryono dan jalan Myjend Panjahitan yang melibatkan beberapa jenis usaha pedagang masyarakat berupa beberapa fasilitas publik meliputi kios, warung, toko, rental, bengkel, minimarket, salon, PKL, jasa, dan counter pada kondisi perubahan jalur di Jalan MT Haryono dan Mayjend Panjaitan Kota Malan

Tabel 5.5
Hasil Analisa Variabel biaya pendapatan, biaya operasional, biaya bahan bakar, biaya rumah tangga, waktu perjalanan, jarak perjalanan

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Koefisien β	Signification	Keterangan
LHR 1 Arah	Constant	905.533	0.001	Signifikan
	Biaya Pendapatan	3.43E-07	0.545	Tidak signifikan
	Biaya Bahan Bakar	0.000	0.487	Tidak signifikan
	Biaya Operasional	-8.70E-07	0.954	Tidak signifikan
	Biaya Rumah Tangga	7.93E-05	0.311	Tidak signifikan
	Perjalanan Waktu	-1.001	0.269	Tidak signifikan
LHR 2 Arah	Perjalanan Jarak	0.482	0.659	Tidak signifikan
	Constant	1.534.696	0.005	Signifikan
	Biaya Pendapatan	-1.65E-07	0.949	Tidak signifikan
	Biaya Bahan Bakar	0.000	0.542	Tidak signifikan
	Biaya Operasional	1.20E-05	0.735	Tidak signifikan
	Biaya Rumah Tangga	0.000	0.766	Tidak signifikan
	Perjalanan Waktu	-0.726	0.748	Tidak signifikan
	Perjalanan Jarak	0.231	0.958	Tidak signifikan

Sumber : Hasil Analisa

5.2.1 Pengaruh Biaya Masyarakat Dan Waktu, Jarak

Perjalanan Terhadap Perubahan Jalur Satu Arah

Pada hasil analisis statistik dengan program SPSS 20 dari variabel bebas terhadap variabel terikat tidak ada saling mempengaruhi satu sama lain berupa biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan terhadap Laju harian Rata-Rata tidak ada pengaruh signifikan namun pada kenyataan terjadi perubahan jalur sangat mempengaruhi terhadap ekonomi masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan.

Lihat dari hasil analisis uji statistik menunjukkan bahwa biaya pendapatan dengan nilai signifikansi (0,5450), biaya bahan bakar nilai signifikansi (0,487), biaya operasional nilai signifikansi (0,954), biaya rumah tangga nilai signifikansi (0,311), waktu perjalanan nilai signifikansi (0,369) dan (0,659). Dari hasil variabel tersebut dimana angka variabel bebas lebih besar dari α (0,050) berpengaruh tidak signifikan terhadap variabel terikat dan angka variabel bebas lebih kecil dari α (0,050), maka berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

Pada hasil angka variabel bebas diatas berpengaruh tidak signifikan terhadap variabel terikat dengan artinya bahwa ekonomi masyarakat berupa biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, perjalanan waktu dan perjalanan jarak, tidak berpengaruh pada perubahan jalur satu arah yang melibatkan beberapa jenis usaha pedagang masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan kota Malang. Seperti pada table dibawah ini:

Tabel 5.6
Hasil Biaya Masyarakat Jalur Satu arah

No	Fasilitas	LHR Satu Arah	Biaya Pendapatan (Sig)	Biaya Bahan Bakar (Sig)	Biaya Operasional (Sig)	Biaya Rumah Tangga (Sig)	Waktu Perjalanan (Sig)	Jarak Perjalanan (Sig)
1	Kios	392	0.545	0.487	0.954	0.311	0.269	0.659
2	Warung	394						
3	Toko	380						
4	Rental	393						
5	Bengkel	418						
6	Minimarket	394						
7	Salon	384						
8	PKL	438						
9	Jasa	421						
10	Cocokan	404						

Sumber : Hasil Analisis

Dari hasil analisa Laju Harian Rata – Rata (LHR) jalur satu arah terdapat tiga (3) klasifikasi yaitu: kepadatan tinggi, kepadatan sedang dan kepadatan rendah, dimana terjadi kepadatan tinggi di tiga (2) titik kemacetan yaitu di jalan MT Haryono, kepadatan sedang di tiga (3) titik yaitu di jalan MT Haryono satu (1) titik dan di jalan Mayjend Panjahitan dua (2) titik kemacetan. Sedangkan kepadatan rendah ada dua (2) titik yaitu di di jalan MT Haryono satu (1) titik dan di jalan Mayjend Panjahitan satu (1) titik yang paling dominasi titik kemacetan rendah.

Dalam menentukan klasifikasi Laju Harian Rata – Rata (LHR) jalur satu arah dengan menggunakan rumus klasifikasi untuk mencari Laju Harian Rata – Rata (LHR) dengan 3 (tiga) kelas dari klasifikasi tertinggi, sedang dan terendah yaitu dengan rumus:

$$\text{Klasifikasi} = \frac{\text{Tertinggi} - \text{terendah}}{\text{Kelas}}$$

$$\text{Klasifikasi} = \frac{438 - 380}{3}$$

$$= 20$$

Mengklasifikasinya:

