

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Salah satu tujuan dilakukannya pembangunan adalah agar kesejahteraan masyarakat dapat ditingkatkan dalam hal ini secara umum dapat ditandai dengan adanya peningkatan atau perbaikan di segala bidang. Todaro (dalam Hardjanto, 2011) menyebutkan bahwa pembangunan diartikan sebagai suatu proses multidimensional yang meliputi perubahan dalam struktur sosial, perubahan dalam sikap hidup masyarakat dan perubahan dalam kelembagaan nasional. Selain itu, pembangunan juga meliputi perubahan dalam tingkat pertumbuhan ekonomi, pengurangan ketimpangan pendapatan nasional dan pemberantasan kemiskinan. Guna mencapai sasaran yang diinginkan dalam pembangunan, maka pembangunan suatu negara dapat diarahkan pada dua hal pokok, yaitu meningkatkan ketersediaan dan distribusi kebutuhan pokok bagi masyarakat, meningkatkan kemampuan masyarakat dalam mengakses kegiatan ekonomi dan kegiatan sosial dalam kehidupannya. Disebutkan juga bahwa kata pembangunan secara ensiklopedik, telah menjadi bahasa dan konsep dunia. Konsep itu antara lain dianalogikan dengan konsep: pertumbuhan (*growth*), rekonstruksi (*reconstruction*), modernisasi (*modernization*), westernisasi (*westernization*), perubahan sosial (*social change*), pembebasan (*liberation*), pembaruan (*innovation*), pembangunan bangsa (*nation building*), pembangunan nasional (*national development*), pembangunan (*development*), pengembangan (*progress developing*), dan pembinaan (*construction*).

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya dalam merencanakan pembangunan, banyak cara yang dapat dilakukan, banyak pula konsep-konsep baru yang dapat diterapkan. Kata pembangunan yang kini juga tak dapat lepas dari kata pembaruan (*innovation*) menjadi pendukung. Ahli bidang manajemen Avanti Fontasa menyebut inovasi sebagai keberhasilan ekonomi dengan adanya pengenalan cara baru atau kombinasi baru dari cara-cara lama dalam mentransformasi *input* menjadi *output* (teknologi) yang menghasilkan perubahan besar atau drastis. Inovasi dalam konteks lebih luas adalah inovasi yang mempunyai dampak sosial, tak hanya melulu soal keberhasilan ekonomi (Supriyanto & Triyanto, 2017). Seiring berjalannya waktu selalu ada tuntutan untuk terus ditingkatkannya pelayanan publik demi meningkatkan pembangunan, dimana solusi untuk meningkatkan pelayanan publik tersebut adalah dengan adanya inovasi. Adanya inovasi akan membantu munculnya terobosan baru sehingga kualitas dan kuantitas pelayanan publik pun akan meningkat. Inovasi dari adanya pembangunan juga selalu digadagadangkan menggunakan konsep yang terintegrasi dalam artian ada keterkaitan dalam setiap aspek. TOD atau *Transit Oriented Development*

semakin dikenal sebagai salah satu konsep inovasi dari pembangunan khususnya dalam sudut bahasan aksesibilitas yang terintegrasi.

*Transit Oriented Development (TOD)* adalah restrukturisasi pembangunan kota dengan memaksimalkan lahan bercampur dan terintegrasi dengan gaya hidup sehat (berjalan kaki dan bersepeda) dan terfokus pada fasilitas transit kota berskala massal. TOD sendiri banyak terlihat pada konsep pembangunan terpadu stasiun kereta api dan bus rapid transit sebagai fasilitas transportasi massal untuk *commuter* (Hapsari Ayuningtias & Karmilah, 2019). Pencetus dari konsep TOD, Peter Calthorpe pada bukunya *The New American Metropolis* pada tahun 1993 mengungkapkan bahwa konsep TOD bukan hanya menyediakan lingkungan untuk pejalan kaki yang menyenangkan namun juga menyediakan pondasi ekonomi, ekologi dan sosial untuk pembangunan regional.

Dijelaskan oleh Hapsari Ayuningtias & Karmilah (2019) bahwa sistem transportasi yang berkelanjutan telah diimplementasikan pada beberapa kota di Indonesia. Terlebih setelah diterbitkannya Peraturan Menteri ATR/BPN RI No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, yang menandakan Pemerintah Indonesia mulai menerapkan konsep TOD dalam perencanaan transportasi negeri ini. Dengan adanya konsep *Transit Oriented Development (TOD)* yang terintegrasi ini juga diyakini dapat menjadi solusi untuk pembangunan setiap daerah dari sudut pandang aksesibilitas.

