

**DAMPAK URBAN SPRAWL TERHADAP POLA PERGERAKAN
STUDI PADA KORIDOR JALAN LETJEND. HERTASNING
KOTA MAKASSAR**

Diajukan oleh:

ARIANI EKA SYAHFITRI ARIFIN S.T.

NIM : MPW 4616102003



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

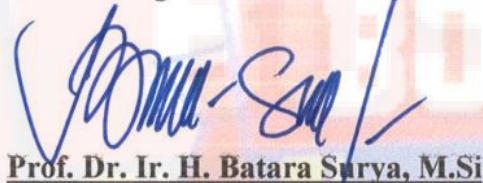
2020

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul : Dampak Urban Sprawl Terhadap Pola Pergerakan Studi Pada Koridor Jalan Letjend. Hertasing Kota Makassar
2. Nama Mahasiswa : Ariani Eka Syahfitri Arifin, ST
3. NIM : 46 16 102 003
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah Dan Kota

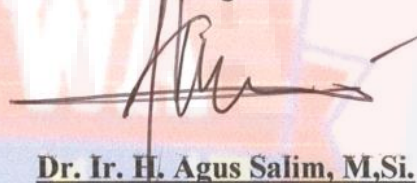
Menyetujui
Komisi Pembimbing

Pembimbing I



Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si

Pembimbing II



Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si

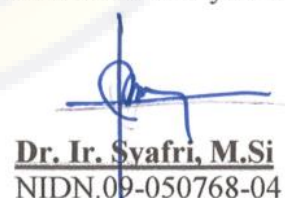
Mengetahui,

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa



Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si
NIDN. 09-130171-03

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah Kota



Dr. Ir. Syafri, M.Si
NIDN.09-050768-04

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari/Tanggal : Senin, 14 September 2020
Tesis atas nama Mahasiswa : Ariani Eka Syahfitri Arifin, ST
NIM : 46 16 102 003

Telah diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelas Magister pada program Perencanaan Wilayah dan Kota.

Ketua : Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si. (.....)
(Pembimbing I)

Sekretaris : Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si. (.....)
(Pembimbing II)

Anggota Penguji : 1. Dr. Ir. Syafri M.Si. (.....)
2. Dr. Ir. Qadriathi Dg. Bau ST., M.Si., M.Pd. (.....)

Makassar,
Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa

Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si

NIDN. 09-130171-03

PERNYATAAN ORISINALIS TESIS

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : ARIANI EKA SYAHFITRI ARIFIN ST.

NIM : 46 16 102 003

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan Tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 15 Maret 2021

Yang Menyatakan,



ARIANI EKA SYAHFITRI A.

NIM : 46 16 102 003

Abstract. ARIANI EKA SYAHFITRI ARIFIN. *The Impact of Urban Sprawl on Study Commuting Patterns in the Corridor of Jalan Letjend. Hertasning, Makassar City. (Supervised by Batara Surya and Agus Salim).*

This research aims to identify the characteristic of Urban sprawl, namely appearance Side Friction conditions, Traffic Volume, Land Use Complexity, Economic Activity and Commuting Patterns in the corridor of Jalan Letjend. Hertasning, Makassar City and assessing and analyzing of the. This research is descriptive quantitative using descriptive statistical analysis tools by analyzing the appearance of the land use of the location, the Path Analysis method with the variable Side Friction, Traffic Volume, and Land Use Complexity with the SPSS application. The data were obtained from the Makassar City Central Bureau of Statistics, existing location and the public or drivers on Jalan Letjend Hertasning, Makassar City who acted as respondents.

The results showed that The variable side friction, traffic volume, land use complexity, trading activity have a significant and positive effect on commuting patterns simultaneously with a strengthening of the effect of 97.8%. Economic activity affects commuting patterns when viewed simultaneously with side frictions, traffic volume and land use complexity. The indicator that most influences the Side Friction variable on the Jalan Letjend. Hertasning is the slowing down of the vehicle, while the incoming or outgoing vehicle is the lowest contribution. The complexity of land use varies in each segment of the research location like Settlement Neighborhoods, Commerce, Offices, Schools, and Worship with simple to complex levels. There is an imbalance in the number of formal and non-formal traders dominated by non-formal trading activities in Jl. Letjend Hertasning segment leading to Tun Abdul Razak.

Keywords – Urban Sprawl, Commuting Patterns, Transportation.

Abstrak. ARIANI EKA SYAHFITRI ARIFIN. Dampak Urban Sprawl terhadap Pola Pergerakan Studi Pada Koridor Jalan Letjend Hertasning Kota Makassar. (Dibimbing oleh Batara Surya dan Agus Salim).

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi ciri *Urban sprawl* yakni kenampakan kondisi hambatan samping, volume lalu lintas, kompleksitas guna lahan, aktifitas ekonomi serta mengkaji dan menganalisis dampak *urban sprawl* terhadap pola pergerakan di Jalan Letjend Hertasning Kota Makassar. Penelitian ini bersifat deskriptif kuantitatif dengan menggunakan alat analisis statistik deskriptif dengan menganalisis kenampakan guna lahan lokasi, metode *Path* Analisis dengan variabel Hambatan Samping, Volume Lalu lintas, dan Kompleksitas Tata Guna Lahan dengan aplikasi SPSS. Data diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kota Makassar dan masyarakat serta pengendara di Jalan Letjend Hertasning Kota Makassar yang bertindak sebagai responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel Hambatan samping, Volume lalu lintas, Kompleksitas Guna Lahan, Aktifitas Perdagangan Berpengaruh signifikan dan positif terhadap Pola Pergerakan secara simultan dengan penguatan pengaruh sebesar 97,8%. Aktifitas ekonomi mempengaruhi pola pergerakan jika ditinjau secara simultan dengan hambatan samping, volume lalu lintas dan kompleksitas guna lahan. Adapun indikator yang paling mempengaruhi terhadap variabel Hambatan Samping pada ruas Jalan Letnan Jenderal Hertasning adalah kendaraan yang melambat sedangkan kendaraan masuk atau keluar merupakan kontribusi paling rendah. Kompleksitas guna lahan berbeda-beda di tiap segmen lokasi penelitian ruas Jalan Letnan Jenderal Hertasning dengan fungsi Permukiman, Perdagangan, Perkantoran, Sekolah, hingga Peribadatan dengan tingkat sederhana hingga kompleks. Adapun ketidak seimbangan jumlah pedagang formal dan nonformal yang didominasi oleh kegiatan perdagangan non formal pada Jl Letjend Hertasning arah ke Tun Abdul Razak. Berdasarkan hasil penelitian bahwa sebanyak 50% responden memilih Jalan Letjen Hertasning sebagai tujuan atau asal untuk melakukan kegiatan ekonomi.

Kata Kunci — Pemekaran Kota, Pola Pergerakan, Transportasi.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kita berbagai macam nikmat, sehingga aktifitas hidup yang kita jalani ini akan selalu membawa keberkahan, baik kehidupan di alam dunia ini, lebih-lebih lagi pada kehidupan akhirat kelak, sehingga semua cita-cita serta harapan yang ingin kita capai menjadi lebih mudah dan penuh manfaat.

Tesis diharapkan telah melalui proses langkah awal hingga akhir dalam suatu penelitian, sehingga diharapkan masukan serta saran terkait hasil penelitian ini agar dapat bermanfaat untuk penelitian selanjutnya. Peneliti mengucapkan terima kasih kepada pembimbing penelitian ini, yaitu **Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya M.Si.** selaku Pembimbing I dan Bapak **Dr. Ir. H. Agus Salim M.Si** selaku Pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktu dalam membimbing penelitian ini. Serta kepada keluarga tercinta dan kerabat yang turut mendukung agar terselesaikannya penelitian ini, semoga segala bantuannya mendapat balasan yang dari Tuhan Yang Maha Esa.

Kami menyadari sepenuhnya, didalam penyusunan makalah ini masih jauh dari kesempurnaan serta banyak kekurangannya, baik dari segi tata bahasa maupun dalam hal kelengkapan serta pengkonsolidasian kepada dosen serta teman-teman sekalian, yang kadangkala hanya menturuti egoisme pribadi, untuk itu besar harapan kami jika ada kritik dan saran yang membangun untuk lebih menyempurnakan makalah-makah kami dilain waktu.

Harapan yang paling besar dari penyusunan makalah ini ialah, mudah-mudahan apa yang kami susun ini penuh manfaat, baik untuk pribadi, teman-teman, serta orang lain yang ingin mengambil atau menyempurnakan lagi.

Makassar, September 2020

Penyusun

DAFTAR ISI

Daftar Isi	i
Kata Pengantar	iii
Daftar Tabel	iv
Daftar Gambar	viii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1. Latar Belakang.....	1
2. Rumusan Masalah.	3
3. Tujuan Penelitian.....	4
4. Manfaat Penelitian.....	4
5. Lingkup Penelitian.....	5
BAB II. KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR	6
A. Deskripsi Teori.	6
B. Penelitian Terdahulu.....	34
C. Kerangka Pikir.....	37
D. Hipotesis.....	38
BAB III METODE PENELITIAN	39
A. Jenis Penelitian	39
B. Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	39
C. Populasi dan Sampel.....	40
D. Variabel Penelitian	41
E. Instrumen Penelitian	42
F. Jenis dan Sumber Data	42
G. Teknik Pengumpulan Data	43
H. Teknik Analisis Data	44
I. Definisi Operasional.....	47
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	50
A. Tinjauan Lokasi Penelitian	50
B. Karakteristik Lokasi Penelitian berdasarkan Jalur dan Waktu Penelitian	54
C. Karakteristik Lokasi Penelitian berdasarkan Kegiatan Ekonomi	56
D. Karakteristik Lokasi Penelitian berdasarkan Responden	66

E. Hasil Penelitian	75
F. Pembahasan Hasil Penelitian	92

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan	100
B. Saran	102

DAFTAR PUSTAKA



DAFTAR TABEL

Nama	Halaman
Tabel 2.1	Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan 18
Tabel 2.2	Penyesuaian kapasitas untuk pengaruh lebar jalur lalu-lintas untuk jalan perkotaan (FC_W). 19
Tabel 2.3	Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah (FC_{SP}) 19
Tabel 2.4	Faktor penyesuaian kapasitas untuk pengaruh hambatan samping dan lebar bahu (FC_{SF}) pada jalan perkotaan dengan bahu 20
Tabel 2.5	Penentuan tipe frekuensi kejadian hambatan samping 21
Tabel 2.6	Nilai kelas hambatan samping 21
Tabel 2.7	Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota (FC_{CS}) pada jalan perkotaan 24
Tabel 2.8	Ekuivalensi Mobil Penumpang untuk jalan Perkotaan 27
Tabel 3.1	Variabel Hambatan Samping 44
Tabel 3.2	Variabel Volume Lalulintas 45
Tabel 3.3	Variabel Kompleksitas Tata Guna Lahan 46
Tabel 3.4	Variabel Aktifitas Koridor 47
Tabel 3.5	Variabel Pola Pergerakan 47
Tabel 4.1	Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Jenis 56
Tabel 4.2	Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Jenis Kelamin 56
Tabel 4.3	Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Moda Perdagangan 57
Tabel 4.4	Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Jenis Barang Dagang 57
Tabel 4.5	Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Moda 57
Tabel 4.6	Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Durasi 58
Tabel 4.7	Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Jenis 59
Tabel 4.8	Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Jenis Kelamin 59

Tabel 4.9	Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Moda Perdagangan	59
Tabel 4.10	Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Jenis Dagang	60
Tabel 4.11	Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Moda	60
Tabel 4.12	Karakteristik Pembeli Segmen II berdasarkan Durasi	60
Tabel 4.13	Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Jenis	61
Tabel 4.14	Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Jenis Kelamin	61
Tabel 4.15	Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Moda Perdagangan	62
Tabel 4.16	Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Jenis Dagang	62
Tabel 4.17	Karakteristik Pembeli Segmen III berdasarkan Moda	62
Tabel 4.18	Karakteristik Pembeli Segmen III berdasarkan Durasi	63
Tabel 4.19	Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis	64
Tabel 4.20	Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis Kelamin	64
Tabel 4.21	Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Moda Perdagangan	64
Tabel 4.22	Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis Dagang	65
Tabel 4.23	Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis Dagang	65
Tabel 4.24	Karakteristik Karakteristik Pembeli Segmen IV berdasarkan Durasi	65
Tabel 4.25	Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Moda Transportasi	66
Tabel 4.26	Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Fungsi Guna Jalan Kapasitas ruas jalan lokasi penelitian	67
Tabel 4.27	Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Asal (<i>Origin</i>)	67
Tabel 4.28	Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Tujuan (<i>Destination</i>)	67