Tertinggi	: T = 422 – 442
Sedang	: S = 401 – 421
Terendah	: R = 380 – 400

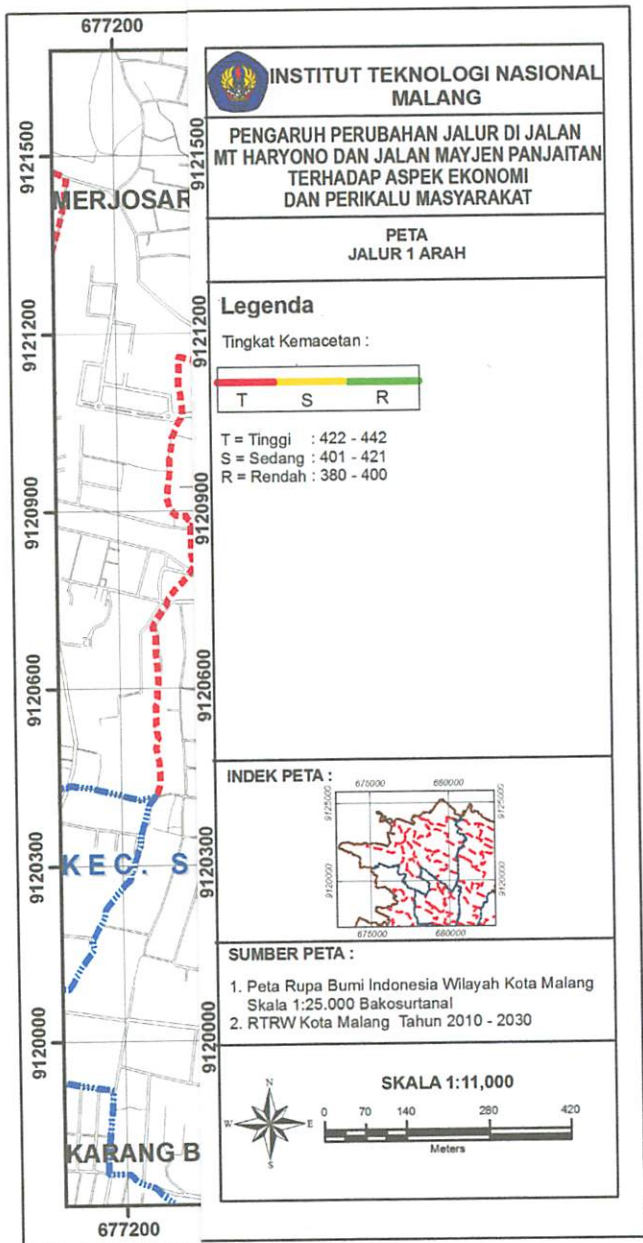
Maka, hasil klasifikasi Laju Harian Rata – Rata (LHR) jalur satu arah terdapat klasifikasi tertinggi (T), klasifikasi sedang (S) dan klasifikasi terendah (R), dimana titik klasifikasi kemacetan rendah lebih banyak dari pada klasifikasi kemacetan sedang dan kemacetan tinggi di jalan koridor di jalan MT Haryono dan Jalan Mayjend Panjahitan kota Malang yang merupakan jalan alternatif antara kota Malang dengan kota Batu. Untuk itu agar lebih jelas lihat pada tabel dan peta berikut ini :

Tabel 57
Analisa Laju Harian Rata – Rata (LHR) Satu Arah

No	koridor jalan	LHR	Klasifikasi Kemacetan
1	Jalur satu arah	438	Tertinggi (T)
2		421	Sedang (S)
3		418	Sedang (S)
4		404	Sedang (S)
5		394	Terendah (R)
6		394	Terendah (R)

No	koridor jalan	LHR	Klasifikasi Kemacetan
7		393	Terendah (R)
8		392	Terendah (R)
9		384	Terendah (R)
10		380	Terendah (R)
Jumlah		4018	

Sumber : Hasil Analisa



**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG**

**PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN
MT HARYONO DAN JALAN MAYJEN PANJAITAN
TERHADAP ASPEK EKONOMI
DAN PERIKALU MASYARAKAT**

**PETA
JALUR 1 ARAH**

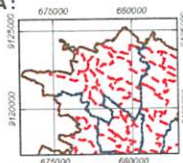
Legenda

Tingkat Kemacetan :



T = Tinggi : 422 - 442
S = Sedang : 401 - 421
R = Rendah : 380 - 400

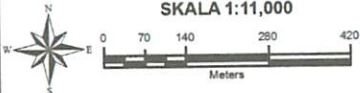
INDEK PETA :

