

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengaruh Transportasi Terhadap Ekonomi Masyarakat

Penelitian dampak pembangunan jalur jalan lintas selatan terhadap output sektor produksi dan pendapatan rumah tangga Jawa Tengah (Sudaryadi, 2007), menggunakan metode simulasi dari biaya pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan sebagai injeksi (shock) terhadap matriks angka pengganda neraca (Ma). Hasil analisis menunjukkan bahwa pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) memberikan dampak bagi: (1) peningkatan output yang relatif lebih besar bagi sektor produksi pertambangan, industri pengolahan kecuali makanan, listrik, gas dan air minum serta pertanian tanaman pangan, peternakan, perikanan, industri makanan. (2) peningkatan pendapatan yang relatif besar bagi kelompok rumah tangga menengah – atas dan rumah tangga perkotaan. Peningkatan output sektor produksi dan peningkatan pendapatan rumah tangga yang diakibatkan adanya pembangunan JJLS tidak menimbulkan pengaruh pada peningkatan tingkat kesenjangan pendapatan rumah tangga Jawa Tengah. Teori ini digunakan sebagai dasar acuan penelitian bahwa adanya pengaruh transportasi terhadap ekonomi masyarakat.

2.2 Manajemen Lalu Lintas

Manajemen lalu lintas atau sering kali disebut *traffic engineering*, merupakan usaha untuk mengatur dengan sebaik mungkin penggunaan jalan raya di daerah perkotaan disesuaikan dengan tingkat volume lalu lintas dapat diperlancar. Hal ini dapat diusahakan tidak perlu harus membangun jalan baru, akan tetapi dapat dilaksanakan dengan menetapkan pengaturan yang tepat dan efektif.

2.2.1 Strategi dan Teknik Manajemen Lalu Lintas

Terdapat tiga strategi manajemen lalu lintas secara umum yang dapat dikombinasikan menjadi produk rencana manajemen lalu lintas sesuai dengan kebutuhan dan permasalahan yang terjadi. Strategi dan teknik manajemen lalu lintas tersebut, antara lain (Alamsyah, 2005: 220):

- a. Manajemen Kapasitas, yaitu membuat penggunaan kapasitas dan ruas jalan seefektif mungkin sehingga pergerakan lalu lintas dapat berjalan lancar. Adapun teknik yang dapat dilakukan antara lain yaitu sebagai berikut.

1. Perbaiki persimpangan

2. Manajemen ruas jalan berupa pemisahan tipe kendaraan dan kontrol *on street parking*.
 3. Area *Traffic Control*, batasan tempat membelok, sistem jalan satu arah, dan koordinasi lampu lalu lintas.
- b. Manajemen Prioritas, yaitu menentukan prioritas utama untuk kendaraan tertentu dalam penggunaan ruas jalan. Teknik yang dapat dilakukan antara lain dengan penggunaan:
1. Jalur khusus angkutan umum
 2. Daerah pejalan kaki
 3. Jalur Sepeda
 4. Prioritas persimpangan
- c. Manajemen *demand* terdiri dari beberapa strategi yang bisa digunakan antara lain:
1. Merubah rute kendaraan pada jaringan dengan tujuan untuk memindahkan kendaraan dari daerah macet ke daerah tidak macet.
 2. Merubah moda perjalanan dari angkutan pribadi ke angkutan umum pada jam sibuk.
 3. Kontrol terhadap penggunaan lahan.

Pengaturan lalu lintas di kota-kota besar yang paling umum menurut Adisasmita, Sakti. (102 – 104) yaitu:

1. Mengintrodusir *one way street* atau jalan lalu lintas satu arah, dua buah jalan yang paralel untuk meningkatkan arus lalu lintas.
2. Diadakan larangan belok ke kanan (*prohibition of right hand turns*) khususnya pada jam arus lalu lintas sangat ramai, atau dibuatkan bundaran (*circle*) di tengah perempatan jalan untuk mengurangi ketidakteraturan lalu lintas.
3. Pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan lampu-lampu lalu lintas (*traffic light*), agar arus lalu lintas dapat lebih teratur dan kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dikurangi.
4. Ditetapkan larangan bagi kendaraan-kendaraan bermotor berhenti pada jalan tertentu (*clear ways*) baik sepanjang hari atau jam-jam tertentu.
5. Mengintrodusir sistem *tidal flow*, misalnya suatu jalan raya terdiri 6 jalur, di mana 3 jalur menuju arah masuk kota dan 3 jalur menuju arah ke luar kota. Pada puncak kepadatan lalu lintas (*peak hours*) pagi hari ditetapkan 4 jalur lalu lintas

yang menuju ke pusat-pusat kota, sedangkan 2 jalur sisanya digunakan untuk lalu lintas menuju ke arah luar kota.

6. *Three in one*, setiap mobil yang lewat jalan yang telah ditetapkan (umumnya jalan arteri) dalam jam-jam tertentu (pukul 07.00-11.00) harus berpenumpang sekurang-kurangnya 3 (tiga) orang.

Teori yang diterapkan untuk sistem jalan pada wilayah penelitian yakni penerapan *one way street*, pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan sistem *tidal flow*.

2.3 Jalan Satu Arah

Tipe jalan ini meliputi semua jalan satu arah dengan lebar jalur lalu lintas 5,0 meter sampai dengan 10,5 meter. Kondisi dasar tipe jalan ini dari kecepatan arus bebas dasar dan kapasitas ditentukan sebagai berikut (MKJI, 1997: 5 - 24):

- a. Lebar jalur lalu lintas tujuh meter
- b. Lebar bahu efektif paling sedikit 2 meter pada setiap sisi
- c. Tidak ada median
- d. Hambatan samping rendah
- e. Ukuran Kota 1,0 sampai 3,0 juta
- f. Tipe Alinyemen datar

2.3.1 Arus Searah

Sistem arus searah dapat meningkatkan kapasitas jalan sampai dengan 100 persen. Kelemahannya adalah kendaraan harus menempuh jarak lebih panjang, namun waktu perjalanan dapat dipersingkat. Dalam hal ini, bagi angkutan umum bisa diterapkan kekhususan berupa penerapan arus pasang yakni jalur melawan arus. Dengan kata lain, pada suatu ruas jalan diterapkan arus searah bagi semua kendaraan, kecuali bagi angkutan umum tetap dua arah. Artinya, ada lajur khusus bagi angkutan umum untuk melawan arus pasang. Dalam hal ini, angkutan umum memang diistimewakan (Warpani, 2002: 101).