Tabel 4.29	Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Pola Pergerakan Jumlah pengguna kendaraan Kota Makassar	68
Tabel 4.30	Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Moda Transportasi	68
Tabel 4.31	Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Fungsi Guna Jalan erhitungan kapasitas , derajat kejenuhan , tingkat pelayanan jalan lokasi survey 20 tahun mendatang	69
Tabel 4.32	Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Asal (<i>Origin</i>)	69
Tabel 4.33	Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Tujuan (<i>Destination</i>)	69
Tabel 4.34	Karakteristik Pembeli Segmen II berdasarkan Pola Pergerakan	70
Tabel 4.35	Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Moda Transportasi	70
Tabel 4.36	Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Fungsi Guna Jalan erhitungan kapasitas , derajat kejenuhan , tingkat pelayanan jalan lokasi survey 20 tahun mendatang	71
Tabel 4.37	Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Asal (<i>Origin</i>)	71
Tabel 4.38	Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Tujuan (<i>Destination</i>)	71
Tabel 4.39	Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Asal (<i>Origin</i>)	72
Tabel 4.40	Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Moda Transportasi	73
Tabel 4.41	Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Fungsi Guna Jalan	73
Tabel 4.42	Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Asal (<i>Origin</i>)	73
Tabel 4.43	Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Tujuan (<i>Destination</i>)	74
Tabel 4.44	Karakteristik Pembeli Segmen IV berdasarkan Pola Pergerakan	74
Tabel 4.45	Hasil Penelitian Variabel X1 Hambatan Samping	76
Tabel 4.46	Distribusi Frekuensi Variabel Hambatan Samping	77

Tabel 4.47	Hasil Penelitian Variabel X2 Volume Lalulintas	78
Tabel 4.48	Distribusi Frekuensi Variabel Volume Lalulintas	79
Tabel 4.49	Tabel Kompleksitas Guna Lahan	79
Tabel 4.50	Distribusi Frekuensi Variabel Kompleksitas Guna Lahan	80
Tabel 4.51	Distribusi Frekuensi Variabel Aktifitas Perdagangan	81
Tabel 4.52	Tabel Aktifitas Perdagangan	82
Tabel 4.53	Distribusi Frekuensi Variabel Aktifitas Perdagangan	84
Tabel 4.54	Hasil Uji Model I	85
Tabel 4.55	Hasil Uji Koefisien Determinan Model I	85
Tabel 4.56	Hasil Uji Model II	86
Tabel 4.57	Hasil Uji Koefisien Determinan Model II	87
Tabel 4.58	Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-F) Model I	88
Tabel 4.59	Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-T) Model I	89
Tabel 4.60	Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-F) Model II	90
Tabel 4.61	Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-T) Model II	91
Tabel 4.62	Hasil Perhitungan Analisis jalur (<i>path analysis</i>)	94
Tabel 4.63	Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-T) Model II	94

DAFTAR GAMBAR

Nama	Halaman
Gambar 2.1	Perembetan Konsenstris 11
Gambar 2.2	Perembetan Linear 12
Gambar 2.3	Kerangka Pikir Penelitian 37
Gambar 3.1	Bagan <i>Path Analysis</i> 41
Gambar 4.1	Peta Administrasi Kota Makassar Tahun 2019 48
Gambar 4.2	Peta Lokasi Penelitian Jalan Letnan Jendral Hertasning, Kota Makassar 50
Gambar 4.3	Detail Jalan Letjend Hertasning Segmen I 51
Gambar 4.4	Detail Jalan Letjend Hertasning Segmen II 52
Gambar 4.5	Detail Jalan Letjend Hertasning Segme III dan IV 52
Gambar 4.6	Kondisi Hambatan Samping Jl. Letjend. Hertasning 72
Gambar 4.7	Hasil Penelitian Variabel X2 Volume Lalulintas 74
Gambar 4.8	Guna Lahan pada Jalan Letjend. Hertasning 77
Gambar 4.9	Aktifitas Ekonomi Non Formal 79
Gambar 4.10	Aktifitas Ekonomi Formal 79
Gambar 4.11	Kondisi Lalulintas pada Jl. Letjend Hertasning Kota Makassar 80
Gambar 4.12	Bagan Path Analysis Penelitian 91
Gambar 4.13	Bagan Pengaruh Path Analysis Penelitian 92

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Tingginya tingkat pertumbuhan ekonomi di kota-kota besar Indonesia membuat perkembangan pembangunan juga semakin tinggi. Dengan kegiatan penduduk perkotaan yang semakin meningkat, maka kebutuhan lahan juga berbanding lurus. Kota – kota metropolitan yang berkembang di Indonesia kian memperluas jaringan pelayanannya. Dalam suatu area yang kemudian disebut sebagai pusat kota pada suatu distrik atau daerah kini menjadi ‘kota inti’ yang kemudian melahirkan *hinterland* atau daerah penunjang disekitarnya. Lahan menjadi sangat terbatas dan tidak mampu menampung seluruh kegiatan penduduknya maka terjadilah perkembangan ke daerah pinggiran kota yang menyebabkan perluasan pelayanan kota.

Akibatnya kebutuhan ruang yang semakin meningkat di daerah perkotaan tersebut mendorong terjadinya perkembangan daerah di kawasan *sub urban* yang dikenal dengan gejala *invansion*. Fenomena perkembangan daerah secara acak mulai meluas. Selain pemekaran kota (*urban sprawl*) membuat lahan produktif semakin berkurang, menyebabkan pula perubahan bentuk kota atau morfologi kota yang tidak teratur. Perkembangan daerah pinggiran kota ini bergantung oleh pola jaringan jalan atau penggunaan lahan, Rosul (2008).

Saat ini kondisi Kota Makassar sudah mengalami ciri dimana pusat kegiatan sudah tidak fokus pada tengah kota melainkan telah berkembang dan

memiliki sub-bagian atau yang sering disebut *Multiple nuclei*. Selain dikarenakan posisi penting Makassar dalam wilayah Mamminasata sebagai *core*, pengembangan wilayah inipun didukung oleh daerah yang berbatasan langsung dengan Kota Makassar dapat menopang perkembangan ibukota provinsi Sulawesi Selatan. Perkembangan *Sentrifugal* tidak terlepas dari urbanisasi penduduk dan perluasan area pemenuhan kebutuhan atau fasilitas ke arah pinggiran kota.

Peran koridor utama dalam wilayah Makassar secara khusus dan Mamminasata secara umum memicu pola penyebaran konsentrasi aktifitas di wilayah pinggiran. Berawal dari pengembangan proyek Ujung Pandang Baru di tahun 1965 dan didukung oleh proyek *Makassar By Pass* di tahun yang sama dengan fokus pengembangan jalan lingkar luar, dalam dan tengah dimana menjadikan Jl. Letjend. Hertasning sebagai jalan penghubung dan selanjutnya penancangan Panakkukang *Plan* di tahun 1970 dimana menjadikan Distrik Panakukang dan sekitarnya menjadi lokasi pergesaran pusat kota, Makkelo (2018) menyebabkan pertumbuhan jumlah penduduk dan aktifitas semakin berkembang di daerah pinggir kota Makassar. Ditunjang oleh posisi Jl. Letjend. Hertasning yang juga merupakan koridor penghubung kabupaten yang berbatasan langsung yakni Kab. Gowa dan lingkar tengah Makassar Jl. A.P Pettarani.

Adapun penelitian Sakti (2016) mengenai fenomena *urban sprawl* di koridor Hertasning – Samata melahirkan kesimpulan bahwa pertumbuhan aktifitas perkotaan berkontribusi secara positif terhadap perdagangan, permukiman, pendidikan serta jaringan pergerakan.

Tarikan dan bangkitan yang tinggi antara pusat kota dan daerah pinggiran menyebabkan semakin tinggi pula mobilisasi kendaraan yang melewati koridor tersebut. Semakin berubahnya alih fungsi lahan maka memunculkan potensi - potensi sektor perdagangan yang berkembang sepanjang koridor jalan tersebut. Hal tersebut yang kemudian akan diteliti pengaruhnya terhadap pergerakan lalu lintas kendaraan. Mengingat keberadaan perdagangan sektor formal dan non formal merupakan salah satu jenis hambatan samping yang muncul akibat adanya pemekaran kota ke arah pinggiran.

Dalam penelitian ini penulis ingin mengetahui identifikasi kenampakan ciri *urban sprawl* dan bagaimana pengaruhnya terhadap pergerakan lalu lintas melalui sektor perdagangan baik formal dan non formal di sepanjang koridor Jalan Letnan Jendral Hertasning. Adapun ciri fenomena *Urban Sprawl* yang Nampak adalah peningkatan hambatan samping dan volume lalu lintas, kompleksitas guna lahan, perdagangan formal dan non formal yang semakin kompleks serta ciri pola pergerakan sepanjang koridor jalan tersebut.

2. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana kenampakan kondisi hambatan samping, volume lalu lintas, kompleksitas guna lahan, aktifitas ekonomi dan pola pergerakan pada koridor Jalan Letnan Jend. Hertasning Kota Makassar?

- b. Bagaimana dampak *urban sprawl* terhadap pola pergerakan di Jalan Letnan Jend. Hertasning Kota Makassar?

3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengidentifikasi ciri *Urban sprawl* yakni kenampakan kondisi hambatan samping, volume lalu lintas, kompleksitas gunalahan, aktifitas ekonomi dan pola pergerakan pada koridor Jalan Letnan Jend. Hertasning Kota Makassar.
- b. Untuk mengkaji dan menganalisis dampak *urban sprawl* terhadap pola pergerakan di Jalan Letnan Jend. Hertasning Kota Makassar.

4. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Keilmuan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam ilmu perencanaan wilayah dan kota khususnya kondisi terbaru mengenai pengaruh *urban sprawl* di kota besar pada negara berkembang.

b. Manfaat Praktis

- 1) Bagi pengembangan daerah, dapat menjadi masukan yang berarti tentang arahan perencanaan jaringan jalan dalam sektor transportasi serta pendukung lainnya di sektor permukiman dan komersial.
- 2) Bagi Mahasiswa, agar penelitian ini bisa dilanjutkan dan dilengkapi kedepannya terkait tema yang serupa.

5. Lingkup Penelitian

a. Wilayah *sub urban*

Wilayah *sub urban* di Kota Makassar ditandai dengan adanya koridor jalan yang menghubungkan antara *Central Business District* (pusat kota) dan daerah pinggiran. Umumnya mulai padat penduduk dibuktikan dengan berkembangnya permukiman baru yang ada disekitar poros jalan tersebut yang diikuti oleh sektor - sektor lainnya. Misalnya komersial, pendidikan dsb.

b. *Urban Sprawl*

Karakteristik kompleksitas guna lahan dan kenampakan fisik yang semakin berubah menjadi lahan yang padat akan aktifitas dan berorientasi non agraris serta tingginya volume lalu lintas menunjukkan ciri berkembangnya dan meluasnya pergerakan ke arah daerah *sub urban*.

c. Isu dan Fenomena terkait

Dampak tingginya aktifitas di sepanjang koridor Jl. Letnan Jend. Hertasning yang merupakan jalur utama di daerah *sub urban* Kota Makassar menarik perkembangan sektor perdagangan formal dan non formal serta semakin kompleksnya penggunaan lahan di area sekitar koridor. Hal tersebut mempengaruhi pola pergerakan kendaraan dan morfologi koridor.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Deskripsi Teori

1. Teori Perkembangan Kota

Sesuai dengan perkembangan penduduk perkotaan yang senantiasa mengalami peningkatan, maka tuntutan akan kebutuhan kehidupan dalam aspek ekonomi, sosial, budaya, politik dan teknologi juga terus mengalami peningkatan, yang semuanya itu mengakibatkan meningkatnya kebutuhan akan ruang perkotaan yang lebih besar. Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan kedudukan fungsi-fungsi selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota (*fringe area*).

Gejala penjaran areal kota ini disebut sebagai *invasion* dan proses perembetan kenampakan fisik kota ke arah luar disebut sebagai *urban sprawl* (Northam dalam Yunus, 1994). Secara garis besar penjaran fisik kota dibedakan menjadi tiga macam, yaitu sebagai berikut :

1. Penjaran fisik kota yang mempunyai sifat rata pada bagian luar, cenderung lambat dan menunjukkan morfologi.
2. Kota yang kompak disebut sebagai perkembangan konsentris (*concentric development*).
3. Penjaran fisik kota yang mengikuti pola jaringan jalan dan menunjukkan

penjalaran yang tidak sama pada setiap bagian perkembangan kota disebut dengan perkembangan fisik memanjang/linier (*ribbon/linear/axial development*). Penjalaran fisik kota yang tidak mengikuti pola tertentu disebut sebagai perkembangan yang meloncat (*leap frog/checher board development*).