Disebutkan pada dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014-2034 bahwa strategi pengembangan sistem jaringan transportasi salah satunya dengan cara mengembangkan sistem jaringan transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara secara terpadu dan terkoneksi sebagai satu kesatuan sistem. Pengembangan prasarana dan sarana perkeretaapian yang dimaksudkan adalah pengembangan stasiun kereta api Gubeng, Semut, Pasar Turi, Wonokromo, Tandes, Kandangan, Benowo, Kalimas, Prapat Kurung, Sidotopo, Benteng dan pemberhentian sementara (*shelter*) angkutan massal berbasis rel pada pusat-pusat pelayanan kota. Pengembangan prasarana dan sarana juga berupa pengembangan stasiun intermoda Terminal Joyoboyo, Depo Keputih, Stasiun Gubeng, Stasiun Pasar Turi dan Stasiun Wonokromo. Adanya pengembangan stasiun kereta api dan stasiun intermoda dimaksudkan sebagai salah satu fasilitas penunjang pusat kegiatan ekonomi seperti kawasan perdagangan dan jasa.

Berdasarkan Badan Pusat Statistik, Kota Surabaya merupakan kota dengan angka kepadatan penduduk tertinggi se-Jawa Timur dalam rentang waktu tahun 2015 hingga 2021 dan juga menjadi kota dengan angka rata-rata kepadatan penduduk diatas rata-rata dan paling tinggi dibandingkan kota dan kabupaten lain di Jawa Timur. Kota Surabaya memiliki 31 Kecamatan dimana Kecamatan Tambaksari dalam rentang waktu 2019 hingga 2021 memiliki rata-rata tingkat kepadatan penduduk tertinggi dibandingkan kecamatan yang

lain. Kecamatan Tambaksari memiliki 8 kelurahan dimana rata-rata kepadatan penduduk tertinggi dengan rentang waktu 2015 hingga 2019 adalah Kelurahan Gading dan disusul Kelurahan Pacar Keling.

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk maka jumlah kendaraan bermotor yang didaftarkan pun meningkat. Menurut data Kepolisian Daerah Jawa Timur penduduk Kota Surabaya memiliki jumlah kendaraan terbanyak se-Jawa Timur. Rata-rata penambahan kendaraan bermotor secara keseluruhan dengan jenis mobil, bus, truk, sepeda motor, alat berat pada tahun 2018 hingga 2020 mencapai 3,77% per tahunnya. Jumlah total kendaraan bermotor Kota Surabaya pada tahun 2020 mencapai 3.259.661 unit atau 15% dari seluruh kendaraan bermotor yang ada di Jawa Timur. Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi perlu diatasi, salah satunya dengan memberikan pilihan kepada masyarakat bahwa menggunakan kendaraan umum juga menjadi pilihan yang tepat. Berdasarkan data yang bersumber dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional VIII Surabaya pada tahun 2016, Kota Surabaya memiliki jumlah penumpang terbanyak se Jawa Timur dengan jumlah penumpang 4.350.254 jiwa yang kemudian meningkat di tahun 2017 menjadi 4.588.711 jiwa. Hal-hal tersebutlah yang menjadi latar belakang penulis untuk mengangkat tema *Transit Oriented Development* (TOD), yaitu bagaimana jika konsep *Transit Oriented Development* (TOD) diimplementasikan pada kawasan sekitar Stasiun Gubeng Surabaya.

Beberapa lokasi di Indonesia telah menerapkan konsep TOD, beberapa lokasi yang memiliki potensi juga telah dilakukan kajian salah satunya adalah kajian yang berjudul “Analisa Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep TOD (*Transit Oriented Development*). Kawasan Blok M merupakan kawasan pusat bisnis yang memiliki jenis penggunaan lahan yang sangat bervariasi. Dengan mempertimbangkan aspek densitas dengan variabel KDB, KLB dan kepadatan kawasan, aspek diversitas dengan variabel persentase residensial dan persentase non-residensial, dan yang terakhir aspek desain dengan variabel keberadaan, dimensi, kondisi, dan konektivitas diketahui bahwa tingkat kesesuaian kawasan Blok M dengan konsep TOD mencapai 85,215% namun masih ada beberapa aspek yang belum memenuhi kriteria konsep TOD (Arsyad & Handayani, 2018). Kajian tersebut dapat membantu memberikan gambaran akan apa yang akan dilakukan dalam penelitian ini, begitu pula beberapa penelitian lain yang dapat dilihat pada sub bab 2.5 Penelitian Terdahulu.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan bahwa Pemerintah Indonesia akan menerapkan TOD yang mana dapat membantu pembangunan setiap daerah, adanya rencana Pemerintah Kota Surabaya untuk mengembangkan sistem jaringan transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara secara terpadu dan terkoneksi sebagai satu kesatuan sistem maka

diketahui beberapa rumusan masalah dari adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana batasan yang sesuai sebagai deliniasi lokasi penelitian pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya?
2. Bagaimanakah kondisi eksisting aspek kepadatan (*density*), keberagaman (*diversity*), desain (*design*), dan transit pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya?
3. Apakah kondisi eksisting aspek kepadatan (*density*), keberagaman (*diversity*), desain (*design*), dan transit pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya sesuai dengan konsep TOD dan seberapa tingkat kesesuaiannya?
4. Bagaimana arahan prioritas yang sesuai untuk pengembangan TOD berdasarkan variabel dan sub-variabel yang menjadi prioritas dalam konsep *Transit Oriented Development*?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Berikut merupakan tujuan dan sasaran dari adanya penelitian tugas akhir dengan judul “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur”