2.4 Prioritas Angkutan Umum

Pelayanan angkutan umum menggunakan prasarana lebih efisien dibanding penggunaan oleh kendaraan pribadi, terlebih pada waktu-waktu sibuk. Untuk meningkatkan serta memperbaiki tingkat pelayanan angkutan umum, maka dapat ditempuh upaya:

- a. Perbaikan operasi pelayanan, melalui peningkatan frekuensi, kecepatan dan kenyamanan;

- b. Perbaiki sarana penunjang jalan, seperti dengan penentuan lokasi dan desain tempat perhentian dan terminal yang baik terutama memadukan moda transportasi berbeda (jalan raya dan jalan rel) atau angkutan kota dan antarkota, juga dengan mengutamakan angkutan umum (misalnya jalur bus, prioritas bus, lampu lalu lintas, perhentian taksi dan lainnya).

Pengutamaan bus bertujuan mengurangi waktu perjalanan dan menjadikan bus lebih menarik untuk kalangan penumpang tertentu. Bus yang umumnya dioperasikan di kota-kota besar membawa penumpang dalam jumlah besar, sehingga pengurangan waktu perjalanan (meski sedikit) akan memberikan keuntungan cukup besar. Kerap dibolehkan pula pelayanan taksi, jika memang menguntungkan (Tamin, 1992: 10).

2.5 Jalan

2.5.1 Jaringan Jalan

Jalan direncanakan dan dirancang sedemikian rupa sehingga ada hierarki yang membentuk sistem pelayanan yang tak terpisahkan dengan pola tata ruang kegiatan. Ruas jalan yang dibangun sebagai penghubung antara suatu kawasan dengan kawasan lain, dengan serta merta mengubah nilai lahan pada jalur yang bersangkutan sebagai akibat dari akses yang meningkat. Akibatnya kegiatan di sepanjang jalan tersebut berkembang.

Menurut *Guide to Traffic Engineering Practice Part I, Austroads 1988* (dalam Warpani: 84) kinerja arus lalu lintas dan kapasitas jalan dipengaruhi oleh kondisi fisik jaringan jalan, seperti:

- 1) Lebar jalur jalan
- 2) Alinyemen vertikal dan horisontal jalan
- 3) Rancang geometrik jalan
- 4) Kondisi dan jenis perkerasan jalan
- 5) Lebar dan banyaknya lajur
- 6) Gradien
- 7) Jarak pandang bangunan
- 8) Frekuensi dan bentuk persimpangan
- 9) Kelengkapan jalan dan
- 10) Hamparan (*terrain*) dan daya tarik lintas.

Apabila persyaratan teknis semua elemen tersebut di atas terpenuhi, baik kualitas maupun kuantitas, maka kelancaran arus lalu lintas dapat terjamin. Pada penelitian ini, hanya menggunakan variabel lebar jalur jalan (rumaja, rumija, ruwasja) dan jarak

pandang bangunan. Untuk variabel geometrik jalan, teori yang digunakan yakni lebar bahu jalan, lebar pedestrian dan jumlah lajur dapat diterangkan pada teori selanjutnya mengenai pengertian jalan.

2.5.2 Pengertian Jalan

Kinerja suatu ruas jalan akan tergantung pada karakteristik utama suatu jalan yaitu kapasitas, kecepatan perjalanan rata-rata dan tingkat pelayanannya ketika dibebani lalu lintas (MKJI, 1997: 5-6 - 5-7). Hal-hal yang mempengaruhi kapasitas, kecepatan perjalanan rata-rata dan tingkat pelayanan suatu ruas jalan antara lain geometri, komposisi arus dan pemisah arah, pengaturan lalu lintas, aktivitas samping jalan.

A. Geometri

Berbagai tipe jalan akan menunjukkan kinerja berbeda pada pembebanan lalu lintas tertentu; misalnya jalan terbagi dan tak-terbagi; jalan satu-arah (MKJI, 1997).

1. Lebar jalur lalu lintas: Kecepatan arus bebas dan kapasitas meningkat dengan penambahan lebar jalur lalu lintas.
2. Kereb: Kereb sebagai batas antara jalur lalu lintas dan trotoar berpengaruh terhadap dampak hambatan samping pada kapasitas dan kecepatan. Kapasitas jalan dengan kereb lebih kecil dari jalan dengan bahu. Selanjutnya kapasitas berkurang jika terdapat penghalang tetap dekat tepi jalur lalu lintas, tergantung apakah jalan mempunyai kereb atau bahu.
3. Bahu: Jalan perkotaan tanpa kereb pada umumnya mempunyai bahu pada kedua sisi jalur lalu lintasnya. Lebar dan kondisi permukaannya mempengaruhi penggunaan bahu, berupa penambahan kapasitas, dan kecepatan pada arus tertentu, akibat penambahan lebar bahu, terutama karena pengurangan hambatan samping yang disebabkan kejadian di sisi jalan seperti kendaraan angkutan umum berhenti, pejalan kaki dan sebagainya.
4. Median: Median yang direncanakan dengan baik meningkatkan kapasitas.
5. Alinyemen jalan: Lengkung horisontal dengan jari jari kecil mengurangi kecepatan arus bebas. Tanjakan yang curam juga mengurangi kecepatan arus bebas. Karena secara umum kecepatan arus bebas di daerah perkotaan adalah rendah maka pengaruh ini diabaikan.

B. Kecepatan kendaraan

Batas kecepatan jarang diberlakukan di daerah perkotaan di Indonesia, dan karenanya hanya sedikit berpengaruh pada kecepatan arus bebas. Aturan lalu lintas lainnya yang berpengaruh pada kinerja lalu lintas adalah: pembatasan parkir dan berhenti

sepanjang sisi jalan; pembatasan akses tipe kendaraan tertentu; pembatasan akses dari lahan samping jalan dan sebagainya.