Jenis penjalaran fisik memanjang/linier yang dikemukakan oleh Northam sama dengan Teori Poros yang dikemukakan oleh Babcock dalam Yunus (1994), yaitu menjelaskan daerah di sepanjang jalur transportasi memiliki mobilitas yang tinggi, sehingga perkembangan fisiknya akan lebih pesat dibandingkan daerah-daerah di antara jalur transportasi.

Pola pemekaran atau ekspansi kota mengikuti jalur transportasi juga dikemukakan oleh Hoyt dalam Daldjoeni (1998), secara lengkap pola pemekaran atau ekspansi kota menurut Hoyt, antara lain, sebagai berikut :

- 1) Perluasan mengikuti pertumbuhan sumbu atau dengan kata lain perluasannya akan mengikuti jalur jalan transportasi ke daerah-daerah perbatasan kota. Dengan demikian polanya akan berbentuk bintang atau *star shape*.
- 2) Daerah-daerah hinterland di luar kota semakin lama semakin berkembang dan akhirnya menggabung pada kota yang lebih besar.
- 3) Menggabungkan kota inti dengan kota-kota kecil yang berada di luar kota inti atau disebut dengan konurbasi.

2. Teori Urban Sprawl

Menurut Northam (1975) dalam Asry (2017) :

Urban sprawl refers to the areal expansion of urban concentration beyond what they have been. Urban sprawl involves the conversion of land peripheral to urban centers that has previously been used for non urban uses to one or more urban uses.

Menurut Dumouchel (1976) dalam Asry (2017):

Urban sprawl can be defined of growth of metropolitan area through the process of development of miscellaneous types of land use in the urban fringe area.

Sedangkan pengertian menurut Rosul (2008), *Urban Sprawl* atau dikenal dengan pemekaran kota merupakan bentuk bertambah luasnya kota secara fisik. Perluasan kota disebabkan oleh semakin berkembangnya penduduk dan semakin tingginya arus urbanisasi. Semakin bertambahnya penduduk kota menyebabkan semakin bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap perumahan, perkantoran, dan fasilitas sosial ekonomi lain. *Urban sprawl* terjadi dengan ditandai adanya alih fungsi lahan yang ada di sekitarkota (urban periphery) mengingat terbatasnya lahan yang ada di pusat kota. Menurut Chapin, 1996, perubahan guna lahan adalah interaksi yang disebabkan oleh tiga komponen pembentuk guna lahan, yaitu sistem pembangunan, sistem aktivitas dan sistem lingkungan hidup.

a. Ciri-ciri Urban Sprawl

Keberadaan *sprawl* ditandai dengan adanya beberapa perubahan pola guna lahan yang terjadi secara serempak, menurut Debby (2009) seperti sebagai berikut:

1. *Single-use zoning*

Keadaan ini menunjukkan situasi dimana kawasan komersial, perumahan dan area industri saling terpisah antar satu dengan yang lain. Sebagai konsekuensinya, bidang besar tanah digunakan sebagai penggunaan lahan tunggal yang saling terpisahkan, antara ruang terbuka, infrastruktur atau hambatan lainnya. Sebagai hasilnya, lokasi dimana masyarakat yang tinggal, bekerja, berbelanja, dan rekreasi memiliki jarak yang jauh, antara satu dan yang lainnya, sehingga kegiatan seperti berjalan kaki, transit, dan bersepeda tidak dapat digunakan, tetapi lebih membutuhkan mobil.

2. *Low-density zoning*

Sprawl mengonsumsi jauh lebih banyak penggunaan lahan perkapita dibandingkan perkembangan kota tradisional, karena peraturan penzanaan seharusnya menyatakan bahwa perkembangan kota seharusnya berada dalam kepadatan penduduk yang rendah. Definisi yang tepat mengenai kepadatan yang rendah ini relative. Dampak dari perkembangan kepadatan penduduk yang rendah ini mengalami peningkatan secepat peningkatan populasi.

3. *Car-dependent communities*

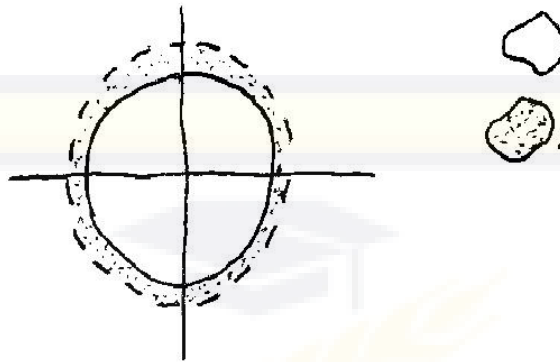
Area yang mengalami *Urban sprawl* biasa dikenali dengan tingkat penggunaan mobil yang tinggi sebagai alat transportasi, kondisi ini biasa

disebut dengan *automobile dependency*. Kebanyakan aktivitas disana, seperti berbelanja dan nglaju (*commuting to work*), membutuhkan mobil sebagai akibat dari isolasi area dari zona perumahan dengan kawasan industri dan kawasan komersial. Berjalan kaki dan metode transit lainnya tidak cocok untuk digunakan, karena banyak dari area ini yang hanya memiliki sedikit bahkan tidak sama sekali area yang dikhususkan bagi pejalan kaki dan juga keterbatasan jalur yang tidak dilewati oleh transportasi umum.

Selanjutnya ada tiga macam bentuk penyebaran penduduk dalam kota sebagai berikut:

Tipe 1 : Perembetan Konsentris (Concentric Development/Low Density Continous Development

Tipe pertama ini oleh Harvey Clark (1971) disebut sebagai *low density, continous development* dan oleh Wallace (1980) disebut *concentric development*. Jadi ini merupakan jenis perembetan areal kekotaan yang paling lambat. Perembetan berjalan perlahan-lahan terbatas pada semua bagian-bagian luar kenampakan fisik kota. Karena sifat perambatannya yang merata disemua bagian luar kenampakan kota yang sudah ada, maka tahap berikutnya akan membentuk suatu kenampakan morfologi kota yang relatif kompak.



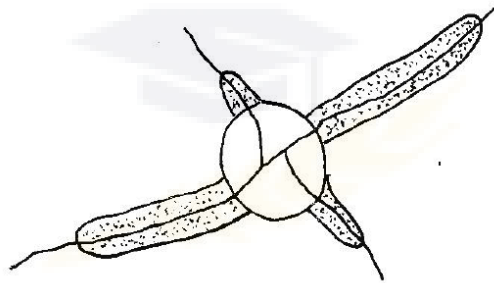
Gambar 2.1. Perembetan Konsentris

Tipe 2 : Perembetan Memanjang (Ribbon development/linear development/axial development).

Tipe ini menunjukkan ketidakmerataan perembetan areal kekotaan disemua bagian sisi luar dari pada daerah kota utama. Perembetan paling cepat terlihat disepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari (radial) dari pusat kota. Daerah ini sepanjang rute transportasi utama merupakan tekanan paling berat dari perkembangan. Membumbungnya harga lahan pada kawasan ini telah memojokkan pemilik lahan pertanian pada posisi yang sangat sulit. Makin banyaknya perubahan lahan pertanian ke lahan non pertanian,

Makin banyaknya penduduk, makin banyaknya kegiatan non agraris. Tingginya harga lahan dan makin banyak orang yang mau membeli telah memperkuat dorongan pemilik lahan untuk meninggalkan kegiatannya dan menjualnya. Bagi masyarakat hasil penjualan tanahnya diinvestasikan lagi

pada lahan yang jauh dari kota sehingga memperoleh lahan pertanian yang lebih luas.



Gambar 2.2. Perembetan Linier

Tipe 3 : Perembetan yang meloncat (leap frog development/checkerboard development)

Tipe perkembangan ini oleh kebanyakan pakar lingkungan dianggap paling merugikan, tidak efisien dalam arti ekonomi, tidak mempunyai nilai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan kekotaannya terjadi berpencaran secara sporadis dan tumbuh di tengah-tengah lahan pertanian. Keadaan ini sangat menyulitkan pemerintah kota untuk membangun prasarana-prasarana fasilitas kebutuhan hidup sehari-hari. Kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa ketiganya dapat terjadi bersama-sama, gabungan dari dua macam maupun sendiri-sendiri. Makin besar kotanya makin kompleks ekspresi spasial yang ditampilkannya.

Berbicara tentang *urban sprawl* tidak lepas dari pembicaraan mengenai Tata guna lahan (land use) dimana pengertian hal tersebut merupakan setiap

bentuk campur tangan (intervensi) manusia terhadap lahan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya baik material maupun (Vink, 1975). Dalam rencana tata guna lahan suatu kota selain tercantum berbagai jenis pemanfaatan lahan, juga membahas tentang berbagai sarana & prasarana yang dibutuhkan oleh suatu kota seperti jaringan jalan, listrik, air dan lain-lain. Penatagunaan lahan juga diatur oleh negara yang tertuang dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 16 Tahun 2004.

Aspek perkembangan dan pengembangan wilayah tidak dapat lepas dari adanya ikatan-ikatan ruang perkembangan wilayah secara geografis. Chapin (dalam Soekonjono, 1998) mengemukakan ada 2 hal yang mempengaruhi tuntutan kebutuhan ruang yang selanjutnya menyebabkan perubahan penggunaan lahan yaitu :

1. Adanya perkembangan penduduk dan perekonomian.
2. Pengaruh sistem aktivitas, sistem pengembangan, dan sistem lingkungan.

Variabel yang berpengaruh dalam proses perkembangan kota menurut Raharjo (dalam Alie, Cynthia. 2001) adalah:

1. Penduduk, keadaan penduduk, lingkungan sosial penduduk,
2. Lokasi yang strategis, sehingga aksesibilitasnya tinggi,
3. Fungsi kawasan perkotaan,
4. Kelengkapan fasilitas sosial ekonomi yang merupakan faktor utama timbulnya perkembangan dan pertumbuhan pusat kota,

5. Kelengkapan sarana dan prasarana transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah,
6. Faktor kesesuaian lahan,
7. Faktor kemajuan dan peningkatan bidang teknologi yang mempercepat proses pusat kota mendapatkan perubahan yang lebih maju.

3. Teori Transportasi

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas yang berlangsung di atas sebidang tanah dengan tata guna lahan yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan diantara dua tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas Tamin (2000: 30).

Karakteristik dan intensitas penggunaan lahan akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk. Pembentuk pergerakan ini dibedakan atas pembangkit pergerakan dan penarik pergerakan. Perubahan guna lahan akan berpengaruh pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akhirnya akan menimbulkan peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana transportasi. Sedangkan besarnya tarikan pergerakan ditentukan oleh tujuan

atau maksud perjalanan (Black, 1981:29). Dapat disimpulkan bahwa berbagai aktivitas akan memberi dampak pergerakan yang berbeda pada saat ini dan masa mendatang. Jumlah atau jenis lalu lintas yang dihasilkan oleh setiap tata guna lahan merupakan hasil dari fungsi parameter sosial dan ekonomi. Jenis tata guna lahan yang berbeda (pemukiman, pendidikan, komersil) mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda seperti jumlah lalu lintas, jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk, mobil), lalu lintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan arus lalu lintas pada pagi hari, sedangkan pertokoan menghasilkan arus lalu lintas sepanjang hari)

Menurut Wells, 1975 bangkitan pergerakan memperlihatkan banyaknya lalu lintas yang dibangkitkan oleh setiap tata guna lahan, sedangkan sebaran menunjukkan kemana dan darimana lalu lintas tersebut.

Tarikan pergerakan adalah jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona tarikan pergerakan. Tarikan pergerakan dapat berupa tarikan lalu lintas yang mencakup lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan arus lalu lintas. Besaran perjalanan bergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh di tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata

guna lahan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan (Tamin, 2000: 60).

Sebaran pergerakan ini menunjukkan ke mana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang (Tamin, 2000:63).

Semakin tinggi intensitas atau kompleksitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang. Secara makro, sistem transportasi dipengaruhi oleh sistem-sistem lainnya yaitu sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan yang mana satu dengan lainnya saling mempengaruhi.