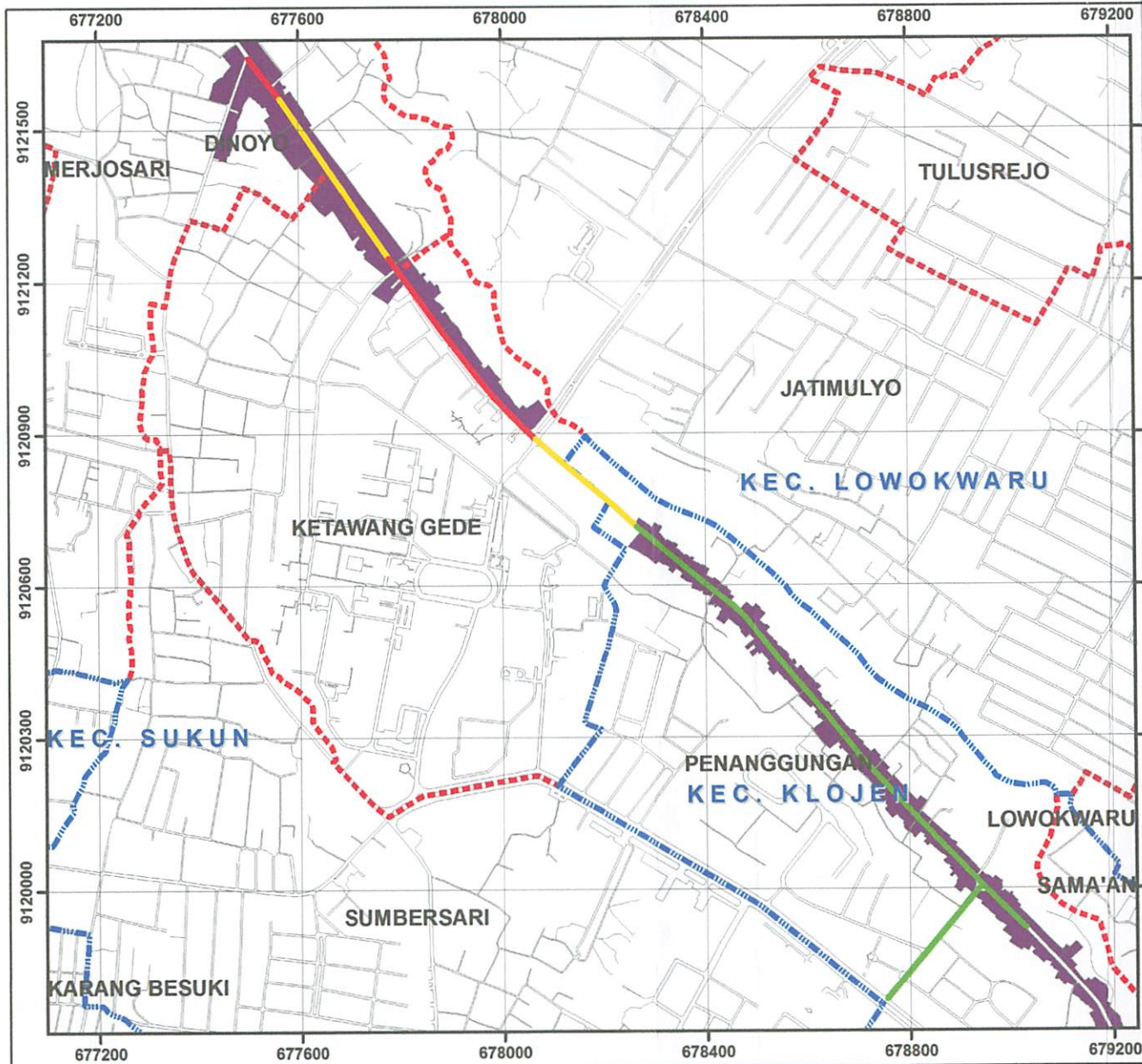


SUMBER PETA :

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang Skala 1:25.000 Baksurtanal
2. RTRW Kota Malang Tahun 2010 - 2030

SKALA 1:11,000





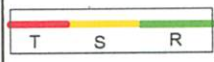
 **INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG**

**PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN
MT HARYONO DAN JALAN MAYJEN PANJAITAN
TERHADAP ASPEK EKONOMI
DAN PERIKALU MASYARAKAT**

**PETA
JALUR 1 ARAH**

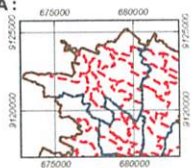
Legenda

Tingkat Kemacetan :



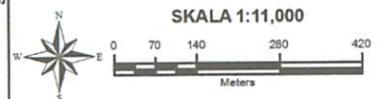
T = Tinggi : 422 - 442
S = Sedang : 401 - 421
R = Rendah : 380 - 400

INDEK PETA :



SUMBER PETA :

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang Skala 1:25.000 Bakosurtanal
2. RTRW Kota Malang Tahun 2010 - 2030



<p>1. <i>[Faint text]</i></p>	<p>2. <i>[Faint text]</i></p>	<p>3. <i>[Faint text]</i></p>	<p>4. <i>[Faint text]</i></p>
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

<p>5. <i>[Faint text]</i></p>	<p>6. <i>[Faint text]</i></p>	<p>7. <i>[Faint text]</i></p>	<p>8. <i>[Faint text]</i></p>
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

<p>9. <i>[Faint text]</i></p>	<p>10. <i>[Faint text]</i></p>	<p>11. <i>[Faint text]</i></p>	<p>12. <i>[Faint text]</i></p>
-------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

5.2.2 Pengaruh Biaya usaha pedagang Masyarakat Dan Waktu, Jarak Perjalanan Terhadap Perubahan Jalur Dua Arah

Pada pengaruh biaya usaha pedagang masyarakat dan waktu perjalanan, jarak perjalanan tidak berpengaruh pada kegiatan usaha keuntungan pedagang masyarakat di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan. Namun sering terjadi kemacetan namun dari sisi lain pendapatan masyarakat semakin meningkat. Dari hasil statistic uji SPSS 20 menunjukkan ekonomi masyarakat tidak ada pengaruh signifikan terhadap perubahan jalur dua arah.

Lihat dari hasil analisis uji statistik menunjukkan bahwa biaya pendapatan dengan nilai signifikansi (0,949), biaya bahan bakar nilai signifikansi (0,766), biaya operasional nilai signifikansi (0,735), biaya rumah tangga nilai signifikansi (0,311), waktu perjalanan nilai signifikansi (0,748) dan perjalanan jarak dengan nilai signifikansi (0,958). Dari hasil variabel tersebut dimana angka variabel bebas lebih besar dari α (0,050) berpengaruh tidak signifikan terhadap variabel terikat dan angka variabel bebas lebih kecil dari α (0,050), maka berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

Pada hasil angka variabel bebas diatas berpengaruh tidak signifikan terhadap variabel terikat dengan artinya bahwa ekonomi masyarakat berupa biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, perjalanan waktu dan perjalanan jarak, tidak berpengaruh pada perubahan jalur satu arah yang melibatkan beberapa jenis usaha pedagang masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitang kota Malang. Seperti pada table dibawah ini:

Tabel 5.8
Hasil Biaya Masyarakat Jalur Dua arah

No	Fasilitas	LEIR Dua Arah	Biaya Pendapatan (Sig)	Biaya Bahan Bakar (Sig)	Biaya Operasional (Sig)	Biaya Rumah Tangga (Sig)	Waktu Perjalanan (Sig)	Jarak Perjalanan (Sig)
1	Kios	823	0.949	0.542	0.735	0.766	0.748	0.958
2	Warung	841						
3	Toko	774						
4	Rental	777						
5	Bengkel	824						
6	Minimarket	816						
7	Salon	797						
8	PKL	879						
9	Jasa	850						
10	Conster	799						

Sumber : Hasil Analisa

Lihat pada pengaruh jalur dua arah terhadap ekonomi masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan berupa biayapendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, dan biaya rumah tangga terjadi tiga (3) pengaruh Laju Harian Rata – Rata (LHR). Dalam pengaruh tersebut dibedakan menjadi tiga(3) klasifikasi yaitu :

- Kepadatan tinggi
- Kepadatan sedang
- Kepadatan rendah.

Dari tiga klasifikasi tersebut terjadi kepadatan tinggi ada dua (2) titik, kepadatan sedang ada dua (2) titik dan kepadatan rendah ada dua (2) titik. Dimana terjadi pada dua lokasi yaitu jalan MT Haryono dan Jalan Mayjend Panjahitan.