C. Aktivitas Samping Jalan

Banyak aktivitas samping jalan di Indonesia sering menimbulkan konflik, kadang-kadang besar pengaruhnya terhadap arus lalu lintas. Pengaruh konflik ini atau yang dikenal hambatan samping diberikan perhatian utama dalam manual ini, jika dibandingkan dengan manual negara Barat. Hambatan samping yang terutama berpengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan perkotaan adalah (MKJI, 1997):

1. Pejalan kaki;
2. Angkutan umum dan kendaraan lain berhenti;
3. Kendaraan lambat (misalnya becak, kereta kuda);
4. Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan.

Untuk menyederhanakan peranannya dalam prosedur perhitungan, tingkat hambatan samping telah dikelompokkan dalam lima kelas dari sangat rendah sampai sangat tinggi sebagai fungsi dari frekuensi kejadian hambatan samping sepanjang segmen jalan yang diamati. Foto khusus juga ditunjukkan dalam manual untuk memudahkan pemilihan kelas hambatan samping yang digunakan dalam analisa. Teori yang digunakan hanya variabel jumlah parkir kendaraan, luas parkir kendaraan dan hambatan samping yang berupa luas bangunan.

2.5.3 Klasifikasi Fungsi Jalan

Menurut PP No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, berdasarkan sistem dan fungsinya tersebut, jalan diklasifikasikan menjadi 8 (delapan) jenis. Klasifikasi tersebut ditunjukkan pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Klasifikasi dan Fungsi Jalan

No.	Klasifikasi Jalan	Fungsi	Kecepatan minimum	Lebar badan jalan minimum
1	Jalan arteri primer	Menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.	60 km/jam	8 m
2	Jalan arteri sekunder	Menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.	30 km/jam	8 m
3	Jalan kolektor primer	Menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan wilayah atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.	40 km/jam	7 m

4	Jalan kolektor sekunder	Menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga	20 km/jam	7 m
5	Jalan lokal primer	Menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antar pusat kegiatan lingkungan.	20 km/jam	6 m
6	Jalan lokal sekunder	Menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan	10 km/jam	5 m
7	Jalan lingkungan primer	Menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan	-	-
8	Jalan lingkungan sekunder	Menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan	-	-

Sumber: Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan

2.5.4 Volume Lalu Lintas

Untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan, dapat diperoleh dengan menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk dan keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam waktu yang ditentukan. Satuan volume lalu lintas yang umum dipergunakan sehubungan dengan jumlah dan lebar jalur adalah lalu lintas harian rata-rata dan volume jam perencanaan. Satuan volume lalu lintas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu volume harian rata-rata (LHR). LHR adalah hasil bagi jumlah kendaraan yang diperoleh selama pengamatan dengan lamanya pengamatan. Rumus untuk menghitung volume (MKJI, 1997):

$$Q = \frac{n}{t}$$

Dengan: Q = volume lalu lintas

n = jumlah kendaraan

t = waktu pengamatan

2.5.5 Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan adalah ukuran kecepatan laju kendaraan yang dikaitkan dengan kondisi dan kapasitas jalan. Pada jalur jalan yang baik dengan kapasitas tinggi dan hanya digunakan oleh sedikit kendaraan, kendaraan akan merasakan kondisi jalan sangat baik dan dapat melaju dengan kecepatan tinggi, tingkat pelayanan A. Dalam kondisi normal, laju kendaraan cukup tinggi sedangkan arus kendaraan relatif sedikit.

Dalam kondisi sebaliknya, arus kendaraan sedikit tetapi kecepatan rendah (macet), tingkat pelayanan adalah E atau bahkan F.

Tingkat pelayanan jalan merupakan suatu kondisi gabungan yang ditunjukkan dengan rumus berikut ini (MKJI, 1997):

$$LOS = \frac{v}{c}$$

LOS = tingkat pelayanan Jalan

V = volume lalu lintas

C = kapasitas lalu lintas

Tabel 2.2 Karakteristik Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	Keterangan	Bobot
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah. Pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan.	0 – 0,19
B	Dalam zona arus stabil. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk kecepatannya.	0,20 – 0,44
C	Dalam zona arus stabil pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatannya.	0,45 – 0,74
D	Mendekati arus tidak stabil dimana hampir seluruh pengemudi akan dibatasi volume pelayanannya berkaitan dengan kapasitas yang diterima.	0,75 – 0,84
E	Volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitasnya. Arus tidak stabil dengan kondisi sering berhenti.	0,85 – 1,0
F	Arus macet pada kecepatan rendah. Antrian panjang dan hambatan yang besar	> 1,0

Sumber: MKJI, 1997

2.6 Perdagangan dan Jasa

2.6.1 Perdagangan

Perdagangan besar adalah penjualan kembali (tanpa perubahan teknis) baik barang baru maupun barang bekas kepada pengecer, industri, komersial, institusi atau pengguna profesional, atau kepada pedagang besar lainnya, atau yang bertindak sebagai agen atau broker dalam pembelian atau penjualan barang, baik perorangan maupun perusahaan. Bentuk utama kegiatan ini mencakup pedagang atau saudagar perdagangan besar, yaitu pedagang perdagangan besar yang mendapatkan hak atas barang-barang yang dijualnya, seperti pedagang grosir, pemborong, distributor, eksportir, importir, asosiasi koperasi, kantor penjualan dan kantor cabang penjualan (tetapi bukan toko pengecer) yang dikelola oleh unit-unit perusahaan industri maupun pertambangan, terpisah dari lokasi industri atau penambangan dengan tujuan untuk memasarkan hasil.

Perdagangan eceran adalah penjualan kembali (tanpa perubahan teknis), baik barang baru maupun bekas, utamanya kepada masyarakat umum untuk konsumsi atau penggunaan perorangan maupun rumah tangga, melalui toko, departement store, kios, mail-order houses, penjual dari pintu ke pintu, pedagang keliling, koperasi konsumsi, rumah pelelangan, dan lain-lain. Pada umumnya pedagang pengecer memperoleh hak atas barang-barang yang dijualnya, tetapi beberapa pedagang pengecer bertindak sebagai agen, dan menjual atas dasar konsinyasi atau komisi.