#### **1.3.1 Tujuan**

Merujuk dari latar belakang dan rumusan masalah dari laporan proposal tugas akhir dengan judul “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur” ini, secara jelas diketahui bahwa tujuan dari adanya penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) jika diimplementasikan pada kawasan sekitar Stasiun Gubeng Kota Surabaya dan arahan pengembangan yang sesuai berdasarkan tingkat kesesuaian tersebut.

#### **1.3.2 Sasaran**

Sasaran dari adanya penelitian ini yang mana berdasarkan latar belakang, rumusan masalah, dan juga tujuan proposal tugas akhir “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur” diharapkan dapat mencapai tujuan penelitian yang telah ditetapkan. Adanya sasaran dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui batasan yang tepat sebagai deliniasi lokasi penelitian pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya.
2. Mengetahui kondisi eksisting kepadatan (*density*), keberagaman (*diversity*), desain (*design*), dan transit pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya.

3. Menilai kesesuaian aspek kepadatan (*density*), keberagaman (*diversity*), desain (*design*), dan transit dalam konsep TOD pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya.
4. Menyusun arahan prioritas pengembangan TOD berdasarkan variabel dan sub-variabel yang menjadi prioritas dalam konsep *Transit Oriented Development*.

## 1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dari adanya tugas akhir dengan judul “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur” ini sebagai berikut:

### 1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Perlu adanya batasan-batasan yang menjaga alur dari penelitian ini, dalam hal ini batasan materinya sesuai dengan teori Cervero (2004) bahwa konsep TOD memiliki 3 (tiga) aspek yaitu *density*, *diversity*, dan *design*. *Institute for Transportation and Development Policy* (2017) menyebutkan jika salah satu variabel atau standar dari TOD adalah transit. Sintesa dari rumusan teori dan variabel yang akan digunakan adalah sebagai berikut :

1. *Density* diantaranya adalah kepadatan bangunan, koefisien dasar bangunan, dan koefisien lantai bangunan.
2. *Diversity* atau dalam hal ini keberagaman penggunaan lahan dalam satu kawasan sekitar Stasiun Gubeng untuk mengetahui guna lahan yang berkaitan untuk mendorong kemudahan dalam aksesibilitas diantaranya guna lahan *residential* dan guna lahan *non-residential*.
3. *Design* atau variabel-variabel yang mendukung kenyamanan pejalan kaki dan pengguna sepeda.
4. Transit merupakan penghubung yang mengintegrasikan bagian kota yang jauh untuk pejalan kaki. Akses dan kedekatan dengan layanan angkutan umum berkapasitas tinggi maupun rendah, mulai dari ketersediaan becak, taksi, bus, dan kereta api yang kemudian jarak untuk menempuh perpindahan angkutan tersebut berjarak 1 kilometer atau 15 menit hingga 20 menit berjalan kaki.

### 1.4.2 Ruang Lingkup Lokasi

Ruang lingkup lokasi tugas akhir dengan judul “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur” ini berada di Kecamatan Tambaksari, Kota Sidoarjo, Jawa Timur sebagai lokasi eksternal dan kawasan Stasiun Gubeng sebagai lokasi internal. Berikut merupakan lokasi eksternal dan internal penelitian dengan lebih rincinya yang mencakup Kota Surabaya, Kecamatan Tambaksari, dan Kelurahan Pacar Keling.

### **1.4.2.1 Kota Surabaya**

Kota Surabaya merupakan salah satu kota di Jawa Timur yang dapat dikatakan sebagai pusat dari Provinsi Jawa Timur. Kota Surabaya memiliki luas wilayah kurang lebih sekitar 326,81 km<sup>2</sup> yang dibagi menjadi 31 Kecamatan dan 154 Kelurahan dengan kecamatan paling luas yaitu Kecamatan Benowo yaitu sekitar 23,73 km<sup>2</sup> dan kecamatan paling kecil yaitu Kecamatan Simokerto dengan luas wilayah 2,59 km<sup>2</sup>. Kota Surabaya secara geografis terdapat diantara 07° 9' hingga 07° 36' lintang selatan kemudian juga 112° 36' hingga 112° 54' bujur timur. Kota Surabaya memiliki batas-batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Selat Madura dan Kabupaten Gresik.
- Sebelah Timur : Selat Madura.
- Sebelah Selatan : Kabupaten Sidoarjo.
- Sebelah Barat : Kabupaten Gresik.