Sistem pergerakan adalah arus pergerakan orang atau barang seperti besaran (volume), maksud perjalanan, asal-tujuan perjalanan, waktu perjalanan, moda yang digunakan dan sebagainya. Terdapat tiga klasifikasi pergerakan menurut Ofyar Z. Tamin (1997:95), yaitu:

1. Berdasarkan Tujuan Pergerakan

2. Pergerakan yang sering digunakan adalah pergerakan utama, dengan tujuan bekerja dan pendidikan, sedangkan pergerakan lainnya bersifat pilihan dan tidak rutin dilakukan.

3. Berdasarkan Waktu Pergerakan

Pergerakan pada umumnya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk (*peak hour*) dan pada jam tidak sibuk (*off peak hour*).

4. Berdasarkan Jenis Orang

Pergerakan berdasarkan jenis orang merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial-ekonomi. Permasalahan transportasi yang dihadapi oleh suatu wilayah akan semakin kompleks dengan semakin tingginya kepadatan penduduk.

Hambatan samping, yaitu aktivitas samping jalan yang dapat menimbulkan konflik dan berpengaruh terhadap pergerakan arus lalu lintas serta menurunkan fungsi kinerja jalan. Pejalan kaki yang menyeberang atau berjalan menyebabkan lalu lintas berhenti sejenak untuk menunggu kendaraan yang melintas selama pejalan kaki menyeberang. Adanya waktu yang hilang akibat berhenti dan menunggu, menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan akibat bertambahnya waktu tempuh untuk suatu ruas jalan, sehingga aktifitas sisi jalan perlu dikendalikan agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas (Rizki Brando : 2015).

4. Teori Konsentrasi Lalu Lintas

Ukuran kinerja konsentrasi lalu lintas sesuai dengan Manual Kapasitas Jalan Nasional adalah sebagai berikut:

- a. Kapasitas**, yaitu arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometri, distribusi arah dan komposisi lalu lintas, faktor lingkungan).

Kapasitas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp), dengan persamaan dasar adalah :

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \dots\dots\dots(1)$$

dimana:

C = Kapasitas (smp/jam)

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalan

FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya untuk jalan tak terbagi)

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

1) Kapasitas Dasar (C_0)

Tabel 2.1. Kapasitas dasar jalan perkotaan

Type Jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat Lajur Terbagai (4/2 D) atau Jalan satu arah (2/1)	1650	Per lajur
Empat Lajur tak terbagai (4/2 UD)	1500	Per Lajur
Dua Lajur Tak Terbagi(2/2 UD)	2900	Total Dua Arah

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (hal. 5-50, 1997).

2) Faktor Penyesuaian

a) Lebar lajur (FC_w)

Faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan lebih dari empat lajur dapat ditentukan dengan menggunakan nilai per lajur yang diberikan untuk jalan empat-lajur dalam Tabel dibawah ini.

Tabel 2.2. Penyesuaian kapasitas untuk pengaruh lebar jalur lalu-lintas untuk jalan perkotaan (FC_w).

Type Jalan	Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (W_e)	FC_w
Empat lajur terbagi atau satu arah	Per lajur	
	3.00	0.92
	3.25	0.96
	3.50	1.00
	3.75	1.04
	4.00	1.08

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (hal. 5-51, 1997)

b) Pemisahan arah (FC_{SP})

Khusus untuk jalan terbagi dan jalan satu-arah, faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah tidak dapat diterapkan dengan nilai 1,0 akan tetapi untuk jalan tak tebagi digunakan tabel dibawah ini :

Tabel 2.3. Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah (FC_{SP})

Pemisahan arah SP % - %	50 - 50	55 - 45	60 - 40	65 - 35	70 - 30
FC_{SP} Dua Lajur 2/2	1.00	0.970	0.940	0.910	0.880
Empat Lajur 4/2	1.00	0.985	0.970	0.955	0.940

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (hal. 5-52, 1997)

c) **Hambatan Samping (FC_{SF})**

Hambatan Samping atau aktivitas samping jalan mempengaruhi arus lalu-lintas. Pada ruas jalan perkotaan hambatan samping yang berpengaruh terhadap kapasitas dan kinerja jalan yaitu : Pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain berhenti, Kendaraan lambat (misalnya becak, kereta kuda), Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Hambatan Samping (FC_{SF}) didasarkan atas lebar bahu efektif W_S dari kelas hambatan samping (SFC) sebagaimana dalam tabel berikut :

Tabel 2.4. Faktor penyesuaian kapasitas untuk pengaruh hambatan samping dan lebar bahu (FC_{SF}) pada jalan perkotaan dengan bahu

Type Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor Penyesuaian untuk hambatan samping dan Lebar Bahu (FC_{SF})			
		Lebar Bahu Efektif (W_S)			
		≤ 0.50	1.00	1.5	≥ 2.0
4/2 D	Sangat Rendah (VL)	0.96	0.98	1.01	1.03
	Rendah (L)	0.94	0.97	1.00	1.02
	Sedang (M)	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi (H)	0.88	0.92	0.95	0.98
	Sangat Tinggi (MH)	0.84	0.88	0.92	0.96

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi nilai kelas hambatan samping dengan frekuensi bobot kejadian per jam per 200 meter dari segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan.(MKJI 1997) seperti tabel berikut :

Tabel 2.5. Penentuan tipe frekuensi kejadian hambatan samping

Tipe kejadian hambatan samping	Simbol	Faktor bobot
Pejalan kaki	PED	0,5
Kendaraan parkir	PSV	1.0
Kendaraan masuk dan keluar sisi jalan	EEV	0.7
Kendaraan lambat	SMV	0.4

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

Tingkat hambatan samping telah dikelompokkan dalam 5 kelas, yaitu dari yang sangat rendah sampai tinggi dan sangat tinggi.

Tabel 2.6. Nilai kelas hambatan samping

Kelas Hambatan samping (SCF)	Kode	Jumlah kejadian per 200 m perjam	Kondisi Daerah
Sangat rendah	VL	<100	Daerah pemukiman; hampir tidak ada kegiatan
Rendah	L	100-299	Daerah pemukiman; berupa angkutan umum, dsb
Sedang	M	300-499	Daerah industri, beberapa toko di sisi jalan
Tinggi	H	500-899	Daerah komersial; aktifitas sisi jalan yang sangat tinggi
Sangat tinggi	VH	>900	Daerah komersial; aktifitas pasar di samping jalan.

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

Dalam menentukan nilai Kelas hambatan samping digunakan rumus (MKJI 1997):

$$SCF = PED + PSV + EEV + SMV$$

Dimana :

SFC = Kelas Hambatan samping

PED = Frekuensi pejalan kaki

PSV = Frekuensi bobot kendaraan parkir

EEV = Frekuensi bobot kendaraan masuk/keluar sisi jalan.

SMV = Frekuensi bobot kendaraan lambat

1. Faktor 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.

2. Faktor kendaraan parkir dan 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.

3. Faktor kendaraan masuk/keluar pada samping 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.

4. Faktor kendaraan lambat

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

d) Ukuran Kota (FC_{cs})

Ukuran kota fungsi jumlah penduduk (Juta), untuk penyesuaian kapasitas digunakan tabel dibawah ini dan Faktor penyesuaian untuk pengaruh ukuran kota pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan (FFV_{cs}) jalan perkotaan.

Tabel 2.7. Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota (FC_{cs}) pada jalan perkotaan

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Faktor Penyesuaian untuk ukuran Kota
< 0.10	0.86
0.10 – 0.50	0.90
0.50 – 1.00	0.94
1.00 – 3.00	1.00
> 3.00	1.04

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

e) Volume Kapasitas Ratio (VCR) atau Derajat Kejenuhan

Menurut Hobbs (1995) dalam thesis Faikah Makhyani 2008, bahwa pengukuran ruas jalan dapat diketahui dengan menggunakan variabel-variabel sebagai berikut: Kapasitas (C), derajat kejenuhan (DS), Kecepatan arus bebas (F_v) dan waktu tempuh (TT).

Volume Kapasitas Ratio (VCR) didefinisikan sebagai perbandingan volume arus lalu lintas dan kapasitas jalan, dan digunakan sebagai faktor dalam menentukan kinerja lalu lintas baik dipersimpangan maupun pada ruas jalan. sama halnya dengan derajat kejenuhan adalah rasio arus lalu lintas terhadap kapasitas jalan digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Nilai VCR atau DS menunjukkan apakah segmen jalan tersebut

mempunyai masalah kapasitas atau tidak (MKJI,1997). Dalam MKJI 1997, rencana jalan perkotaan harus dengan tujuan memastikan derajat kejenuhan tidak melebihi nilai yang dapat diterima ($DS < 0,75$).

Persamaan dasar volume kapasitas ratio (VCR) adalah sebagai berikut :

$$VCR = Q/C \dots\dots\dots (3)$$

di mana :

VCR = Volume Capasitas Ratio

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

Kinerja jaringan jalan dipresentasikan sebagai tingkat pelayanan jalan yang ditunjukkan dengan nilai Volume Capasitas Ratio (VCR).

Pada penelitian ini, kinerja jalan dibagi atas 2 (dua) bagian yaitu :

- 1) Kinerja jaringan jalan baik, dimana tingkat pelayanan klasifikasi A, B dan C dengan nilai $VCR < 0,8$ dan kecepatan > 32 km/jam
- 2) Kinerja jaringan jalan buruk, dimana tingkat pelayanan dengan klasifikasi D, E dan F dengan nilai $VCR > 0,8$ dan kecepatan < 32 km/jam.

Derajat kejenuhan, yaitu rasio arus lalu lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam) pada bagian jalan tertentu.

$$DS = Q/C\dots\dots\dots(4)$$

DS = Derajat Kejenuhan

Q = Arus lalu lintas

C = Kapasitas

f) Ekuivalensi Mobil Penumpang (emp)

Arus lalu lintas adalah gerak kendaraan sepanjang jalan. Oleh karena itu dalam perencanaan atau perancangan perlu memperhitungkan arus kendaraan sepanjang tahun baik perhitungan secara manual maupun secara mekanik.

Arus Kendaraan mencerminkan komposisi lalu lintas, dengan menyatakan arus dalam satuan mobil penumpang (*smp*). Semua nilai arus lalu lintas (per arah dan total) diubah menjadi satuan mobil penumpang (*smp*) dengan menggunakan *ekuivalensi mobil penumpang (emp)* yang diturunkan secara empiris untuk tipe kendaraan. Lalu lintas di jalan raya pada umumnya terdiri dari campuran kendaraan baik kendaraan berat, ringan dan kendaraan tak bermotor dengan kecepatan berbeda. Kendaraan ringan (LV) (termasuk mobil penumpang, minibus, pik-up, truk kecil dan jeep). Kendaraan berat (HV) (termasuk truk dan bus), Sepeda Motor (MC). Jumlah kendaraan yang dikonversi kedalam satuan mobil penumpang (*smp*) digunakan koefisien untuk jalan-jalan dalam kota, diuraikan dalam tabel berikut :

Tabel 2.8. Ekuivalensi Mobil Penumpang untuk jalan Perkotaan

Jalan terbagi				
Tipe Jalan : jalan satu Arah dan jalan terbagi	Arus lalu-lintas per lajur (Kend/Jam)	emp		
		LV	HV	MC
Dua-lajur satu-arah (2/1) dan	0	1.00	1.30	0.40
Empat-lajur terbagi (4/2D)	≥ 1050	1.00	1.20	0.25
Keterangan :				
LV : Kendaraan ringan				
Yang termasuk dalam kelompok kendaraan ringan adalah: mobil penumpang, minibus, pik-up, truk kecil dan jeep) atau segala jenis kendaraan bermotor yang ber <i>as dua</i> dengan <i>empat roda</i> dengan jarak as 2,0-3,0 m.				
LH: Kendaraan Berat (HV)				
Yang termasuk golongan kendaraan ini adalah segala jenis Kendaraan bermotor dengan lebih dari 4 roda (meliputi bis, truk 2 as, truk 3 as dan truk kombinasi sesuai sistim klasifikasi Bina Marga).				
MC : Sepeda Motor (MC).				
Yang dimaksud Sepeda motor adalah Kendaraan bermotor dengan 2 atau 3 roda (meliputi sepeda motor dan kendaraan roda 3).				

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

5. Teori Aktifitas Ekonomi (Sektor Perdagangan Formal dan Non Formal)

Sektor perdagangan informal adalah merupakan unit-unit usaha tidak resmi berskala kecil yang menghasilkan dan mendistribusikan barang dan jasa tanpa memiliki izin usaha dan atau izin lokasi berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal tersebut juga merupakan suatu usaha yang tidak resmi, kegiatannya berskala kecil, modal yang

dimiliki terbatas yang banyak terdapat di daerah perkotaan yang merupakan suatu ciri terhadap perkembangan suatu kota . berbanding terbalik dengan aktifitas ekonomi formal adalah badan usaha resmi yang terdaftar dalam melakukan usaha baik bergerak di bidang jasa ataupun barang.