Menurut Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 57 Tahun 2009 tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia, kategori perdagangan terbagi dalam:

- a. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi dan Perawatan Mobil dan Sepeda Motor
 - Perdagangan, Reparasi dan Perawatan Mobil dan Sepeda Motor
 - Perdagangan Besar, Bukan Mobil dan Motor
 - Perdagangan Eceran, Bukan Mobil dan Motor

2.6.2 Jasa

Kegiatan fungsi jasa pada prinsipnya adalah sebagai pendukung kegiatan-kegiatan fungsi yang lainnya, terutama dengan kegiatan fungsi perdagangan sehingga sulit membedakan kegiatan jasa dengan kegiatan perdagangan. Pengertian jasa menurut Kotler (1993) adalah suatu kinerja penampilan, tidak berwujud dan cepat hilang, lebih dirasakan daripada memiliki, serta pelanggan dapat lebih berpartisipasi aktif dalam proses mengkonsumsi jasa tersebut.

Menurut Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 57 Tahun 2009 tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia, kategori jasa terbagi dalam:

1. Transportasi dan pergudangan
2. Penyediaan Akomodasi dan Penyediaan Makan Minum
3. Informasi dan Komunikasi
4. Jasa Keuangan dan Asuransi
5. Real Estate
6. Jasa Profesional, Ilmiah dan Teknis
7. Jasa Persewaan dan Sewa Guna Usaha Tanpa Hak Opsi, Ketenagakerjaan, Agen Perjalanan dan Penunjang Usaha Lainnya
8. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib
9. Jasa Pendidikan
10. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial
11. Kesenian, Hiburan dan Rekreasi

12. Kegiatan Jasa Lainnya

13. Jasa Perorangan yang Melayani Rumah Tangga; Kegiatan yang Menghasilkan Barang dan Jasa Oleh Rumah Tangga yang Digunakan Sendiri Untuk Memenuhi Kebutuhan

2.7 Dasar-dasar Ekonomi Transportasi

2.7.1 Fungsi Transportasi Dalam Perekonomian dan Pembangunan

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan per kapita dan pertumbuhan pembangunan adalah sasaran pembangunan. Pada penelitian, teori yang digunakan yakni variabel kesempatan kerja berupa jumlah tenaga kerja dan pendapatan masyarakat yang memiliki kegiatan ekonomi (Adisasmita, Rahardjo, 2010: 87).

2.8 Perilaku Konsumen

Banyak pengertian perilaku konsumen yang dikemukakan oleh para ahli, salah satunya oleh Engel, et al. (dalam Umar, 2003: 49), yang mengatakan bahwa perilaku konsumen sebagai suatu tindakan yang langsung dalam mendapatkan, mengonsumsi serta menghabiskan produk dan jasa, termasuk proses keputusan yang mendahului. Perilaku konsumen terbagi dua bagian, yang pertama adalah perilaku yang tampak, meliputi variabel-variabel: jumlah pembelian, waktu, karena siapa, dengan siapa dan bagaimana konsumen melakukan pembelian. Yang kedua perilaku yang tak tampak, meliputi variabel-variabel: persepsi, ingatan terhadap informasi dan perasaan kepemilikan oleh konsumen.

Pengambilan keputusan untuk membeli tahapannya dimulai dari pengenalan masalah yaitu berupa desakan yang membangkitkan tindakan untuk memenuhi dan memuaskan kebutuhannya. Selanjutnya tahap mencari informasi tentang produk atau jasa yang dibutuhkan dengan tahap evaluasi alternatif yang berupa penyeleksian. Tahap berikutnya adalah tahapan keputusan pembelian dan diakhiri dengan perilaku sesudah pembelian dimana membeli lagi atau tidak tergantung dari tingkat kepuasan yang didapat

dari produk atau jasa tersebut (Umar, 2003: 50). Pada penelitian teori yang digunakan antara lain variabel jumlah pembeli dan tingkat kepuasan pembeli untuk membeli lagi berupa variabel jumlah pelanggan tetap.

2.9 Pengaruh Lokasi Usaha Untuk Meningkatkan Ekonomi Perdagangan

Penelitian faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan lokasi usaha pedagang kaki lima di Kota Semarang (Widodo. 2000), menggunakan metode survei jenis “*explanatory*” yaitu penelitian yang menjelaskan hubungan antara variabel-variabel melalui pengujian hipotesa. Faktor-faktor yang digunakan antara lain: jenis dagangan, sarana transportasi yang digunakan, modal, umur, pendidikan, faktor kedekatan dengan tempat keramaian dan faktor kedekatan dengan tempat tinggal. Analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif untuk memberikan gambaran karakteristik sosial dan ekonomi PKL, serta analisis korelatif untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara beberapa variabel. Hasil penelitian menunjukkan 56.3% PKL merupakan pendatang (*migran*) ke Kota Semarang. Lebih 50% responden PKL usia produktif dan 62.3% responden berlatar pendidikan rendah. Faktor-faktor pengaruh pemilihan lokasi usaha pedagang kaki lima di Kota Semarang, pada penelitian teori yang digunakan hanya variabel jumlah jenis dagangan.

2.10 Sistem Guna Lahan dan Transportasi

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja dan bertamu yang berlangsung diatas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain-lain). Potongan lahan ini biasa disebut tata guna lahan. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misalnya berjalan kaki atau naik bus). Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang (Tamin, 2000: 30).

Pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Terdapat interaksi antara pekerja dan tempat mereka bekerja, antara ibu rumah tangga dan pasar, antara pelajar dan sekolah, dan antara pabrik dan lokasi bahan mentah serta pasar. Beberapa interaksi dapat juga dilakukan dengan telepon atau surat (sangat menarik untuk diketahui bagaimana sistem telekomunikasi yang lebih murah dan lebih canggih dapat mempengaruhi kebutuhan lalu lintas dimasa mendatang). Akan tetapi, hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu menghasilkan

pergerakan arus lalu lintas.

Sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut menjadi semudah dan seefisien mungkin. Menurut Tamin (2000: 30) cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum itu antara lain dengan menetapkan kebijakan tentang hal berikut ini.

1. Sistem kegiatan, Rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan dan lain-lain yang benar) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah. Perencanaan tata guna lahan biasanya memerlukan waktu cukup lama dan tergantung pada badan pengelola yang berwenang untuk melaksanakan rencana tata guna lahan tersebut.
2. Sistem jaringan, Hal yang dapat dilakukan misalnya meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada, melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru dan lain-lain.
3. Sistem pergerakan, Hal yang dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah), atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Sebaran geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabungkan untuk mendapatkan arus dan pola pergerakan lalu lintas di daerah perkotaan (sistem pergerakan). Besarnya arus dan pola pergerakan lalu lintas sebuah kota dapat memberikan umpan-balik untuk menetapkan lokasi tata guna lahan yang tentu membutuhkan prasarana baru pula.

2.11 Tinjauan Analisis

2.11.1 Analisis Kinerja Jalan

Analisis kinerja jalan merupakan suatu analisis yang digunakan untuk mengetahui rasio arus lalu lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam) pada bagian jalan tertentu. Dalam penelitian ini analisis kinerja jaringan jalan digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan tersebut apakah memiliki masalah kapasitas atau tidak. Analisis ini dilakukan setelah diketahui jumlah laju Lalulintas Harian Rata-rata (LHR) dengan standar Satuan Mobil Penumpang (smp) yang dilakukan pada segmen-segmen Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan MT. Haryono dan Jalan Mayjen Pandjaitan. Setelah diketahui jumlah LHR pada jalan tersebut selanjutnya adalah dilakukan persamaan ke standar satuan mobil penumpang (smp).

Tabel 2.3 emp Jalan Tak terbagi

Tipe Jalan: jalan tak terbagi	Arus lalu lintas total dua arah	HV	emp	
			MC	
			Lebar jalur lalu lintas Wc (m)	
			≤6	>6
Dua-lajur tak terbagi (2/2 UD)	0	1,3	0,5	0,40
	≥1800	1,2	0,35	0,25
Empat-lajur tak terbagi (4/2 UD)	0	1,3	0,40	
	≥3700	1,2	0,25	

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.4 emp Jalan Perkotaan Terbagi

Tipe Jalan: jalan satu arah dan terbagi	Arus lalu lintas per lajur (kend/jam)	emp	
		HV	MC
Dua-lajur satu-arah (2/1)	0	1,3	0,40
Empat-lajur terbagi (4/2D)	≥1050	1,2	0,25
Tiga-lajursatu-arah (3/1)	0	1,3	0,40
Enam-lajur terbagi (6/2D)	≥1100	1,2	0,25

Sumber: MKJI, 1997

$$Q = QLV + QHV \times emp_{HV} + QMC \times emp_{MV}$$

Perhitungan kapasitas dasar berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997) menggunakan rumus sebagai berikut.

$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCcs \times FCsf$$

Keterangan:

C = kapasitas (smp/jam)

Co = kapasitas dasar (smp/jam)

FCw = faktor penyesuaian lebar jalan

FCsp = faktor penyesuaian jalan berdasarkan pemisahan arah

FCsf = faktor penyesuaian untuk kelas hambatan samping

FCcs = faktor penyesuaian untuk ukuran kota

Tabel 2.5 Kapasitas dasar

Tipe Jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat-lajur terbagi atau jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.6 Penyesuaian Kapasitas Pengaruh Lebar Jalur Lalu Lintas Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif (Wc) - meter	FCw
Empat-lajur terbagi atau jalan satu arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat-lajur tak terbagi	4,00	1,08
	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05

	4,00	1,09
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.7 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Pemisahan Arah (FCsp)

Pemisahan arah SP %-%	50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FCsp Dua-lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
Empat-lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.8 Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping dan Lebar Bahu (FCsf)

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu (FCsf)			
		Lebar bahu efektif Ws			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2 D	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2/2 UD atau jalan satu arah	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1,00
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.9

Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kreb-penghalang (FCsf)

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu (FCsf)			
		Jarak: Kereb-penghalang Wk			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2 D	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,94	0,96	0,98	1,00
	M	0,91	0,93	0,95	0,98
	H	0,86	0,89	0,92	0,95
	VH	0,81	0,85	0,88	0,92
4/2 UD	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,93	0,95	0,97	1,00
	M	0,90	0,92	0,95	0,97
	H	0,84	0,87	0,90	0,93
	VH	0,77	0,81	0,85	0,90
2/2 UD atau jalan satu arah	VL	0,93	0,95	0,97	0,99
	L	0,90	0,92	0,95	0,97

M	0,86	0,88	0,91	0,94
H	0,78	0,81	0,84	0,88
VH	0,68	0,72	0,77	0,82

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.10 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran kota (juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 3,0	1,00
>3,0	1,04

Sumber: MKJI, 1997

Derajat kejenuhan (DS) dilakukan untuk mengetahui segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak (MKJI, 1997) dapat dicari menggunakan rumus berikut ini.

$$DS = Q/C.....(1)$$

2.11.2 Analisis Regresi

Analisis regresi dipergunakan untuk menelaah hubungan antar dua variabel atau lebih terutama untuk menelusuri pola hubungan yang modelnya belum diketahui dengan sempurna, atau untuk mengetahui bagaimana variasi dari beberapa variabel independen mempengaruhi variabel dependen dalam suatu fenomena yang kompleks. Analisis regresi terbagi menjadi dua yaitu regresi linier dan regresi berganda. Perbedaannya terdapat pada jumlah variabel bebasnya, regresi linier memiliki satu variabel bebas sedangkan regresi berganda memiliki lebih dari satu variabel bebas. Manfaat dari penggunaan analisis regresi adalah (Supranto, J., 2010):

1. Dapat mengetahui besarnya pengaruh dari setiap variabel bebas (yang tercakup dalam persamaan) terhadap variabel tak bebas, jika variabel bebas tersebut naik 1 unit dan variabel lainnya (sisanya) tetap dengan menggunakan nilai koefisien regresi parsial.
2. Dapat untuk meramalkan nilai variabel tak bebas (Y) jika seluruh variabel bebasnya sudah diketahui nilainya dan semua koefisien regresi parsial sudah dihitung.