Gambaran mengenai batas administrasi Kota Surabaya dan kecamatan-kecamatan yang ada didalamnya dapat dilihat pada Peta 1.1 Kota Surabaya.

### **1.4.2.2 Kecamatan Tambaksari**

Kecamatan Tambaksari merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kota Surabaya. Kecamatan Tambaksari dibagi menjadi 8 kelurahan. Pada tahun 2021 penduduk Kecamatan Tambaksari memiliki jumlah tertinggi dibandingkan penduduk Kecamatan lainnya yaitu sejumlah 225.198 jiwa. Berikut merupakan batasan-batasan administrasi dari Kecamatan Tambaksari:

- Sebelah Utara : Kecamatan Kenjeran dan Kecamatan Bulak.
- Sebelah Timur : Kecamatan Bulak dan Kecamatan Mulyorejo.
- Sebelah Selatan : Kecamatan Gubeng.
- Sebelah Barat : Kecamatan Simokerto dan Kecamatan Genteng.

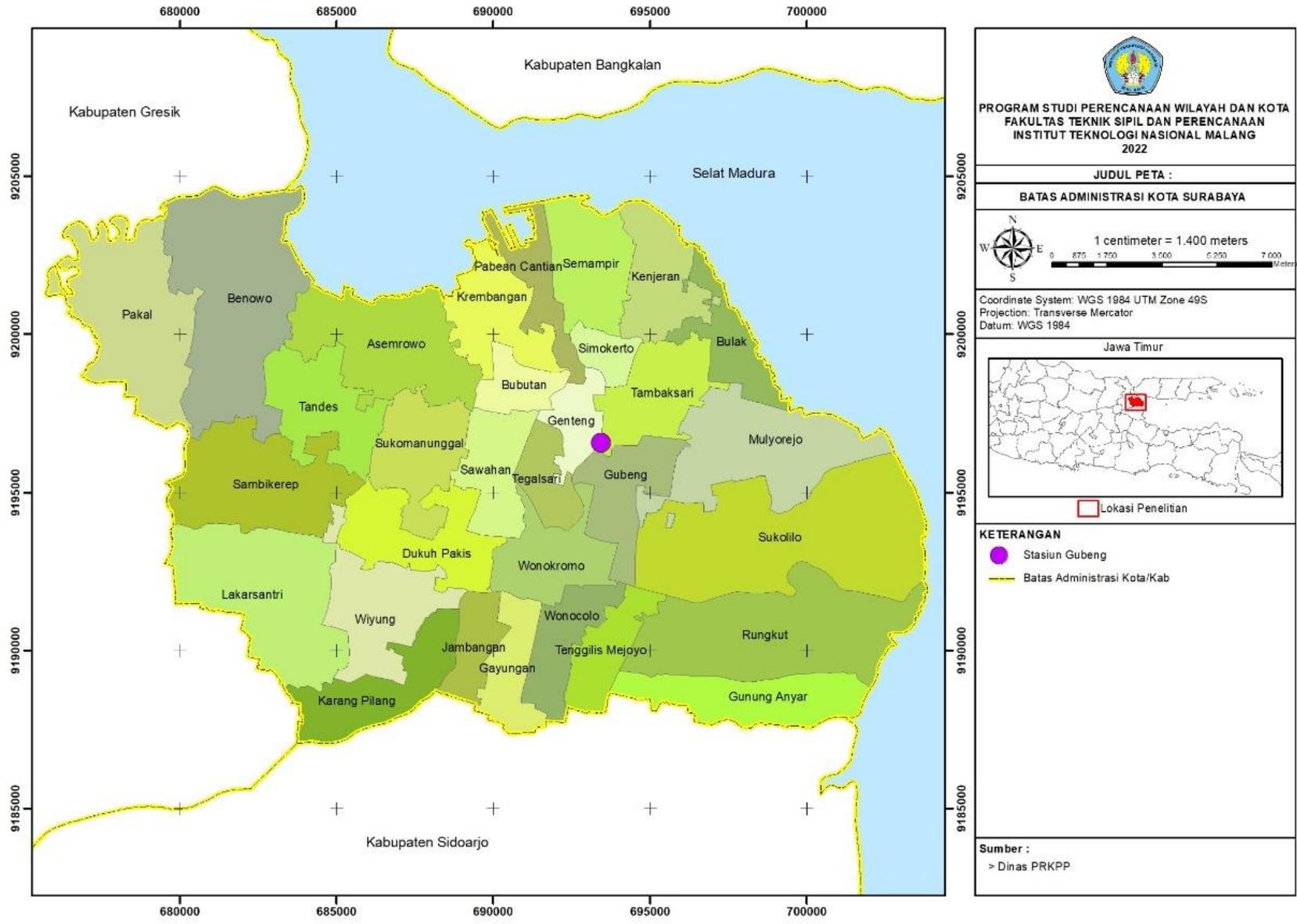
Gambaran mengenai batas administrasi Kecamatan Tambaksari dan kelurahan-kelurahan yang ada didalamnya dapat dilihat pada Peta 1.2 Kecamatan Tambaksari