Dalam kaitan dengan manajemen perkotaan maka peranan sektor informal yang didalamnya mencakup aktivitas dari pedagang tidak dapat diabaikan. Masalah sektor informal diperkotaan merupakan masalah yang dihadapi oleh kota-kota di Indonesia dan hampir di semua kota-kota di negara-negara berkembang. Pemikiran yang menekankan bahwa kehadiran sektor informal sebagai gejala transisi dalam proses pembangunan di negara-negara berkembang.

a. Ciri-ciri Sektor Informal

Untuk memahami lebih jauh mengenai sektor informal ini, maka diperlukan pembahasan khusus yang berkaitan dengan ciri-ciri informal yang diajukan oleh Wirosuharjo (1986:19) mempunyai ciri sebagai berikut:

1. Pola kegiatan tidak teratur, baik dalam arti waktu, permodalan, maupun penerimanya;
2. Tidak tersentuh oleh peraturan atau ketentuan yang diterapkan oleh pemerintah;

3. Modal, peralatan dan perlengkapan maupun omzetnya biasanya kecil dan diusahakan atas dasar hitungan hari;
4. Umumnya tidak mempunyai tempat usaha permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya;
5. Tidak mempunyai keterkaitan dengan usaha lain yang besar;
6. Umumnya dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah;
7. Tidak membutuhkan keahlian dan ketrampilan khusus sehingga secara luwes dapat menyerap bermacam-macam tingkat pendidikan tenaga kerja;
8. Umumnya tiap satuan memperkerjakan tenaga yang sedikit dari lingkungan keluarga, kenalan atau dari daerah yang sama;
9. Tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan, perkreditan.

b. Karakteristik Pedagang Informal

1. Sarana Fisik

Berdasarkan sarana fisik dari sektor informal maka dapat dikelompokkan berdasarkan :

a. Jenis ruang, yaitu :

- 1) Ruang umum, yaitu ruang yang dimiliki oleh pemerintah yang diperuntukkan bagi kepentingan masyarakat luas, seperti taman kota, trotoar, ruang terbuka, lapangan, halte, jembatan penyeberangan dan lain-lain.

2) Ruang private/pribadi, yaitu ruang yang dimiliki oleh individu atau perorangan, seperti lahan yang dimiliki untuk pertokoan, perkantoran dan sebagainya.

2. Bentuk sarana berusaha, yaitu :

1) Gerobak/kereta dorong, digunakan untuk jenis usaha makanan berat, makanan ringan dan minuman.

2) Lesehan, bentuk sarana berusahanya sama dengan gerobak yaitu makanan berat dan minuman.

3) Pikulan, dipakai untuk jenis usaha makanan ringan, mainan anak-anak, asesoris dan ikan hias.

4) Gelaran, yaitu dipakai untuk jenis usaha berupa majalah, gambar, poster, kerajinan tangan dan lain-lain.

5) Tenda, dipakai untuk jenis usaha makanan berat, makanan ringan dan minuman. Tenda ini umumnya menyediakan meja dan kursi untuk pengunjung.

6) Kios, dipakai untuk minuman segar, makanan dan sebagainya.

4. *Penggunaan lokasi berdagang*

Dalam menempati suatu lokasi berdagang, pedagang informal umumnya akan berusaha untuk menempati tempat-tempat yang strategis, yang mudah dijangkau oleh calon-calon pembelinya seperti pusat-pusat keramaian, tempat hiburan, sekitar

pasar, dan sebagainya. Penempatan lokasi ini dapat dibedakan menjadi dua, yaitu lokasi yang telah diizinkan untuk penempatannya dan ada yang secara dinamis atau berpindah-pindah.

a. Pola Penyebaran Sektor Informal

Pola penyebaran sektor informal dapat dibedakan menjadi dua, yaitu :

1) Pola penyebaran memanjang (*linear concentrations*)

Pola ini sering mengikuti jalur jalan-jalan utama atau jalan-jalan penghubung dimana tingkat aksesibilitasnya tinggi sehingga memudahkan bagi calon pembeli untuk mencapai lokasi tersebut.

2) Pola penyebaran mengelompok (*focus agglomerations*)

Pola penyebaran ini dipengaruhi oleh faktor aglomerasi yang merupakan suatu keinginan untuk berkelompok bagi pedagang barang yang sejenis dan komoditas yang sama sehingga dapat berpengaruh terhadap perhatian bagi para calon pembeli. Pola mengelompok ini dapat ditemukan pada ruang-ruang terbuka seperti taman dan di pinggir-pinggir lapangan, atau ditempat-tempat

rekreasi.

5. Pelayanan kegiatan

Sektor informal ini dalam melakukan kegiatannya, dapat dibedakan menjadi dua, yaitu :

1) Waktu pelayanan

Pelayanan pada sektor informal ini biasanya tidak dilakukan dalam satu hari penuh tetapi waktu dalam waktu hari dibagi dalam beberapa tahap, misalnya pagi, siang, sore dan malam. Namun saat ini didominasi menggunakan dua tahap yakni pagi dan malam.

2) Sifat pelayanan

Sifat pelayanan dalam sektor informal ini dapat dibedakan menjadi 3 kelompok, yaitu; pedagang menetap, artinya dalam melakukan aktivitasnya menempati suatu lokasi tertentu; Pedagang semi menetap, artinya pedagang akan menempati suatu wilayah tertentu jika ada kemungkinan atau faktor-faktor tertentu yang dapat mendatangkan keuntungan bagi usahanya, misalnya karena adanya acara-acara keramaian dan setelah acara tersebut selesai maka akan berpindah ke tempat yang lebih baik atau akan

berkeliling untuk menjajakan dagangannya; pedagang keliling, yaitu pedagang akan lebih bersifat pro aktif untuk mendatangi calon konsumennya



B. Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Tujuan	Metodologi Penelitian			Output
				Wilayah	Analisis	Bahasan	
1.	Perkembangan Urban Sprawl Kota Semarang pada Wilayah Kabupaten Demak Tahun 2001-2012. - Reni Mujiandari 2014	Bagaimana Perkembangan Urban Sprawl pada Wilayah Kabupaten Demak Tahun 2001 dibandingkan dengan tahun 2012 ?	Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana perkembangan sprawl Kota Semarang pada wilayah Kabupaten Demak selama tahun 2001-2012.	Kabupaten Demak, 20 km dari pusat Kota Semarang	Deskriptif kuantitatif	Urban Sprawl menyebabkan terjadinya perkembangan kota hingga melewati batas administrasi.	1. Kawasan urban sprawl selama tahun 2001-2012 telah mengalami peningkatan sebesar 32,23%, dengan pola kombinasi ribbon development dan leap frog development. Perkembangan dengan pola ribbon development terjadi pada sepanjang koridor Jalan Arteri Semarang-Demak dengan dominasi penggunaan lahan sebagai kawasan industri, 2. Pola leap frog development terjadi pada Kecamatan Mranggen dan Kecamatan Sayung dengan dominasi penggunaan lahan sebagai permukiman dan perumahan
2.	Gejala Urban Sprawl Sebagai Pemicu Proses Densifikasi	Bagaimana perkembangan spasial yang berdampak	Mengetahui perkembangan spasial yang berdampak pada	Daerah urban Kota Yogyakarta	Deskriptif Kuantitatif	Aktifitas Ekonomi dan Sosial yang berkembang di	1. Gejala urban Sprawl di daerah pinggiran kota (urban fringe) telah mengakibatkan terjadinya proses konversi lahan pertanian ke non

<p>Permukiman di Daerah Pinggiran Kota (urban Fringe Area) Studi Kasus Yogyakarta – Sri Rum Giyarsih 2001</p>	<p>pada sosial ekonomi penduduk pinggiran kota?</p>	<p>sosial ekonomi penduduk di area <i>urban fringe</i>.</p>			<p>daerah pinggiran kota</p>	<p>pertanian yang mengakibatkan densifikasi permukiman di daerah pinggiran kota. 2. Terdapat beberapa dampak yang ditimbulkan oleh adanya proses densifikasi dalam kehidupan sosial dan ekonomi penduduk pinggiran</p>
<p>3. Arahan Penyediaan Fasilitas Pelayanan Kota di daerah <i>Urban Sprawl</i> Surabaya – Alifiana Hafidian dkk 2012</p>	<p>Sebaran fasilitas pelayanan di kecamatan Waru masih tidak optimal oleh karena itu bagaimana strategi pemerataan fasilitas di kecamatan Waru?</p>	<p>1. Menganalisa penilaian kerja fasilitas pelayanan kota di kec. Waru. 2. Mengidentifikasi factor-faktor yang mempengaruhi penyediaan fasilitas pelayanan kota di kec. Waru.</p>	<p>Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoardjo</p>	<p>Deskriptif Kuantitatif</p>	<p>Faktor-faktor yang mempengaruhi penyediaan fasilitas pelayanan kota di kec. Waru dan selanjutnya mengidentifikasi fasilitas pelayanan kota berdasarkan preferensi masyarakat. Setelah itu merumuskan</p>	<p>Arahan metode dan analisis untuk mendapatkan Faktor-faktor yang mempengaruhi penyediaan fasilitas pelayanan kota di kec. Waru dan selanjutnya mengidentifikasi fasilitas pelayanan kota berdasarkan preferensi masyarakat. Setelah itu merumuskan distribusi fasilitas pelayanan kota di kecamatan Waru.</p>

3. Mengidentifikasi kebutuhan pelayanan kota berdasarkan preferensi masyarakat Waru.

distribusi fasilitas pelayanan kota di kecamatan Waru.

4. Menganalisa kebutuhan pengembangan fasilitas pelayanan kota berdasarkan preferensi masyarakat dan penialain kerja fasilitas pelayanan



<p>4. Kajian Urban Sprawl di Pinggiran Kota Medan (studi kasus : Kecamatan Percut Sei Tuan Kab. Deli Serdang - Harahap, Ahmad Indra (2015))</p>	<p>1. Faktor-faktor penyebab terjadinya proses perembetan kota (urban sprawl) di Kecamatan Percut Sei Tuan?</p> <p>2. Bagaimana proses terjadinya perembetan kota (urban sprawl) di Kecamatan Percut Sei Tuan?</p>	<p>1. Faktor-faktor penyebab terjadinya proses perembetan kota (urban sprawl) di Kecamatan Percut Sei Tuan Kabupaten Deli Serdang .</p> <p>2. Proses terjadinya Perembetan Kota (urban sprawl) di Kecamatan Percut Sei Tuan Kabupaten Deli Serdang</p>	<p>Kecamatan Percut Sei Tuan Kabupaten Deli Serdang yang merupakan wilayah pinggiran (peri urban) kota Medan</p>	<p>Deskriptif Kuantitatif</p> <p>Sering nya di temukan pergerakan penduduk di tandai dengan banyaknya transportasi yang berlalu lalang melakukan mobilitas ulang alik setiap pagi dan sore hari berdasarkan aktifitas urban sprawl.</p>	<p>1. Faktor penyebab terjadinya perembetan kota (urban sprawl) ditinjau dari faktor aksesibilitas, yakni keadaan konstruksi jalan, kondisi jalan, jumlah transportasi dan gerak arus penduduk di Kecamatan Percut Sei Tuan menuju Kota Medan menunjukkan bahwa ada sebanyak 592 kendaraan yang melintasi jalur transportasi dari Kecamatan Percut Sei Tuan menuju Kota Medan dikarenakan keadaan jalan yang baik dan jarak yang dekat.</p> <p>2. Proses perembetan kota di Kecamatan Percut Sei Tuan merupakan perembetan kota secara Horizontal Sentrifugal. Hal ini ditunjukkan dengan banyaknya permukiman terutama gedung-gedung toko yang dibangun di jalur-jalur transportasi serta terdapat berbagai fasilitas pelayanan umum kota yang terdapat di kecamatan ini, salah satunya adalah kompleks pertokoan dan fasilitas pendidikan</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