Persamaannya adalah:

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + + b_kX_k + e$$

atau

$$Y = B_0 + B_1X_1 + B_2X_2 + B_3X_3 + + B_kX_k + e$$



Penggunaan analisis regresi berganda juga harus dilakukan uji statistik yaitu uji serentak (uji F) yang digunakan untuk mengetahui koefisien regresi bersama-sama mempengaruhi Y dan uji individual (uji t) yaitu uji statistik bagi koefisien regresi dengan hanya satu koefisien regresi yang mempengaruhi Y. Selain uji F dan uji t terdapat uji asumsi klasik untuk mengetahui persamaan regresi telah tepat atau tidak terjadi bias.

A. Uji Normalitas

Uji normalitas data yang digunakan pada penelitian ini adalah uji Kolmogorov-Smirnov, uji ini dilakukan pada nilai residual terstandarisasi sehingga akan diketahui kenormalan nilai residual yang telah distandarisasi. Pada uji ini yang diharapkan adalah nilai signifikansi value (p-value) dari statistik uji lebih besar dari 0,05. Selain itu, uji normalitas residual yang telah distandarisasi juga dapat dilihat dari diagram histogram dan grafik normal QQ plot. Residual yang telah distandarisasi diagram histogram dikatakan mengikuti pola distribusi normal apabila pola histogramnya berbentuk seperti bel. Pancaran residual yang telah distandarisasi pada diagram normal QQ-plot dikatakan mengikuti fungsi distribusi normal bila plot tersebut berada sekitar garis miring melintang (Yamin, S dan Kurniawan, H, 2009).

B. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui keberadaan korelasi antara anggota serangkaian data penelitian pada runtutan waktu. Uji ini digunakan untuk autokorelasi tingkat satu dan mensyaratkan adanya intercept dalam model regresi dan tidak ada variabel lag diantara variabel penjelas. Sujianto (2009), untuk mendeteksi dapat dilakukan dengan uji Durbin-Watson (DW). Keputusan ada atau tidaknya autokorelasi pada uji ini dengan ketentuan sebagai berikut:

1. $1,65 < DW < 2,35$ maka tidak ada autokorelasi
2. $1,21 < DW < 1,65$ atau $2,35 < DW < 2,79$ maka tidak dapat disimpulkan
3. $DW < 1,21$ atau $DW > 2,79$ maka terjadi autokorelasi.

C. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antar variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat atau dengan kata lain ada hubungan linier yang sempurna (mendekati sempurna) antara beberapa atau semua variabel bebas. Uji ini dapat dilihat dari nilai tolerance dan Varian Inflation Faktor (VIF), dikatakan terjadi multikolinearitas bila nilai tolerance $< 0,1$ dan VIF > 10 (Yamin, S dan Kurniawan, H, 2009). Apabila terjadi gejala multikolinearitas salah satu langkah untuk

memperbaiki model adalah dengan menghilangkan variabel dari model regresi, sehingga bisa dipilih model yang paling baik (Santoso, P.B dan Ashari, 2005).

D. Uji Heteroskedastisitas

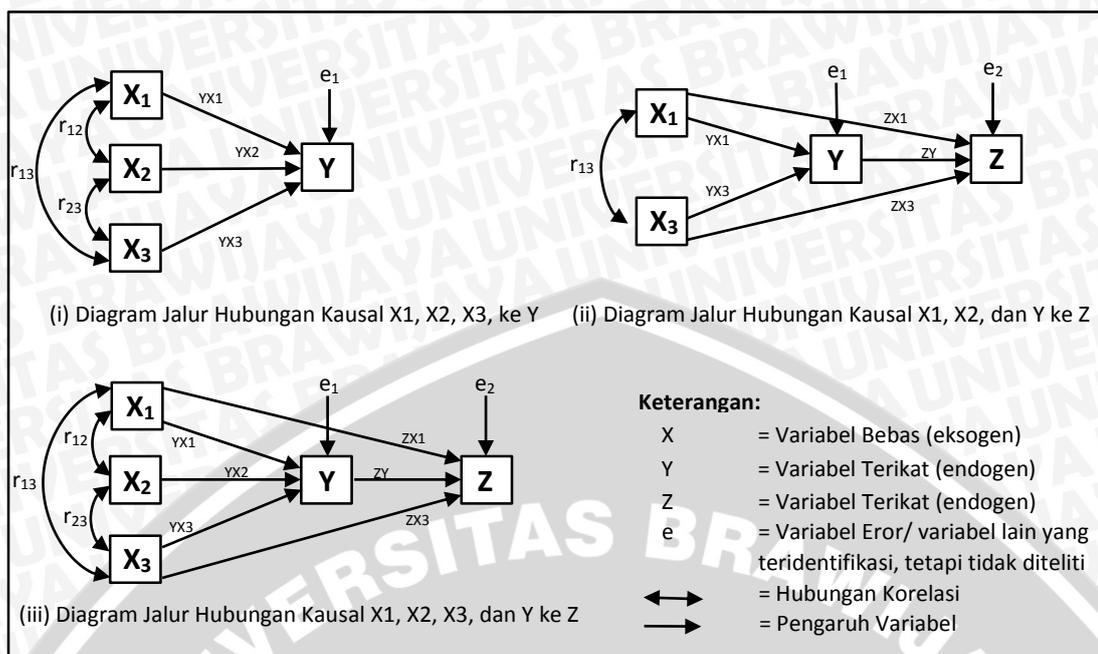
Heteroskedastisitas muncul apabila kesalahan atau residual dari model yang diamati tidak memiliki varians yang konstan dari suatu observasi ke observasi lain. Pada model regresi salah satu asumsi yang harus dipenuhi adalah bahwa varians dari residual suatu pengamatan ke pengamatan lain tidak memiliki pola tertentu (homoskedastisitas) atau pada model regresi tidak terjadi heteroskedastisitas. Pola yang tidak sama ini ditunjukkan dengan nilai yang tidak sama antar satu varians dari residual. Gejala varians yang tidak sama ini disebut gejala heteroskedastisitas, sedangkan gejala varians residual yang sama disebut homokedastisitas (Santoso, P.B dan Ashari, 2005).