### **1.4.2.3 Kelurahan Pacar Keling**

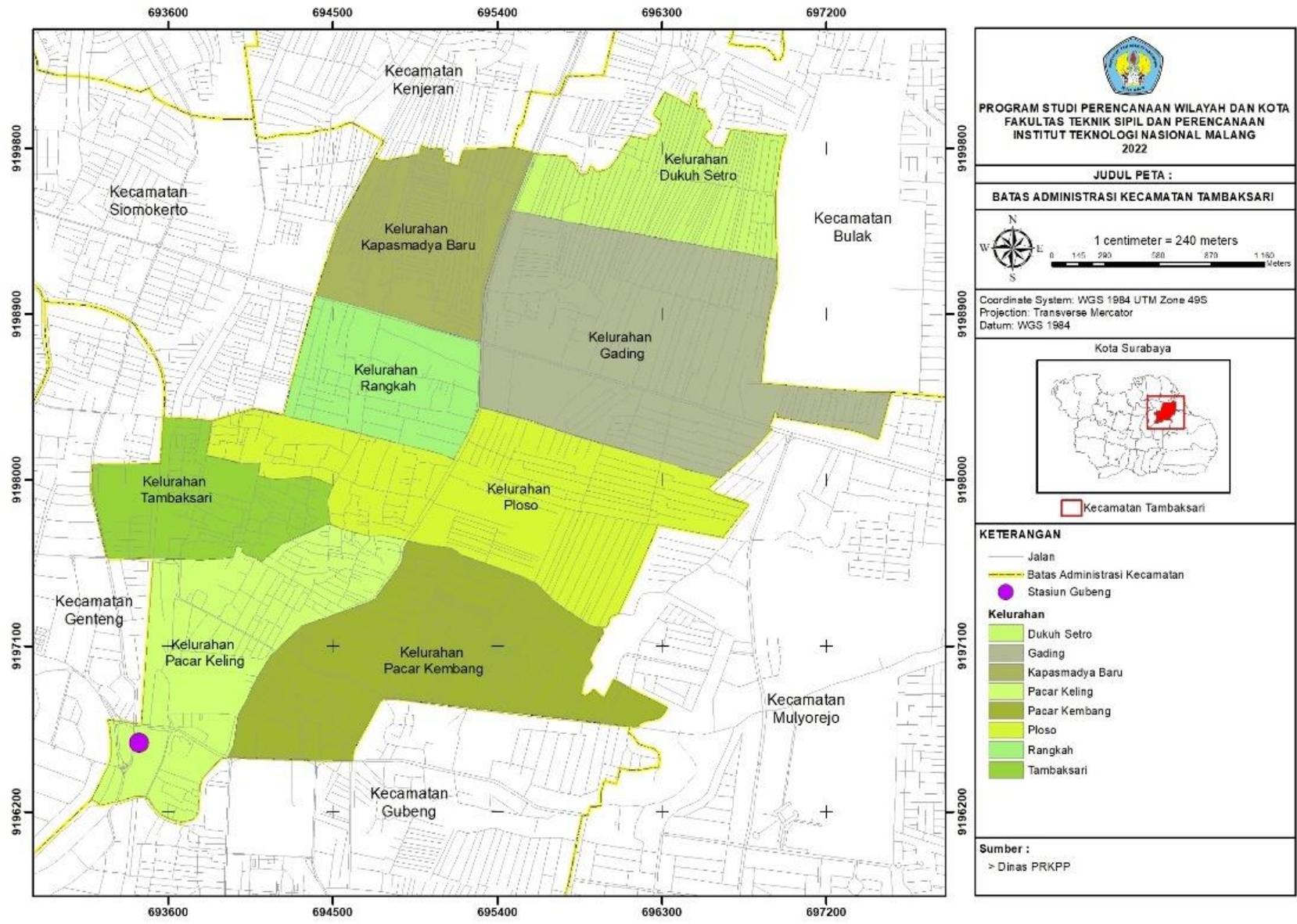
Kelurahan Pacar Keling merupakan salah satu kelurahan di Kecamatan Pacar Keling memiliki luas 1,15 km<sup>2</sup>. Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Tambaksari dan Kelurahan Ploso.
- Sebelah Timur : Kelurahan Pacar Kembang dan Kelurahan Airlangga.
- Sebelah Selatan : Kelurahan Gubeng.
- Sebelah Barat : Kelurahan Ketabang dan Kelurahan Embong Kalisan.