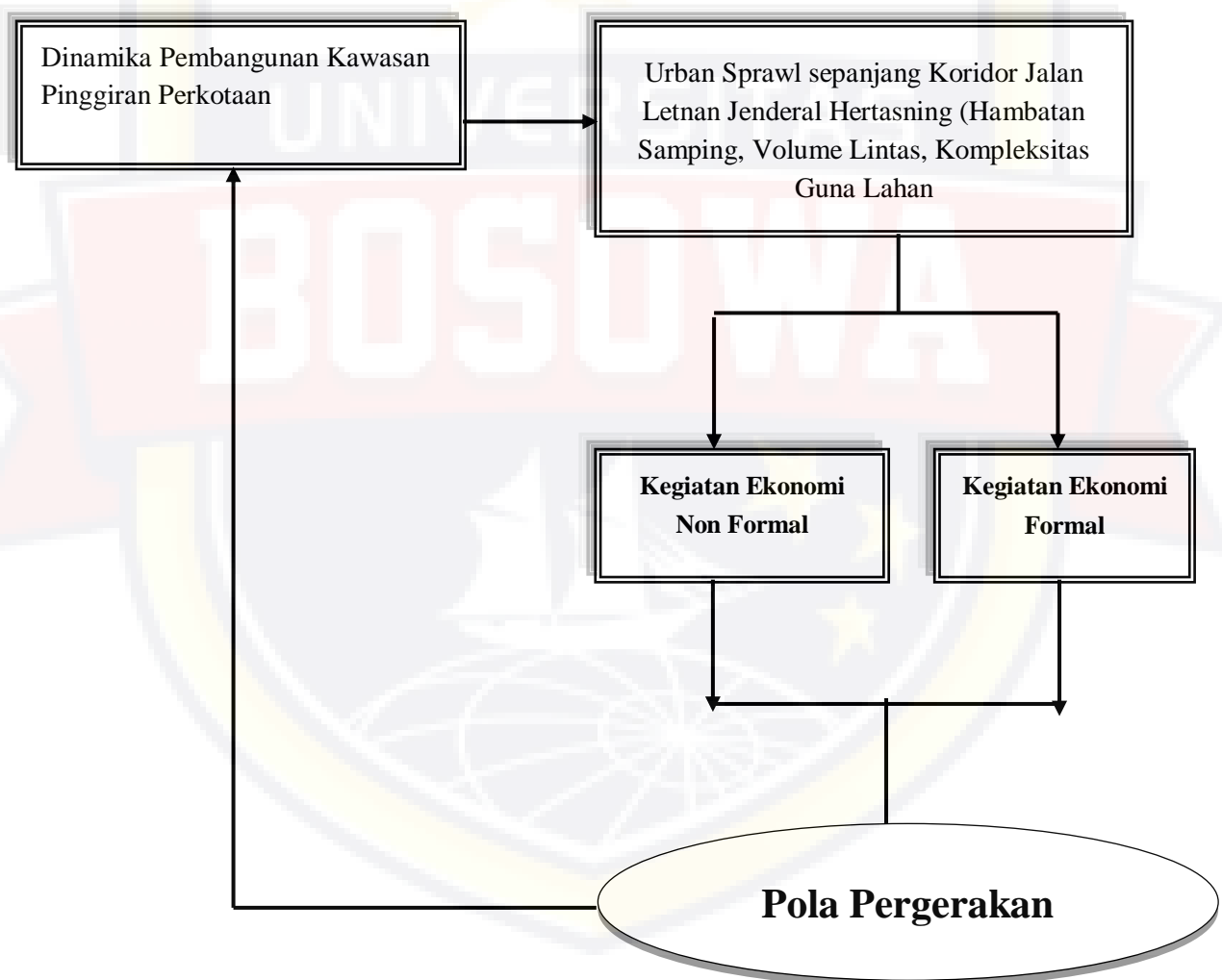
5	Urban Sprawl dan Lingkungan - Debby Rahmi Isnaeni 2009	Mengapa terjadi dan Bagaimana Karakteristik Urban Sprawl?	Untuk mengetahui lebih dalam mengenai fenomena Urban Sprawl.	Umum	Kajian Pustaka - Deskriptif	Ciri, karakteristik dan penyebab Urban Sprawl	Keberadaan sprawl ditandai dengan adanya beberapa perubahan pola guna lahan yang terjadi secara serempak, yaitu Single-use zoning, Low-density zoning dan Car-dependent communities. Menurut informasi yang didapat, ternyata fenomena Urban sprawl ini lebih memiliki banyak dampak yang negatif bagi lingkungan sekitarnya, daripada dampak positif yang ditimbulkan. Namun dampak-dampak negatif tersebut sebenarnya dapat diatasi. Karena urban sprawl sendiri bukanlah suatu fenomena yang tidak bisa untuk dihindari. Salah satu caranya adalah dengan penerapan kebijakan yang lebih tegas dari pihak yang berwenang untuk membatasi stakeholder yang ingin melakukan ekspansi dalam hal perluasan kota ini.
6	Pengaruh Aktifitas Perdagangan dan jasa	Bagaimana Kinerja ruas jalan Hertasning dan	Untuk mengetahui kinerja ruas jalan Hertasning dan	Jl. Letjend Hertasning	Deskriptif Kuantitatif	Tingkat Pelayanan Jalan, Pengaruh	Kinerja ruas Jalan Hertasning saat ini memiliki nilai indeks tingkat pelayanan jalan yang berada pada kategori E yaitu volume lalu lintas sudah mendekati

terhadap volume lalu lintas di ruas jalan Hertasning Kota Makassar – Musdalifah Rahman 2016	pengaruh perdagangan dan jasa sepanjang koridor?	pengaruh perdagangan dan jasa sepanjang koridor?	Faktor Perdagangan dan Jasa.	kapasitas ruas jalan, kecepatan kira-kira lebih rendah dari 40 km/jam dan pergerakan lalu lintas kadang terhambat. Jika dilakukan korelasi dengan bangunan perdagangan dan jasa, dari hasil uji diketahui bahwa faktor yang paling berpengaruh (kuat) terhadap lalu lintas di ruas Jalan Hertasning adalah jumlah pengunjung bangunan komersial yaitu pergerakan pengunjung perdagangan barang dengan nilai bobot 0.97 atau terdapat hubungan yang sangat kuat. Sedangkan dalam hasil analisis pedagang kaki lima, diketahui bahwa keberadaan pedagang kaki lima masuk dalam kategori cukup mempengaruhi sirkulasi lalu lintas di ruas Jalan Hertasning.
----------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------	--------------------------------------------------	------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7	Koeksistensi Dualisme Ekonomi Kawasan Metropolitan Mamminasata – Mamminasata? Yan Radhinal Mamminasata? 2017	Bagaimana kondisi di dualisme ekonomi di Kawasan Metropolitan Mamminasata?	Untuk mengetahui fenomena dualisme ekonomi di Kawasan Metropolitan Mamminasata?	Jl. Tun Abdul Razak Gowa	Deskriptif Kuantitatif	Pola perkembangan Kota serta Urbanisasi.	Polarisasi fungsi-fungsi aktivitas sosial ekonomi yang timbul akibat pembangunan dicirikan dengan munculnya kegiatan ekonomi formal dan informal. Perkembangan aktivitas ekonomi formal diakibatkan oleh permukiman skala besar, penambahan jumlah penduduk, perkembangan aktivitas kota. Perkembangan aktivitas ekonomi informal diakibatkan oleh kurangnya lahan terbuka di pusat kota, kurangnya kemampuan modal dalam mengakses ruang, dan perlihan mata pencaharian yang diakibatkan oleh pembebasan lahan oleh pihak pengembang. Perkembangan polarisasi dualisme kegiatan ekonomi akan terus berkembang pesat dan pada akhirnya Jalan Tun Abdul Razak menjadi pusat pertumbuhan baru yang akan memberikan efek pengaruh terhadap kawasan sekitarnya.
---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	------------------------	------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

C. Kerangka Pikir

Kerangka pikir merupakan alur berpikir peneliti dalam menyelesaikan masalah penelitian secara sistematis. Adapun kerangka pikir dalam penelitian ini secara substansi berangkat dari isu masalah yaitu penyebaran perkembangan kota ke arah pinggiran yang disebut sebagai *Urban Sprawl*. Sehingga perlunya kajian dalam penelitian ini terkait bagaimanahal tersebut bekerja sebagai determinan dan mempengaruhi sistem pergerakan Kota Makassar di sepanjang koridor terpilih.



Gambar 2.3. Kerangka Pikir Penelitian

D. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah yang masih bersifat praduga karena masih harus dibuktikan kebenarannya. Adapun hipotesis dalam penelitian ini yaitu;

1. Variabel hambatan samping (X1) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y).
2. Variabel volume lalu lintas (X2) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y)
3. Variabel kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y)
4. Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y).
5. Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) melalui Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara simultan terhadap Pola Pergerakan (Z).
6. Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) dan Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara parsial terhadap Pola Pergerakan (Z).

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan dasar dalam menuntun sebuah penelitian dalam memperoleh bentuk berupa langkah-langkah dalam penelitian yang dilakukan. Pada bab metode penelitian ini akan membahas mengenai metode berupa langkah penelitian tersebut seperti jenis penelitian, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dimana penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan realitas yang ada di suatu masyarakat dengan angka-angka dan analisis menggunakan statistik.

Penelitian deskriptif memungkinkan peneliti untuk melakukan hubungan antar variabel, menguji hipotesis, mengembangkan generalisasi, dan mengembangkan teori yang memiliki validitas universal. Sementara penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif karena penelitian ini banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data, serta penampilan datanya.

B. Lokasi dan Jadwal Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Ruas Jalan Letnan Jendral Hertasning, Kota Makassar tepatnya berada di Kecamatan Rappocini. Koridor jalan tersebut merupakan jalan utama penghubung daerah pusat Kota Makassar

ke area sub urban (pinggiran) Kota Makassar serta menghubungkan Kota Makassar menuju Kabupaten Gowa. Adapun sepanjang koridor tersebut sudah nampak perubahan dan bercirikan fenomena *urban sprawl* kota Makassar yang menjadi representatif perkembangan kota.

2. Jadwal Penelitian

Rencana penelitian ini dilaksanakan selama 60 (enam puluh) hari kalender atau sekitar 2 bulan penelitian sebagai berikut:

Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Jadwal (Minggu)							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Persiapan Instrumen Penelitian	■	■						
2	Survey & Observasi Lapangan			■	■	■	■		
3	Pengolahan / Analisis Data					■	■	■	
4	Pelaporan Hasil Analisis							■	■

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi Penelitian

Populasi adalah keseluruhan obyek penelitian. Adapun populasi penelitiannya yakni Aktifitas ekonomi, kendaraan yang melintas, fungsi guna lahan dan para pelaku yang berinteraksi pada kegiatan tersebut di sepanjang ruas jalan tersebut.

2. Sampel Penelitian

Sampel menurut Arikunto (2010:174) adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Dinamakan penelitian sampel apabila kita bermaksud untuk menggeneralisasikan hasil penelitian sampel. Sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti dan dianggap

mewakili keseluruhan populasi. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah pedagang formal dan non formal serta pengguna Jl. Let. Jend Hertasning sebagai responden untuk mengetahui karakteristik pengguna jalan.

3 Teknik Pengambilan Sampel

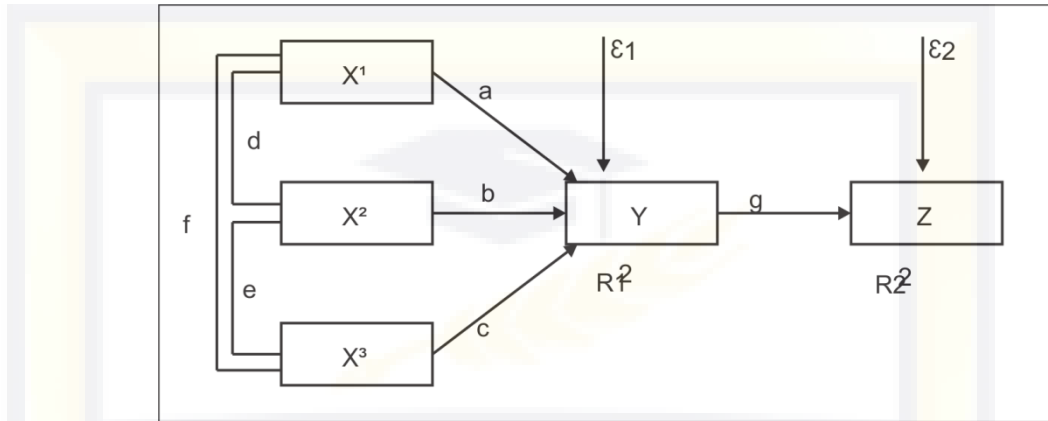
Teknik sampling dalam penelitian ini adalah probability sampling dengan metode *stratified random sampling* yaitu Metode Pengambilan secara acak agar secara tepat dapat mewakili sampel yang ingin diambil secara *real* namun tetap memperhatikan kriteria dari objek penelitian.

D. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya.

1. Untuk menjawab rumusan masalah pertama terkait kenampakan ciri *urban sprawl* sepanjang koridor Jalan Let. Jend Hertasning, Kota Makassar maka digunakan variabel penelitian yakni jumlah fungsi guna lahan pada suatu kawasan atau kompleksitas, volume kendaraan dan hambatan samping, serta jumlah pedagang formal dan non formal sebagai aktifitas ekonomi di sekitar koridor dengan menggunakan teknik *sampling* pengisian kuisioner dan observasi.
2. Untuk menjawab rumusan masalah kedua dalam penelitian ini yakni adakah pengaruh aktifitas perdagangan terhadap pola pergerakan *urban sprawl* sepanjang koridor Jalan Let. Jend Hertasning Kota Makassar,

menggunakan metode *Path Analysis* dengan memperhatikan Hambatan Samping, Volume Lalulintas, dan Kompleksitas Tata Guna Lahan.



Gambar 3.1. Bagan *Path Analysis*

Keterangan:

X^1 : Hambatan Samping

X^2 : Volume Lalulintas

X^3 : Kompleksitas Guna Lahan

Y : Aktifitas Ekonomi (Formal dan Normal)

Z : Pola Pergerakan

E. Instrumen Penelitian

Instrumen Penelitian merupakan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data. Karena berupa alat, maka instrumen dalam penelitian ini dapat berupa lembar cek list, buku catatan, kuesioner (angket terbuka / tertutup), *counter*, pedoman wawancara, dokumen tata ruang wilayah, buku dalam angka daerah, Alat ukur (meteran), alat perekam, kamera dan lainnya.

F. Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis data dan sumber data dalam penelitian ini sebagai berikut;

1. Jenis Data

Jenis data dalam mendukung penelitian ini sebagai berikut;

- a. Kondisi Geografis Wilayah Penelitian.
- b. Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar.
- c. Buku dalam angka Kota Makassar dan Provinsi Sulawesi Selatan.
- d. Jumlah aktifitas perdagangan di lokasi penelitian sepanjang koridor lokus.
- e. Data Volume kendaraan

2. Sumber Data

Adapun sumber data dalam penelitian ini yaitu Badan Pusat Statistik Kota Makassar dan Provinsi Sulawesi Selatan, perpustakaan, survey lapangan Jl. Letnan Jendral Hertasning Kota Makassar, literatur penelitian terdahulu yang bersumber dari media elektronik maupun media cetak.

G. Teknik Pengumpulan Data

Survey penelitian adalah suatu teknik pengumpulan informasi yang dilakukan dengan cara menyusun daftar pertanyaan yang diajukan pada responden dalam berbentuk sampel dari sebuah populasi. Dalam penelitian ini menggunakan kuesioner sebagai alat untuk mengumpulkan data primer dari responden berupa tingkat masa bekerja sebagai pedagang kaki lima, tujuan arah pergerakan pelaju / pemilik kendaraan, dll.

1. Observasi

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang secara langsung untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi (situasi, kondisi) wilayah penelitian. Adapun data – data yang diinginkan dalam metode ini terkait rekaman berupa kondisi serta pergerakan di sepanjang koridor tersebut.

2. Dokumentasi

Dalam penelitian ini juga digunakan teknik dokumentasi seperti pengumpulan data berupa informasi dokumen pendukung lainnya.

H. Teknik Analisis Data

Untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini digunakan alat analisis terkait fenomena *Urban Sprawl* dan kondisi lokasi penelitian. Adapun alat analisis dalam penelitian ini sebagai berikut;

1. Rumusan masalah pertama dalam penelitian ini yaitu bagaimana ciri *urban sprawl* yang nampak di sepanjang koridor Jalan Let.Jend Hertasning, Kota Makassar. Sehingga alat analisis dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis statistik deskriptif dengan menganalisis kenampakan guna lahan lokasi.

Variabel Penelitian :

X1 : Hambatan Samping

Tabel 3. 1. Variabel Hambatan Samping

NO	Variabel Penelitian	Indikator	Metode
1	Hambatan Samping	Pejalan kaki, Angkutan umum dan Kendaraan lain yang berhenti (parkir), Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan, Kendaraan yang melambat	Observasi dan Perhitungan sesuai Manual Kapasitas Jalan 1997 (Sangat Berpengaruh – Tidak Berpengaruh)

Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Hambatan Samping (FC_{SF}) didasarkan atas lebar bahu efektif W_s dari kelas hambatan samping (SFC) .

X2: Volume Lalulintas

Tabel 3. 2. Variabel Volume Lalulintas

NO	Variabel Penelitian	Indikator	Metode
2	Volume Lintas	Lalu Arus Lalu Lintas (Q), Equivalen Mobil Penumpang (emp)	Observasi dan Perhitungan sesuai Manual Kapasitas Jalan 1997 (Sangat tinggi / padat – rendah)

Menetapkan kondisi lalu lintas berdasarkan hasil survei perhitungan lalu lintas. Arus lalu lintas (Q) dihitung langsung dengan survei perhitungan volume lalu lintas (kendaraan per jam) untuk kendaraan ringan, kendaraan berat dan sepeda motor. Semua nilai arus lalu lintas (per arah dan total) diubah menjadi satuan mobil penumpang (smp) dengan menggunakan ekuivalensi mobil penumpang (emp), untuk masing-masing tipe kendaraan tergantung pada tipe jalan arus lalu lintas total yang dinyatakan dalam kendaraan/jam.

Varabel ini diselesaikan dengan metode Analisis Kinerja Jalan.

- a. Langkah pertama
Menjelaskan secara umum gambaran data pada ruas jalan seperti jumlah penduduk, guna lahan, panjang jalan dan geometrik jalan.
- b. Langkah kedua
Menetapkan kondisi lalu lintas berdasarkan hasil survei perhitungan lalu lintas. Arus lalu lintas (Q) dihitung langsung dengan survei perhitungan volume lalu lintas (kendaraan per jam) untuk kendaraan ringan, kendaraan berat dan sepeda motor. Semua nilai arus lalu lintas (per arah dan total) diubah menjadi satuan mobil penumpang (smp) dengan menggunakan ekvalensi mobil penumpang (emp), untuk masing-masing tipe kendaraan tergantung pada tipe jalan arus lalu lintas total yang dinyatakan dalam kendaraan/jam.
- c. Langkah ketiga

Menganalisis kapasitas yang dilakukan dengan menggunakan rumus persamaan (MKJI, 1997;5-18) sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

dimana:

C = Kapasitas (smp/jam)

CO = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W= Faktor penyesuaian lebar jalan

FC_{SP}= Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya untuk jalan tak terbagi)

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota (jumlah penduduk)

d. Langkah keempat

Menentukan *Volume Capasitas Ratio* (VCR) atau Derajat Kejenuhan dengan rumus persamaan sebagai berikut :

$$VCR (DS) = Q/C$$

dimana : VCR = *Volume Capasitas Ratio*

DS = Derajat Kejenuhan

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

X3: Kompleksitas Tata Guna Lahan

Tabel 3. 3. Variabel Kompleksitas Tata Guna Lahan

NO	Variabel Penelitian	Indikator	Metode
3	Kompleksitas Guna Lahan	Jumlah Tata Guna Lahan	Observasi (Sangat Kompleks – Sederhana)

Penggunaan Lahan seperti Perumahan, Perdagangan, Pendidikan dan sebagainya.

Y: Aktifitas Koridor (Kegiatan Ekonomi Formal / Non Formal)

Tabel 3. 4. Variabel Aktifitas Koridor

NO	Variabel Penelitian	Indikator	Metode
4	Kegiatan Formal	Aktifitas Jenis Pedagang Formal Moda Pedagang Formal	Observasi dan Kuisisioner
	Kegiatan Non Formal	Aktifitas Jenis Pedagang Non Formal Moda Pedagang Non Formal	

Z: Pola Pergerakan

Tabel 3. 5. Variabel Pola Pergerakan

NO	Variabel Penelitian	Indikator	Metode
5	Pola Pergerakan	Asal (Origin) Tujuan (Destination) Tujuan Kegiatan Pergerakan	Kuisisioner dan observasi

- Rumusan masalah kedua dalam penelitian ini yakni adakah pengaruh aktifitas guna lahan terhadap pola pergerakan sepanjang koridor Jalan Let. Jend Hertasning Kota Makassar, menggunakan metode *Path Analisis* dengan variabel Hambatan Samping, Volume Lalulintas, dan Kompleksitas Tata Guna Lahan dengan aplikasi SPSS.

I. Definisi Operasional

- Urban Sprawl atau dikenal dengan pemekaran kota merupakan bentuk bertambah luasnya kota secara fisik. Perluasan kota disebabkan oleh semakin berkembangnya penduduk dan semakin tingginya arus urbanisasi.
- Perdagangan formal kegiatan perdagangan barang dan atau jasa yang sah atau legal dan memiliki izin Pemerintah seperti ruko, toko atau pasar kota.

3. Perdagangan non formal yakni kegiatan perdagangan barang dan atau jasa yang tidak formal atau legal seperti pedagang kaki lima baik itu permanen maupun *mobile* / bergerak (menetap sementara).
4. Pola Pergerakan lalu lintas adalah adalah arus pergerakan orang atau barang seperti besaran (volume), maksud perjalanan, asal-tujuan perjalanan, moda yang digunakan dan sebagainya dalam suatu ruas tertentu.
5. Kompleksitas guna lahan adalah kondisi dimana dalam suatu kawasan memiliki lebih dari 3 guna lahan.
6. Derajat kejenuhan adalah rasio arus lalu lintas terhadap kapasitas jalan digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan (MKJI,1997). Diperoleh dari hasil bagi antara arus lalu lintas (Q) dan kapasitas jalan (C) dinyatakan dalam angka konstan.
7. Konsentrasi lalu lintas adalah Volume lalu lintas yang melalui titik pada jalan per kecepatan, dinyatakan dalam kend/km.
8. Kapasitas ruas jalan didefinisikan sebagai arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu.
9. Segmentasi waktu penelitian pada lokasi penelitian A : Hari Senin, B : Hari Jumat; dan C: Hari Minggu.
10. CO adalah Kapasitas dasar (smp/jam).
11. FC_w adalah Faktor penyesuaian lebar jalan.

12. FC_{SP} adalah Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya untuk jalan tak terbagi).
13. FC_{SF} adalah Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan
14. FC_{CS} adalah Faktor penyesuaian ukuran kota (jumlah penduduk).