Dalam menentukan klasifikasi Laju Harian Rata – Rata (LHR) jalur dua arah dengan menggunakan rumus klasifikasi untuk mencari Laju Harian Rata – Rata (LHR) dengan 3 (tiga) kelas dari klasifikasi tertinggi, sedang dan terendah yaitu dengan rumus:

$$\text{Klasifikasi} = \frac{\text{Tertinggi} - \text{terendah}}{\text{Kelas}}$$

$$\text{Klasifikasi} = \frac{897 - 744}{3}$$

$$= 51$$

Mengklasifikasinya:

Tertinggi	: T = 878 – 929
Sedang	: S = 826 – 877
Terendah	: R = 774 – 825

Maka, hasil klasifikasi Laju Harian Rata – Rata (LHR) jalur dua arah terdapat klasifikasi tertinggi (T), klasifikasi sedang (S) dan klasifikasi terendah (R), dimana titik klasifikasi kemacetan rendah lebih banyak dari pada klasifikasi kemacetan sedang dan kemacetan tinggi yang terdapat di sepanjang jalan koridor di jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan kota Malang yang sebagai jalur alternatif antara kota Malang dan kota Batu. Untuk lebih jelas lihat pada tabel dan peta berikut ini:

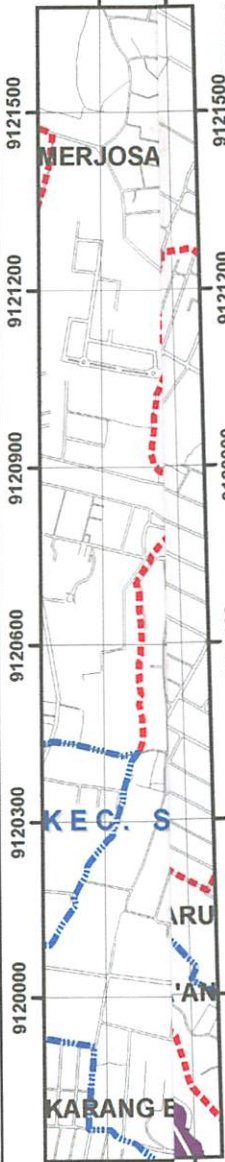
Tabel 59
Analisa Laju Harian Rata – Rata (LHR) Dua Arah

No	koridor jalan	LHR	Klasifikasi Kemacetan
1	Jalur dua arah	897	Tertinggi (T)
2		850	Sedang (S)
3		841	Sedang (S)
4		824	Terendah (R)

No	koridor jalan	LHR	Klasifikasi Kemacetan
5		823	Terendah (R)
6		816	Terendah (R)
7		799	Terendah (R)
8		797	Terendah (R)
9		777	Terendah (R)
10		774	Terendah (R)
Jumlah		8198	8198

Sumber : Hasil Analisa

677200 9200



677200 79200



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN
MT HARYONO DAN JALAN MAYJEN PANJAITAN
TERHADAP ASPEK EKONOMI
DAN PERIKALU MASYARAKAT

PETA
JALUR 2 ARAH

Legenda

Tingkat Kemacetan :

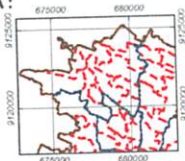


T = Tinggi : 878 - 929

S = Sedang : 826 - 877

R = Rendah : 774 - 825

INDEK PETA :



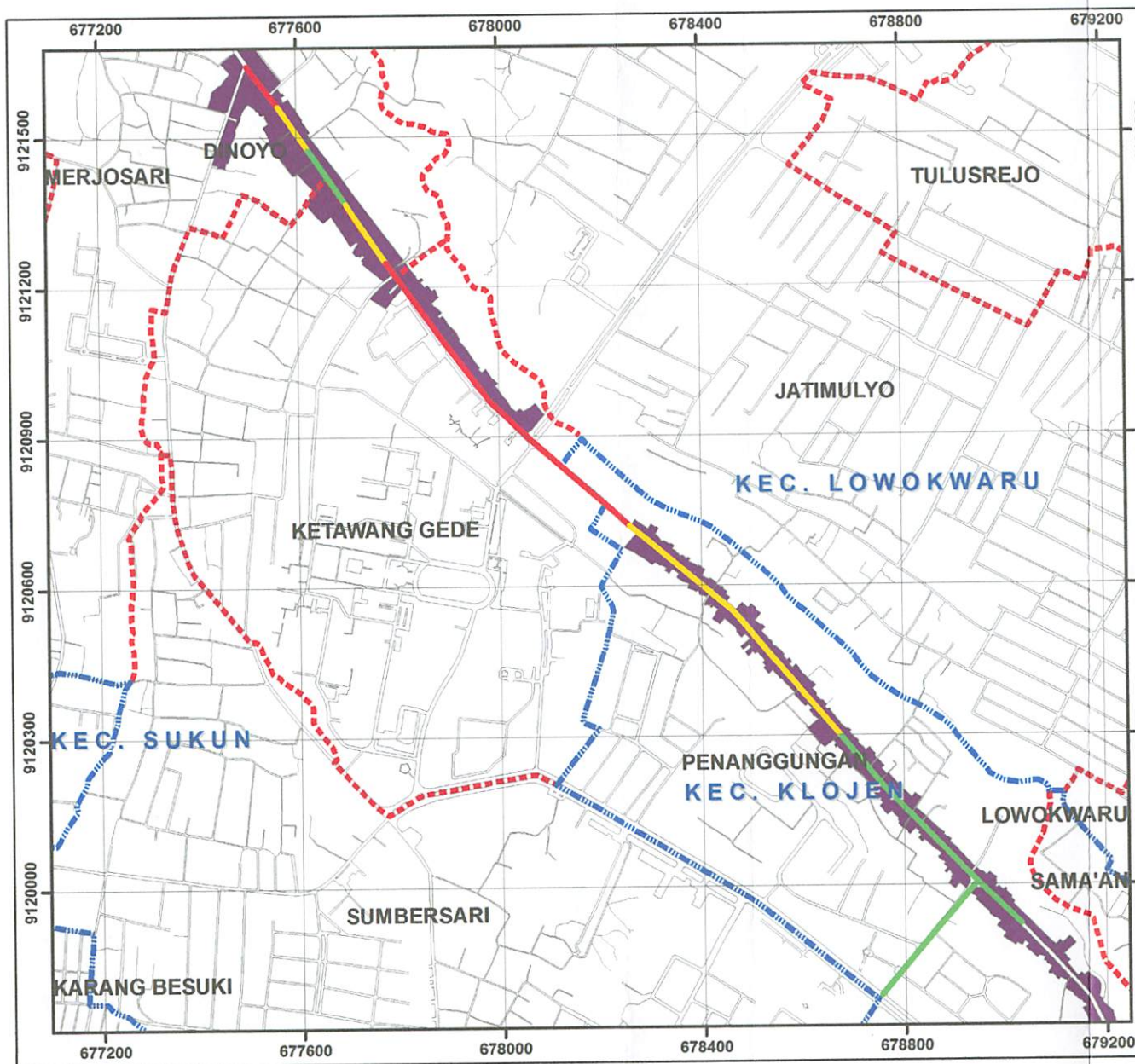
SUMBER PETA :