Pengambilan keputusannya adalah jika ada pola tertentu, seperti titik-titik (point-point) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar, kemudian menyempit) maka telah terjadi heteroskedastisitas, sedangkan jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

2.11.3 Path Analysis

Berdasarkan pada Norman & Streiner (2003: 156), *path analysis* merupakan pengembangan dari analisis regresi linear berganda. Terdapat dua kelebihan dari *path analysis* dibanding analisis regresi, pertama, pada *path analysis*, variabel terikat lebih dari satu. Kedua, *path analysis* memungkinkan suatu variabel untuk bergantung pada variabel lain, tidak seperti analisis regresi linear berganda yang sudah menetapkan variabel bebas dan variabel terikat dari awal.

Pada *path analysis*, tidak terdapat istilah variabel bebas dan variabel terikat, melainkan variabel eksogen dan variabel endogen (Norman & Streiner: 2003: 158). Variabel eksogen adalah variabel yang tidak bergantung pada variabel lain. Adapun variabel endogen adalah variabel yang bergantung pada variabel lain. Untuk memvisualisasikan model dari *path analysis*, terdapat *path diagram*. Contoh dari *path diagram* dapat dilihat pada **Gambar 2.1**.



Gambar 2.1 Contoh Diagram Path

Sumber: Riduwan & Kuncoro (2008: 5-6)

Pada *path diagram*, semua jenis variabel digambarkan dengan bentuk persegi, garis lurus menggambarkan hubungan kausal, sedangkan garis melengkung dengan panah dua arah menggambarkan hubungan korelasi atau saling mempengaruhi. Perangkat lunak yang digunakan untuk membuat *path diagram* adalah *Analysis of Moment Structures* (AMOS). Dengan AMOS, peneliti dapat dengan cepat menentukan, melihat, dan memodifikasi model secara grafis. Selain itu, *path diagram* yang dibuat di AMOS dapat langsung dicetak atau dipindahkan ke aplikasi lain seperti Microsoft Word. Terdapat dua belas langkah melakukan analisis dengan AMOS (Arbuckle, 2010: 9):

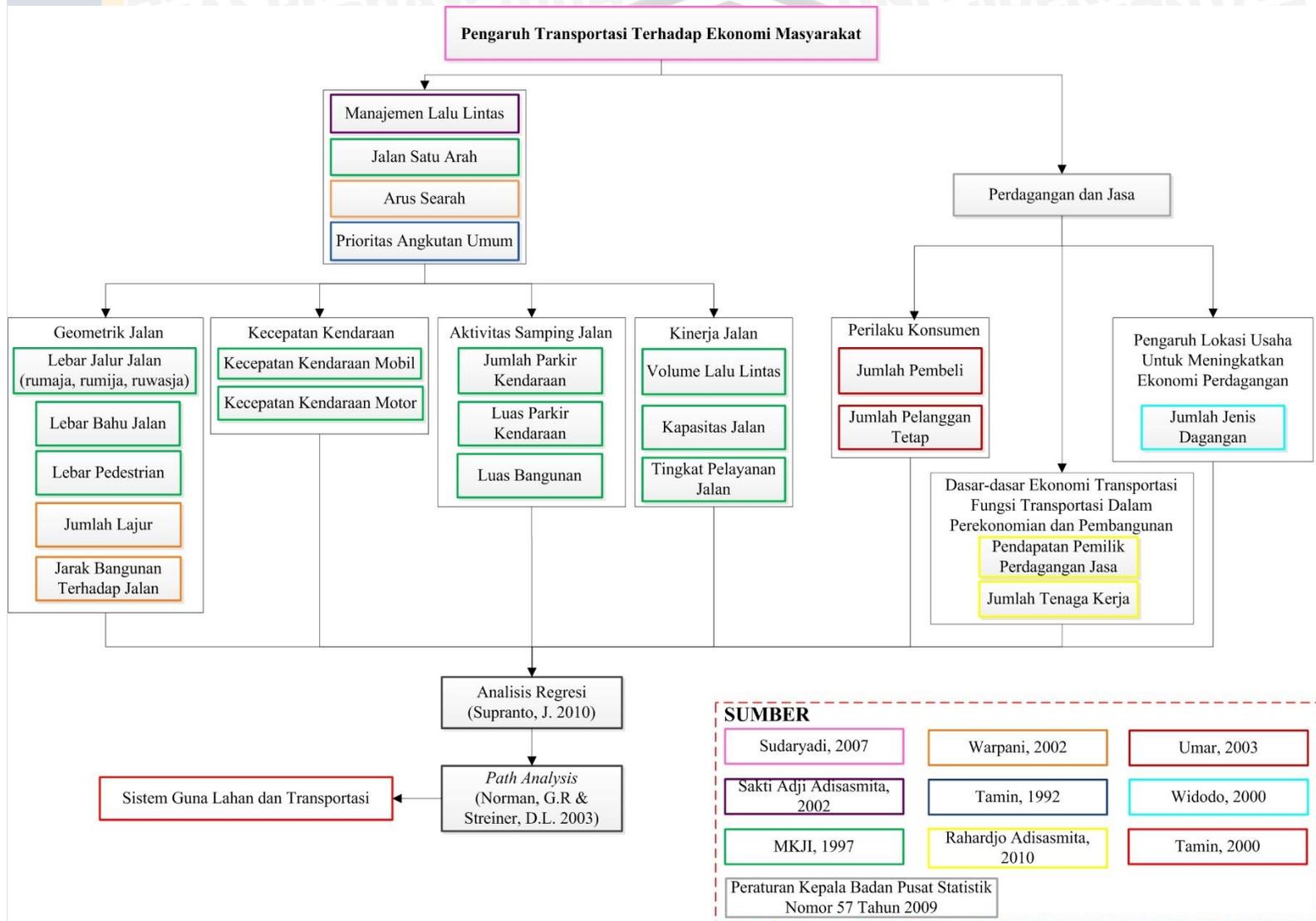
1. Menampilkan AMOS Graphic
2. Membuat model baru
3. Menentukan data yang akan digunakan
4. Menentukan model dan variabel gambar
5. Menamakan variabel
6. Menggambar panah
7. Menentukan parameter
8. Mengubah tampilan pada *path diagram*
9. Pengaturan output opsional
10. Menampilkan analisis
11. Melihat output
12. Print *path diagram*