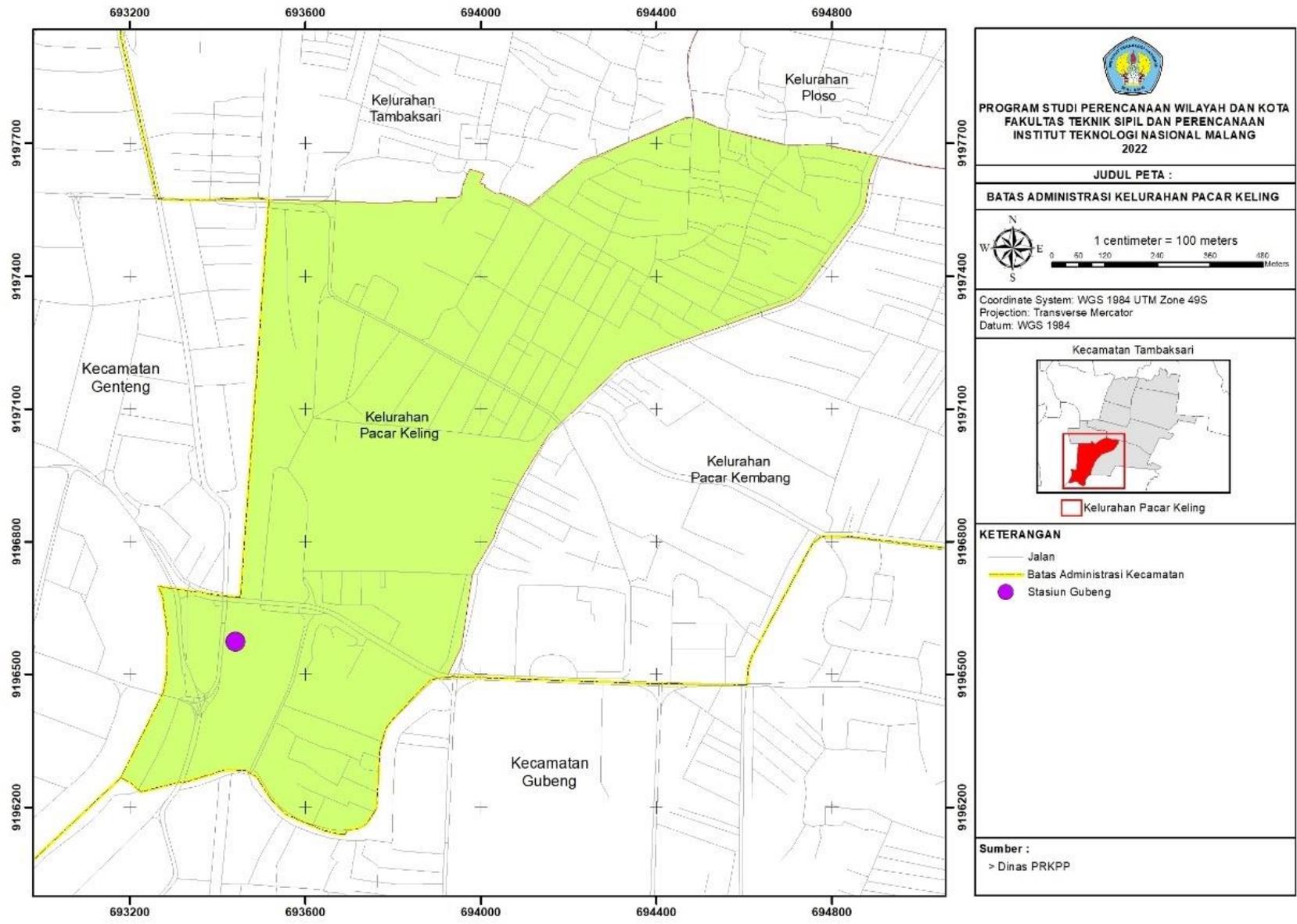
Gambaran mengenai batas administrasi Kelurahan Pacar Keling dan titik lokasi Stasiun Gubeng dapat dilihat pada Peta 1.3 Kecamatan Tambaksari.