1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang
Skala 1:25.000 Bakosurtanal
2. RTRW Kota Malang Tahun 2010 - 2030



SKALA 1:11,000






**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG**
**PENGARUH PERUBAHAN JALUR DI JALAN
MT HARYONO DAN JALAN MAYJEN PANJAITAN
TERHADAP ASPEK EKONOMI
DAN PERIKALU MASYARAKAT**

**PETA
JALUR 2 ARAH**

Legenda
 Tingkat Kematatan :

T	S	R
---	---	---

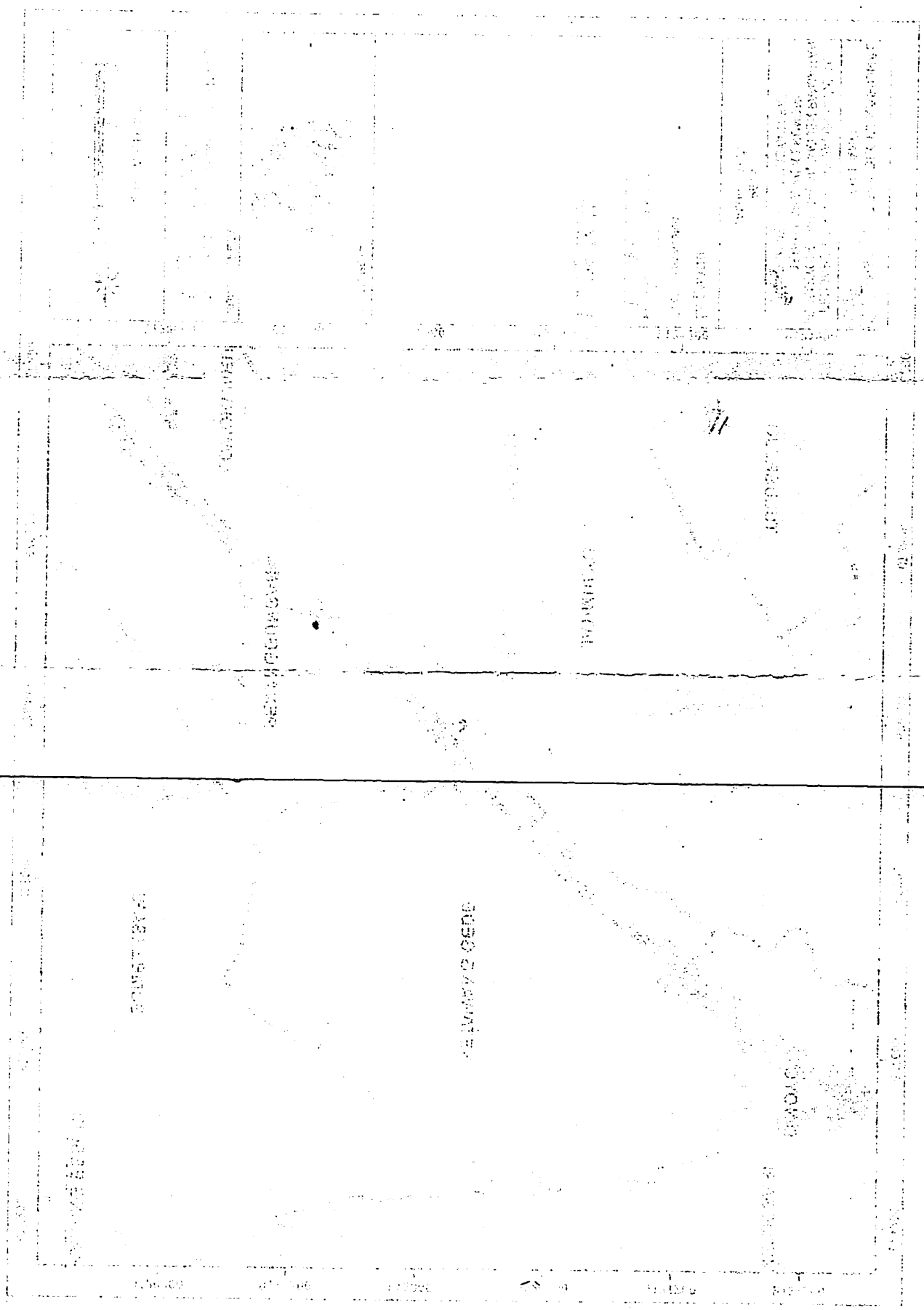
T = Tinggi : 878 - 929
 S = Sedang : 826 - 877
 R = Rendah : 774 - 825



SUMBER PETA :

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang Skala 1:25.000 Bakosurtanal
2. RTRW Kota Malang Tahun 2010 - 2030





VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

VALVE

BAB VI PENUTUP

Pada bab ini akan membahas mengenai kesimpulan dan rekomendasi setelah selesai menyusun hasil dari penelitian ini. Dimana isi dari kesimpulan adalah untuk menjawab sasaran yang sudah ditetapkan, selanjutnya merekomendasi untuk tindak lanjut setelah selesainya penelitian ini.