2.12 Studi Terdahulu

Tabel 2.11 Studi Terdahulu

No	Jenis	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Persamaan Penelitian
1	Skripsi Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Brawijaya, Khusnafani, Saniyya.	Pengaruh Jalan Suromenggolo Terhadap Tingkat Pelayanan Lalu Lintas dan Kecenderungan Perubahan Lahan Kota Ponorogo	<ol style="list-style-type: none"> Mengetahui karakteristik lalu lintas dan penggunaan lahan di sekitar jalan tembus sebelum dan sesudah adanya jalan tembus. Mengetahui pengaruh jalan tembus terhadap lalu lintas yang berhubungan dengan tingkat pelayanan lalu lintas dan perubahan lahan di wilayah sekitarnya. 	<ol style="list-style-type: none"> Perubahan pemanfaatan lahan Aksesibilitas Harga lahan Kapasitas jalan LHR 	<ol style="list-style-type: none"> Analisis aksesibilitas Analisis perubahan lahan Analisis deskriptif untuk sarana Analisis <i>chi-square</i> 	Persamaan penelitian ini yaitu membahas kondisi fisik jalan dan pengaruh jalan terhadap guna lahan di wilayah sekitarnya.
2.	Skripsi Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Brawijaya, Karisma, Rany S.	Pengaruh Guna Lahan Perdagangan Terhadap Kinerja Jalan Dan Persimpangan Pada Jalan Raya Singosari.	<ol style="list-style-type: none"> Mengidentifikasi kinerja jalan dan persimpangan jalan pada ruas jalan raya singosari. Menganalisis pengaruh guna lahan perdagangan disekitar jalan raya singosari terhadap kinerja jalan dan persimpangan. Merumuskan rekomendasi manajemen lalu lintas yang sesuai untuk ruas jalan dan persimpangan. 	<ol style="list-style-type: none"> Kapasitas jalan Klasifikasi jaringan jalan Tingkat pelayanan jalan Kapasitas persimpangan tidak bersinyal Karakteristik guna lahan perdagangan Kinerja jalan dengan dan tanpa sarana perdagangan Manajemen kapasitas Manajemen prioritas Manajemen <i>demand</i> 	<ol style="list-style-type: none"> Analisis kapasitas jalan Analisis tingkat pelayanan jalan Analisis guna lahan perdagangan Analisis kinerja jalan 	Persamaan penelitian ini yaitu membahas pengaruh perdagangan terhadap kinerja jalan.
3	Skripsi Jurusan Perencanaan Wilayah dan	Jalan Lingkar Selatan Kota Pasuruan	<ol style="list-style-type: none"> Mengetahui karakteristik lalu lintas jalan primer dan penggunaan lahan wilayah 	<ol style="list-style-type: none"> Volume lalu lintas Aksesibilitas Kapasitas jalan 	<ol style="list-style-type: none"> Analisis asal tujuan 	Persamaan penelitian ini yaitu membahas kondisi fisik jalan dan

No	Jenis	Judul	Tujuan	Variabel Penelitian	Metodologi Penelitian	Persamaan Penelitian
	Kota, Universitas Brawijaya, Palupi, Dwi Karnina	Terhadap Tingkat Pelayanan Lalu Lintas Jalan Primer Dan Kecenderungan Perubahan Lahan	<p>sekitar jalan lingkaran selatan sebelum dan sesudah adanya jalan lingkaran.</p> <p>2. Mengetahui pengaruh jalan lingkaran selatan terhadap lalu lintas primer yang berhubungan dengan titik pelayanan lalu lintas jalan primer dan pengaruhnya terhadap kecenderungan perubahan lahan di wilayah sekitarnya.</p> <p>3. Memperoleh arahan untuk pemanfaatan lalu lintas dan lahan secara maksimal.</p>	<p>4. Penggunaan lahan</p> <p>5. Harga lahan</p>	<p>2. Analisis aksesibilitas</p> <p>3. Analisis perubahan intensitas penggunaan lahan</p> <p>4. Analisis pola penggunaan lahan</p> <p>5. Analisis <i>chi-square</i></p> <p>6. Analisis skoring</p>	kecenderungan perubahan lahan akibat pengaruh jalan.
4.	Skripsi Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Brawijaya, Noorwahyuni, Afriyanti.	Pengaruh Jalan Lingkaran MT Haryono Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Kelurahan Damai dan Kelurahan Gn. Bahagia Kec. Balikpapan Selatan Kota Balikpapan	<p>1. Mengidentifikasi perubahan penggunaan lahan.</p> <p>2. Menganalisis besarnya pengaruh yang ditimbulkan karena keberadaan jalan lingkaran MT Haryono terhadap perubahan penggunaan lahan.</p> <p>3. Menganalisis pengaruh dari Jalan Lingkaran MT Haryono terhadap ekonomi masyarakat sekitarnya dan besarnya bangkitan pergerakan baru yang ditimbulkan oleh masyarakat sekitar.</p>	<p>1. Pengaruh jalan lingkaran</p> <p>2. Perubahan guna lahan</p>	<p>1. Analisis perubahan penggunaan lahan</p> <p>2. Analisis besarnya pengaruh jalan MT haryono terhadap Penggunaan Lahan</p> <p>3. Analisis pengaruh jalan lingkaran MT haryono terhadap ekonomi masyarakat sekitar</p>	Persamaan penelitian ini yaitu pengaruh yang ditimbulkan karena sistem jalan baru terhadap guna lahan di sekitarnya.



Gambar 2.2 Kerangka Teori