Peta 1. 1 Kota Surabaya



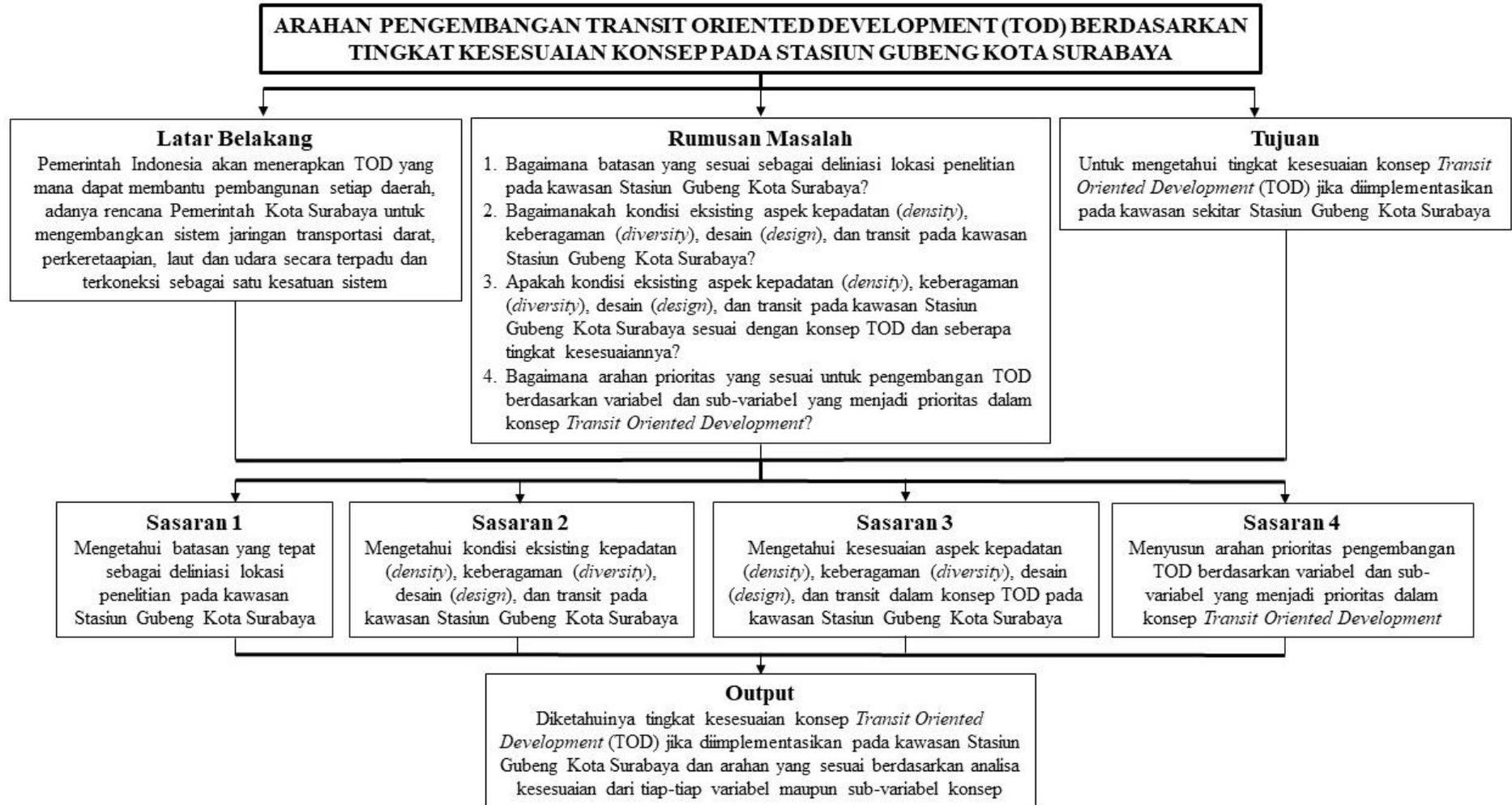
Peta 1. 2 Kecamatan Tambaksari



Peta 1. 3 Kelurahan Pacar Keling

## 1.5 Kerangka Penelitian

Untuk lebih memahami bagaimana proses atau alur peneliti dalam melakukan penelitiannya maka dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1. 1 Kerangka Penelitian

## 1.6 Keluaran Penelitian

Keluaran yang diharapkan penulis dari adanya penelitian dengan judul “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur” ini diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Diketahuinya batasan yang tepat sebagai deliniasi lokasi penelitian pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya.
2. Diketahuinya kondisi eksisting kepadatan (*density*), keberagaman (*diversity*), desain (*design*), dan transit pada kawasan Stasiun Gubeng Kota Surabaya.
3. Diketahuinya tingkat kesesuaian jika diterapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dengan aspek kepadatan (*density*), keberagaman (*diversity*), desain (*design*), dan transit terhadap lokasi studi yaitu pada kawasan sekitar Stasiun Gubeng Kota Surabaya.
4. Diketahuinya variabel dan sub-variabel yang menjadi prioritas dalam konsep *Transit Oriented Development*.
5. Diketahuinya arahan yang sesuai untuk pengembangan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) berdasarkan tingkat kesesuaian pada Stasiun Gubeng Kota Surabaya