6.1 Kesimpulan

Perubahan jalur merupakan solusi yang tepat untuk menyelesaikan masalah kemacetan dimana jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan sebagai salah satu jalur kemacetan di tiap hari karena kapasitas daya tampung pelebaran antara jalan bagian kiri dan jalan bagian kanan lebih kecil dibandingkan peningkatan jumlah volume kendaraan di tiap menit pada waktu masih jalan masih dua arah mencapai 879/menit – 850/menit. Namun dari sisi lain ada keuntungan bagi usaha pedagang masyarakat di sekitar jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan yang semakin meningkat pada jalur dua arah.

Pada saat perubahan jalur dua arah menjadi jalur satu arah, terjadi pro – kontra antara masyarakat akibat terjadi kerugian biaya pendapatan usah pedagang masyarakat dari berbagai jenis usaha pedagang dan peningkatan pengeluaran biaya ongkos untuk biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga. Disisi lain peningkatan waktu perjalanan dan jarak perjalanan menuju tempat tujuan maupun sebaliknya, dimana perjalanan tersebut harus berputar arah tidak pada jalur dua arah sehingga perubahan jalur sangat berpengaruh terhadap ekonomi masyarakat di sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan.

Pada hasil uji statistic program SPSS 20 menunjukkan bahwa perubahan jalur satu arah maupun perubahan jalur dua arah adanya persamaan tidak terdapat pengaruh signifikan terhadap ekonomi masyarakat berupa biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan. Dimana variabel tersebut tidak signifikan karena nilai hasil signifikansi lebih besar dari α (0.050).

6.2 Rekomendasi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi alternative referensi dan juga dapat dijadikan acuan dalam memberikan arahan perubahan jalur di jalan MT Haryono dan jalur Mayjend Panjahitan Kota Malang berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi ekonomi masyarakat berupa biaya

pendapatan/hari, biaya bahan bakar/hari, biaya operasional/hari, biaya rumah tangga/hari, waktu perjalanan dan jarak perjalanan masyarakat dengan memperhatikan faktor-faktor lain yang mempengaruhi jalur MT Haryono dan jalur Mayjend Panjahitan Kota Malang. Adapun tindakan yang dapat direkomendasikan untuk menjadi pertimbangan pada arahan perkembangan jalur yaitu adalah:

1. Dapat diketahui bahwa berdasarkan hasil dari uji statistik dengan metode regresi ganda, Laju Harian Rata - Rata (LHR) dua arah berpengaruh tidak signifikan terhadap ekonomi masyarakat berupa biaya pendapatan, biaya bahan bakar, biaya operasional, biaya rumah tangga, waktu perjalanan dan jarak perjalanan, dengan hasil nilai signifikansi (0,949), biaya bahan bakar nilai signifikansi (0,766), biaya operasional nilai signifikansi (0,735), biaya rumah tangga nilai signifikansi (0,311), waktu perjalanan nilai signifikansi (0,748) dan perjalanan jarak dengan nilai signifikansi (0,958). (di rangkuman tabel 5.4). Dengan alasan adanya jalur dua arah bisa meningkatkan peningkatan ekonomi masyarakat di sekitar jalur MT Haryono dan jalur Mayjend Panjahitan
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi pemerintah daerah kota malang sebagai acuan penataan ruang dan mewujudkan keterkaitan transportasi serta keseimbangan dalam perubahan jalur yang tidak menyebabkan pada jalur transportasi lain di sekitar lokasi jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan kota Malang.
3. Untuk penataan sepanjang koridor jalan MT Haryono dan jalan Mayjend Panjahitan perlu peningkatan perlengkapan prasarana berupa rambu lalu lintas dan pelebaran jalan sehingga bisa mengurangi kemacetan lalu lintas dan peningkatan ekonomi masyarakat. Artinya bahwa dari pemerintah maupun masyarakat sama - sama dapat keuntungan dari perubahan jalur tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Prof. Dr. Suharsimi Arikunto.
Edisi: Revisi Vi.
- Teknik Sampling. Sugiarto Dergibson Siagian Lasmono Tri Sunaryanto
Deny S. Oetomo
- Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Prof. Dr. Suharsimi Arikunto.
Edisi: Revisi Vi.
- Teori jalan raya Clarkson H.Oglesby,1999(buku proyek jalan raya Teori
dan praktek) oleh Arthur Wignal .Peter s. Kendrick

Jurnal :

- Kajian persepsi masyarakat terhadap Rencana umum tata ruang kotaKendal.
Hal:43
- Planit, Tahun I No.2 Juli-Agustus 2001, hal:33-42
- Walgot, bimo. 2002. 'psikologi Sosial' Yogyakarta,
Andi Yogyakarta
- Among Makarti, Vol.5 No.9, Juli 2012. Hal: 32-37
- Richard D. Libsay & Peter O Steiner, Pengantar ilmu ekonomi, Jilid
pertama, edisi keenam, Bina aksara, Jakarta, hal. 19
- Kotler, Philip, Principles of marketing, prentice pall, new jersey, USA, 1986,
hal 116
- Daldjoeni, op. cit, hal 147
- Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No: 34 tahun 2006
tentang jalan
penerbitan : Fadhillah Ramadhani Nasution dan Lisa Marlina. Alumni FE
USU Departemen Manajemen. Staf Pengajar Departemen
Manajemen FE USU.hal:1-2
- DepartemenN Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Binamarga
- Jurnal : Among makarti, vol.5 No.9, juli 2012. Hal.32
- Jurnal : Teori jalan raya Clarkson H.Oglesby,1999(buku proyek jalan raya
Teori dan praktek) oleh Arthur Wignal .Peter s. Kendrick
- Jurnal : Teknologi Informasi DINAMIK Volume XV, No.2, Juli 2010 : 121-
135 ISSN : 0854-9524. Hal: 122-1225
- Jurnal : Prathama Rahardja, Mandala Manurung, Pengantar Ilmu Ekonomi
(Mikroekonomi dan Makro Ekonomi) Edisi Ketiga(Jakarta:
Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2008),
h. 3.
- Sadono Sukirno,op. cit,. h.9
- Jurnal : Perencanaan Wilayah dan Kota Vol 21/No.1April2010. Hal:23-24
- Jurnal: Perilaku Penjual Dan Pembeli Dalam Proses Pembentukan Harga (Studi Di
Pasar Splendid Kota Malang).

Jurnal : Preferensi Pedagang Tradisional Terhadap Sumber Pembiayaan Usaha. Hal:7-8.

Alamat Web :

<http://ssbelajar.blogspot.com/2013/05/teori-perubahan-sosial.html>. Diakses tgl 25/2/2014

<https://fakhrurrazypi.wordpress.com/2010/04/13/akuntansi-pendapatan-dan-biaya-pendapatan-bank-2/>. Diakses tgl: 06/08/2015

<http://digilib.unila.ac.id/4838/11/BAB%20II.pdf>. Diakses tgl 6/08/2015

<http://nanangbudianas.blogspot.com/2013/02/pengertian-dan-jenis-biaya-operasional.html>: Diakses tgl: 06/08/2015

Eka Handayani, Mata Pencaharian, 2013,

(<http://andabackband.blogspot.com/2013/01/mata-pencaharian.html>): Diakses tgl : 20/08/2015

<http://eprints.uny.ac.id/8668/3/BAB%202%20%2008413241015.pdf>

<http://pengeluarankonsumsimasyarakat.blogspot.com/2012/06/pengeluaran-konsumsi-masyarakat-dan.html>

LAMPIRAN

INSTRUMEN PENELITIAN

Nama	:
Alamat kelurahan	:
Alamat jalan	:
Jenis usaha	:

No	Pertanyaan	Biaya Sebelum Satu Arah	Biaya Sesudah Dua Arah
1	Berapakah jumlah pendapatan usaha/bisnis Anda rata-rata perminggu?	Rp	Rp
2	Berapakah biaya operasional usaha yang anda keluarkan perminggu?	Rp	Rp
3	Menurut anda berapa liter bahan bakar yang anda habiskan dalam 1 minggu berapa kali perjalanan?	Rp	Rp
4	Berapakah biaya transport untuk anda perminggu?	Rp	Rp
	a. Istri anda	Rp	Rp
	b. Anak anda?	Rp	Rp
	a. TK	Rp	Rp
	b. SD	Rp	Rp
	c. SMP	Rp	Rp
5	d. SMA	Rp	Rp
	e. PT	Rp	Rp
	Apakah anda pernah mengalihkan jenis usaha anda?		
6	Menurut anda berapakah waktu yang anda ditempuh dari rumah/kost ke tempat tujuan?		
	a. Ke pasar	Menit/jam	Menit/jam
	b. Ke sekolah	Menit/jam	Menit/jam
	c. Ke rumah sakit/puskesmas	Menit/jam	Menit/jam
	d. Ke kantor	Menit/jam	Menit/jam
7	e. Dan lain-lain	Menit/jam	Menit/jam
	Menurut anda berapakah jarak yang anda ditempuh dari rumah/kost ke tempat tujuan?		
	a. Ke pasar	meter/km	meter/km
	b. Ke sekolah	meter/km	meter/km
	c. Ke rumah sakit/puskesmas	meter/km	meter/km
8	d. Ke kantor	meter/km	meter/km
	e. Dan lain-lain	meter/km	meter/km
8	Menurut anda berapa kali terjadi curamora apakah perminggu/kapan?	Kali	Kali

No	Pertanyaan	Biaya Sebelum Satu Arah	Biaya Sesudah Dua Arah
9	Menurut anda berapa kali anda naik angkot ke tempat tujuan anda/minggu:		
	a. Ke pasar	Kali	Kali
	b. Ke sekolah	Kali	Kali
	c. Ke kantor	Kali	Kali
	d. Ke rumah sakit/puskesmas	Kali	Kali
	e. Dan lain-lain	Kali	Kali
10	Berapa kali anda naik angkot ke tempat tinggal anda	Kali	Kali
11	Menurut anda sudah berapa kali terjadi kecelakaan	Kali	Kali

Lampiran 1. Regresi Linier Berganda (Satu Arah)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.856 ^a	.732	.197	52.74843

a. Predictors: (Constant), Jarak perjalanan, Biaya Operasional, Biaya Pendapatan, Biaya Rumah tangga, Waktu perjalanan, Biaya Bahan Bakar

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	22817.943	6	3802.990	1.367	.430 ^a
	Residual	8346.557	3	2782.186		
	Total	31164.500	9			

a. Predictors: (Constant), Jarak perjalanan, Biaya Operasional, Biaya Pendapatan, Biaya Rumah tangga, Waktu perjalanan, Biaya Bahan Bakar

b. Dependent Variable: LHR

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	905.533	70.009		12.935	.001
	Biaya Pendapatan	3.426E-7	.000	.812	.680	.545
	Biaya Bahan Bakar	.000	.000	3.662	.789	.487
	Biaya Operasional	-8.704E-7	.000	-.037	-.063	.954
	Biaya Rumah tangga	7.927E-5	.000	1.211	1.216	.311
	Waktu perjalanan	-1.001	.739	-6.152	-1.353	.269
	Jarak perjalanan	.482	.988	1.070	.487	.659

a. Dependent Variable: LHR

Lampiran 2. Regresi Kuadratik Waktu Perjalanan terhadap LHR (Satu Arah)

Model Summary

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.221	.049	-.223	65,076

The independent variable is Waktu perjalanan.

ANOVA

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1519.990	2	759.995	.179	.839
Residual	29644.510	7	4234.930		
Total	31164.500	9			

The independent variable is Waktu perjalanan.

Coefficients

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Waktu perjalanan	.041	.252	.254	.164	.875
Waktu perjalanan ** 2	-4.049E-6	.000	-.034	-.022	.983
(Constant)	864.827	48.333		17.893	.000

Lampiran 3. Regresi Kuadratik Jarak Perjalanan terhadap LHR (Satu Arah)

Model Summary

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.219	.048	-.224	65.109

The independent variable is Jarak perjalanan.

ANOVA

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1490.157	2	745.078	.176	.842
Residual	29674.343	7	4239.192		
Total	31164.500	9			

The independent variable is Jarak perjalanan.