## 1.7 Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dari adanya penelitian dengan judul “Tingkat Kesesuaian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Stasiun Gubeng, Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur” ini dibagi menjadi dua yaitu manfaat praktis dan manfaat akademis dimana untuk lebih jelasnya sebagai berikut:

### 1.7.1 Manfaat Praktis

Manfaat praktis diharapkan berguna sebagai *insight*, pandangan atau rekomendasi baru yang diharapkan dapat diterapkan, maka dari itu dari adanya penelitian ini kemudian munculah dua manfaat diantaranya yaitu manfaat untuk pemerintah dan yang kedua yaitu manfaat untuk masyarakat yang dijabarkan pada sub bab berikut:

#### 1.7.1.1 Manfaat Untuk Pemerintah

Untuk Pemerintah Kota Surabaya dimana penelitian ini dapat bermanfaat sebagai rekomendasi kepada Pemerintah Kota Surabaya jika konsep TOD diterapkan di Kawasan Stasiun Gubeng dengan pertimbangan aspek *density*, *diversity*, *design*, dan *transit*.

#### 1.7.1.2 Manfaat Untuk Masyarakat

Dengan adanya penelitian ini maka banyak manfaat atau keuntungan yang bisa didapatkan oleh masyarakat yaitu untuk menyiapkan masyarakat untuk menerima konsep TOD, diantaranya sebagai berikut:

1. Kepadatan penggunaan lahan yang tepat akan mendekatkan berbagai aktivitas sehingga akan memberikan kemudahan kepada masyarakat secara maksimal dalam memanfaatkan moda transportasi yang tersedia.
2. Membantu masyarakat memanfaatkan potensi lokasi transit untuk memberi peluang bagi pedagang dan penyedia barang maupun jasa dalam melakukan usaha sehingga memudahkan orang-orang yang melakukan kegiatan memperoleh kebutuhan dalam perjalanannya.
3. Memperoleh kemudahan, kenyamanan dan keamanan ketika bepergian dengan berjalan kaki atau bersepeda.
4. Mempermudah masyarakat melakukan perpindahan moda dari satu tempat ke tempat lain.

### **1.7.2 Manfaat Akademis**

Penelitian ini juga memiliki manfaat akademis dimana penelitian ini dapat menjadi Memberi masukan kelebihan dan kekurangan dan penyempurnaan penerapan konsep TOD dengan menggunakan variabel *density*, *diversity*, *design*, dan *transit*. Dan yang diharapkan dari penelitian ini bukan hanya sebagai syarat dalam memenuhi kelulusan, namun melalui penelitian ini juga dapat menjadi pelajaran bagi penulis sendiri sebagai proses untuk mencapai sebuah tujuan yang dilakukan penulis dengan bantuan berbagai pihak baik bantuan dan masukan teori, referensi, instansi, penelitian yang terdahulu, narasumber dalam hal ini masyarakat terkait, dan juga dosen pembimbing yang dapat mengarahkan dan membantu dalam mengembangkan pola berpikir penulis mengenai konsep *transit oriented development* (TOD).

## **1.8 Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan menerangkan apa saja yang akan dijelaskan setiap bab yang terdapat dalam penelitian ini. Penelitian ini disusun dalam empat bab pembahasan yang secara garis besar diuraikan sebagai berikut.

### **Bab I Pendahuluan**

Bab I pendahuluan ini merupakan bab pertama dari penelitian yang berisi jawaban apa dan mengapa penelitian ini perlu dilakukan. Pada bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup lokasi dan materi, kerangka pikir, keluaran dan manfaat, serta sistematika pembahasan.

### **Bab II Tinjauan Pustaka**

Bab III berisikan tinjauan pustaka yakni pemikiran atau teori- teori yang menjadi dasar penelitian serta menelaah tentang penelitian-penelitian dan juga berisi variabel penelitian yang akan diteliti.

### **Bab III Metode Penelitian**

Bab III ini memuat tentang metode penelitian yang berisikan jenis penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

### **Bab IV Kondisi Kawasan Gubeng dan Sekitarnya Sebagai Pendukung Penerapan Konsep TOD**

Bab IV ini pada dasarnya berisikan mengenai gambaran umum mengenai kawasan Stasiun Gubeng dan sekitarnya yang dianggap mendukung aspek-aspek konsep TOD.

**Bab V Analisa Kesesuaian Penerapan Konsep TOD**

Bab V berisikan analisa yang dilakukan oleh peneliti sehingga ditemukannya hasil dari sasaran terakhir dan arahan dari penelitian.

**Bab VI Penutup**

Bab VI berisikan penutup dari laporan penelitian yang berisikan kesimpulan penelitian dan juga rekomendasi yang dapat diberikan oleh peneliti.

Halaman ini sengaja dikosongkan