Coefficients

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Jarak perjalanan	.534	1.392	1.186	.384	.713
Jarak perjalanan ** 2	-.001	.003	-1.011	-.327	.753
(Constant)	850.955	63.941		13.308	.000

Lampiran 4. Regresi Linier Berganda (Dua Arah)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.531 ^a	.282	-1.153	235.99580

a. Predictors: (Constant), Jarak perjalanan, Biaya Operasional, Biaya Pendapatan, Biaya Rumah tangga, Biaya Bahan Bakar, Waktu perjalanan

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	65780.627	6	10963.438	.197	.956 ^a
	Residual	167081.773	3	55693.924		
	Total	232862.400	9			

a. Predictors: (Constant), Jarak perjalanan, Biaya Operasional, Biaya Pendapatan, Biaya Rumah tangga, Biaya Bahan Bakar, Waktu perjalanan

b. Dependent Variable: LHR

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1534.696	207.772		7.388	.005
	Biaya Pendapatan	-1.650E-7	.000	-.085	-.070	.949
	Biaya Bahan Bakar	.000	.000	1.982	.685	.542
	Biaya Operasional	1.201E-5	.000	.218	.371	.735
	Biaya Rumah tangga	.000	.000	1.119	.325	.766
	Waktu perjalanan	-.726	2.061	-2.958	-.352	.748
	Jarak perjalanan	.231	4.026	.261	.057	.958

a. Dependent Variable: LHR

Lampiran 5. Regresi Kuadratik Waktu Perjalanan terhadap LHR (Dua Arah)

Model Summary

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.339	.115	-.138	171.616

The independent variable is Waktu perjalanan.

ANOVA

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	26697.576	2	13348.788	.453	.653
Residual	206164.824	7	29452.118		
Total	232862.400	9			

The independent variable is Waktu perjalanan.

Coefficients

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Waktu perjalanan	.290	.416	1.182	.698	.508
Waktu perjalanan ** 2	-8.934E-5	.000	-.926	-.546	.602
(Constant)	1442.236	136.324		10.579	.000

Lampiran 6. Regresi Kuadratik Jarak Perjalanan terhadap LHR (Dua Arah)

Model Summary

R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
.419	.176	-.060	165.601

The independent variable is Jarak perjalanan.

ANOVA

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	40896.689	2	20448.344	.748	.509
Residual	191965.711	7	27423.673		
Total	232862.400	9			

The independent variable is Jarak perjalanan.

Coefficients

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Jarak perjalanan	2.439	2.275	2.762	1.072	.319
Jarak perjalanan ** 2	-.003	.003	-2.537	-.985	.358
(Constant)	1368.941	161.861		8.458	.000



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN.JRS – 154/I.TA/4/2014 22 September 2014
Lampiran : -
Perihal : Pembimbing Tugas Akhir

Kepada Yth : **Ir. Agustina Nurul Hidayati, MT**
Dosen Perencanaan Wilayah Dan Kota/ PWK
Institut Teknologi Nasional
Di –
MALANG.

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 : **Cristovao Da Silva**
NIM : **09.24.037**
Judul TA :

**"Analisa Kelayakan Jalur Satu Arah Berdasarkan Aspek Fisik,
Ekonomi dan Sosial, di Jalan MT. Haryono, Kelurahan Lowokwaru,
Kota Malang."**

Sejak Tanggal: **22 September 2014 s/d 22 Februari 2015**

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing II dari Jurusan kami, yaitu :

Mira Setiawati Abdullah, ST, MT untuk memudahkan penyamanan 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
Ub. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota

Ida Soewarni, ST, MT
NIP.Y. 1039600293



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

T. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN.JRS – 155/I.TA/4/2014 22 September 2014
Lampiran : -
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

Kepada Yth : **Mira Setiawati Abdullah, ST, MT**
Dosen Perencanaan Wilayah Dan Kota/ PWK
Institut Teknologi Nasional
Di –
MALANG.

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 : **Cristovao Da Silva**
NIM : **09.24.037**
Judul TA :

***"Analisa Kelayakan Jalur Satu Arah Berdasarkan Aspek Fisik,
Ekonomi dan Sosial, di Jalan MT. Haryono, Kelurahan Lowokwaru,
Kota Malang."***

Sejak Tanggal: **22 September 2014 s/d 22 Februari 2015**

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing I dari Jurusan kami, yaitu :

Ir. Agustina Nurul Hidayati, MT untuk memudahkan penyamanan 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
Uib. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota

Ida Socwarni, ST, MT
NIP. Y. 1039600293



LANGUAGE LABORATORY
NATIONAL INSTITUTE OF TECHNOLOGY MALANG

Bendungan Sigura-gura Street No. 2 Malang, Phone (0341) 551431 Ext. 261



Certificate Of Achievement

TOEFL

This certifies that

CRISTOVAO DA SILVA

Nomor : 045/Lab.Bhs/T-GL/II/2014

has taken

TOEFL - PREDICTION TEST

administered

by ITN LANGUAGE LABORATORY

February 23, 2014

TOEFL-PREDICTION SCORE RECORD

Section 1	Section 2	Section 3	Total Score
41	43	42	420

SCALED SCORES



Head of Language Laboratory

[Signature]
Mrs. Addy Utomo, M.Pd

MALANG, P.Y. 102 87 00162

CIMB NIAGA
MALANG

No. 65 119834

Tanggal : 27.02.2015

Pengirim

Penerima No. 035.01.00843.00.4
Atas nama : INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2
MALANG

Setoran Tunai Debet Rekening kami Setoran Cek/BG B. Niaga

Nama : Prastiyasah Sila Jurusan : F. Planning
No. Mhs / Pendaf. : 02.01.039 Semester : Group

Jumlah Setoran : Rp. 200.000

Terbilang : Dua ratus Ribu Ratus

Perincian : 1. Uang pendaftaran ulang _____ Rp. _____
2. Uang sumbangan _____ Rp. _____
3. Uang kuliah _____ Rp. _____
4. Uang praktikum/kredit _____ Rp. _____
5. KOMPRI _____ Rp. 200.000
6. _____ Rp. _____

Bukti Transaksi :

Tanda Tangan Penyeter,

CUSTOMER COPY

([Signature])