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tinjauan Lokasi Penelitian

1. Tinjauan Kota Makassar

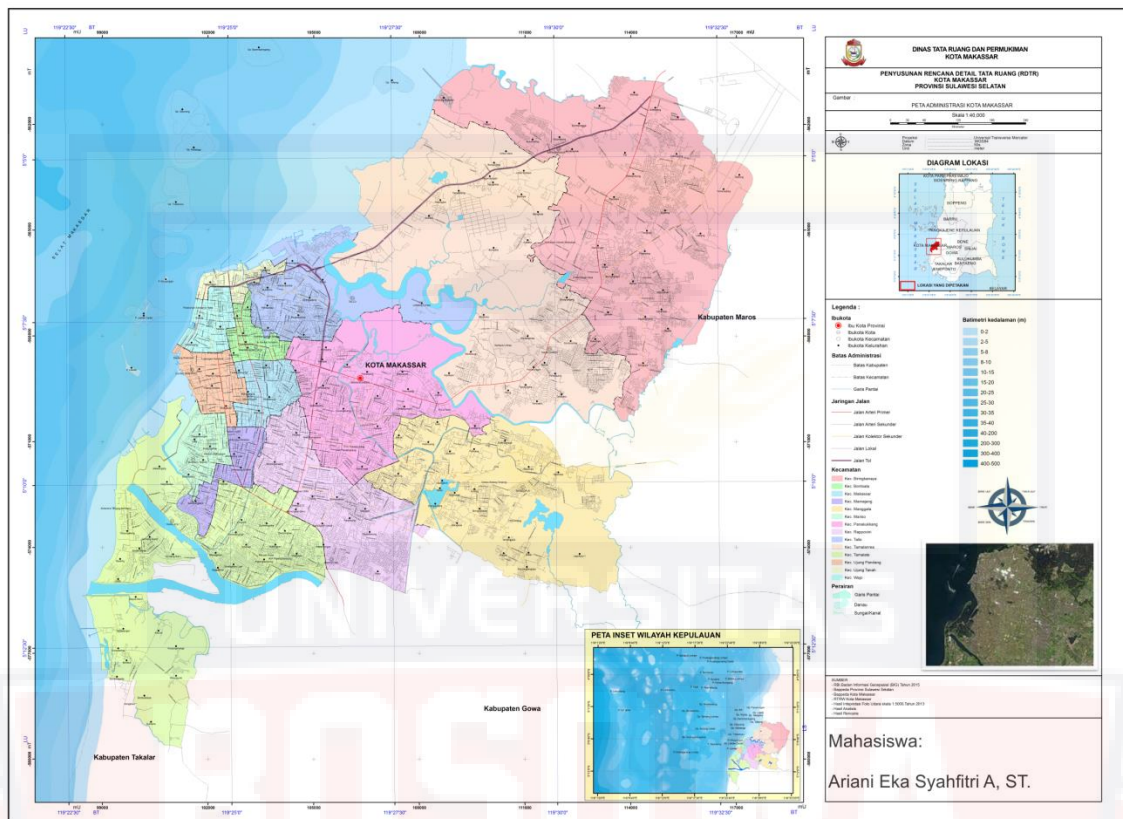
a. Kondisi Geografis Kota Makassar

Kota Makassar terletak di Pantai Barat Pulau Sulawesi pada koordinat antara $119^{\circ}24'17,38''$. BT dan $5^{\circ}8'6,19''$ LS. Kota Makassar yang juga merupakan Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan secara administratif terbagi dalam 15 wilayah kecamatan dengan 153 kelurahan dengan luas mencapai $175,77$ km². Kota Makassar merupakan kawasan Kota Metropolitan yang berkembang pesat beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan letak geografis, Kota Makassar berbatasan dengan beberapa Kabupaten/Kota lainnya yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan, dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros dan Kabupaten Gowa
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa/Kabupaten Takalar
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar

Berikut peta administratif Kota Makassar dalam tabel berikut:



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar Tahun 2019

Sumber: Peta Citra Satelit Google Earth

b. Kota Makassar dalam Perkembangan Mamminasata

Perkembangan dan pertumbuhan Kota Makassar dalam kedudukannya sebagai kota inti dalam wilayah Metropolitan Mamminasata, ditandai dengan proses urbanisasi dan migrasi desa-kota yang berlangsung sangat insentif dan menempati beberapa lokasi kawasan pinggiran. Kondisi ini menggambarkan bahwa akselerasi pembangunan pada kawasan pinggiran Kota Makassar berjalan sejajar dengan dinamika urbanisasi dan migrasi, yang sepenuhnya terjadi akibat modernisasi dan penciptaan ruang secara representasional (Surya, 2015).

Terpusatnya fungsi aktifitas di Kota Makassar ke arah kawasan pinggiran, ditandai dengan perubahan fisik spasial dan alih fungsi guna lahan dari sepenuhnya rural kemudian berkembang ke arah industrial perkotaan. Dinamika kawasan pinggiran Kota Makassar, diidentifikasi dalam perkembangannya membentuk morfologi kawasan ruang sangat beragam dan pola penggunaan lahan yang kompleks.

Indikasi ini dapat diamati berdasarkan pola ruang yang terbentuk cenderung kearah penggunaan lahan tunggal dan pemanfaatan lahan campuran sebagaimana cirri *urban sprawl*. Adapun beberapa hal yang mengakibatkan proses ini terjadi pada kawasan pinggiran kota makassar, antara lain;

- a. Lemahnya pengendalian pembangunan khususnya pengaturan pemanfaatan ruang sepanjang koridor jalan utama kawasan pinggiran;
- b. Keberadaan pemilik modal yang mengontrol pemanfaatan lahan, dengan kecenderungan kearah dominasi penguasaan reproduksi ruang untuk kebutuhan pembangunan kawasan permukiman skala besar dan perkembangan fungsi-fungsi kegiatan ekonomi komersil;
- c. Keberpihakan terhadap ekonomi lokal perkotaan belum dikembangkan secara optimal dan berkelanjutan;
- d. Masih rendahnya partisipasi masyarakat baik pada tingkat perencanaan maupun pada implementasi perencanaan dan pasca implementasi pemanfaatan ruang;
- e. Belum optimalnya pengelolaan transportasi kota dan pengelolaan lingkungan perkotaan pada kawasan pinggiran Kota Makassar (Yan Radhinal,2017)

2. Tinjauan Jalan Letnan Jendral Hertasning, Kecamatan Rappocini Kota Makassar

Jalan hertasning ini merupakan salah satu rencana pembangunan jalan akses CPOI (Center Point Of Indonesia) ke kabupaten Gowa dan Maros. Berdasarkan UPT mamminasata kawasan ini merupakan zona karakteristik yang memiliki kualitas daya dukung lingkungan tinggi dan kualitas pelayanan prasarana dan sarana tinggi. Oleh karena itu kawasan kota Makassar sebagian wilayahnya termasuk kecamatan Rappocini di tetapkan dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi yaitu perdagangan. Untuk kawasan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa dalam RTRW Mamminasata sebagian besar wilayahnya merupakan zona permukiman dan pertanian. Hal ini merupakan sejalan dengan kondisi eksisting di sepanjang koridor Jalan Letjend. Hertasning yang memiliki kompleksitas aktifitas guna lahan.



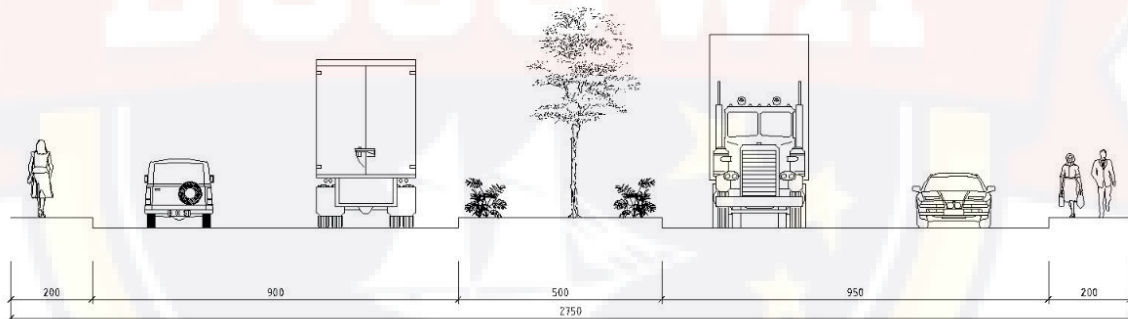
Gambar 4.2 Peta Lokasi Penelitian Jalan Letnan Jendral Hertasning, Kota Makassar

Sumber: Peta Citra Satelit Google Earth

B. Karakteristik Lokasi Penelitian berdasarkan Jalur dan Waktu Penelitian

Titik lokasi penelitian di bagi menjadi 2 dan terbagi atas 2 Jalur serta dibedakan dalam waktu pengambilan sampel responden di hari kerja dan hari libur sebagai berikut:

- a. Segmen I yakni Jl. Letnan Jendral Hertasning mengarah ke Jl. A.P. Pettarani pada hari Senin (A).
- b. Segmen I yakni Jl. Letnan Jendral Hertasning mengarah ke Jl. A.P. Pettarani pada hari Jumat (B).
- c. Segmen I yakni Jl. Letnan Jendral Hertasning mengarah ke Jl. A.P. Pettarani pada hari Minggu. (C).

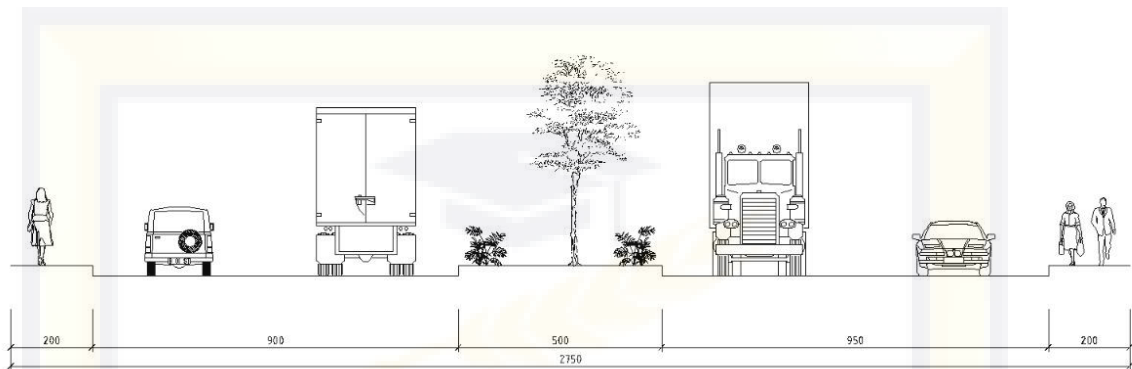


Gambar 4.3 Detail Jalan Letjend Hertasning Segmen I

Sumber: Analisis Peneliti 2020

- d. Segmen II yakni Jl. A.P. Pettarani mengarah ke Jl. Letnan Jendral Hertasning pada hari Senin (A).
- e. Segmen II yakni Jl. A.P. Pettarani mengarah ke Jl. Letnan Jendral Hertasning pada hari Jumat (B)

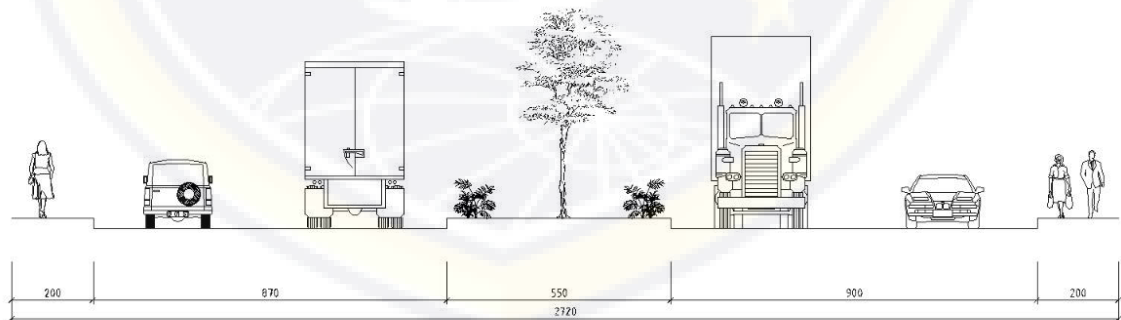
- f. Segmen II yakni Jl. A.P. Pettarani mengarah ke Jl. Letnan Jendral Hertasning pada hari Minggu (C).



Gambar 4.4 Detail Jalan Letjend Hertasning Segmen II

Sumber: Analisis Peneliti 2020

- g. Segmen III yakni Jl. Tun Abdul Razak mengarah ke Jl. Letnan Jendral Hertasning pada hari Senin (A).
- h. Segmen III yakni Jl. Tun Abdul Razak mengarah ke Jl. Letnan Jendral Hertasning pada hari Jumat (B).
- i. Segmen III yakni Jl. Tun Abdul Razak mengarah ke Jl. Letnan Jendral Hertasning pada hari Minggu (C).



Gambar 4.5 Detail Jalan Letjend Hertasning Segme III dan IV

Sumber: analisis Peneliti 2020

- j. Segmen IV yakni Jl. Letnan Jendral Hertasning mengarah ke Jl. Tun Abdul Razak pada hari Senin (A).
- k. Segmen IV yakni Jl. Letnan Jendral Hertasning mengarah ke Jl. Tun Abdul Razak pada hari Jumat (B)
- l. Segmen IV yakni Jl. Letnan Jendral Hertasning mengarah ke Jl. Tun Abdul Razak pada hari Minggu (C).

C. Karakteristik Lokasi Penelitian berdasarkan Kegiatan Ekonomi

- a. Kegiatan Ekonomi segmen I

Karakteristik responden pedagang pada segmen I dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1. Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Jenis

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Formal	4	40
2.	Non Formal	6	60
Total		10	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat Pedagang Non Formal sebanyak 60% mendominasi keberadaan pedagang formal pada Jl. Letnan Jendral Hertasning .

Tabel 4.2. Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Laki-laki	7	70
2.	Perempuan	3	30
Total		10	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat Pedagang Non Formal sebanyak 60% mendominasi keberadaan pedagang formal pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I .

Tabel 4.3. Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Moda Perdagangan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Gerobak	4	40
2.	Motor	1	10
3	Mobil	1	10
4	Ruko	4	40
Total		10	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat moda pedagang berupa gerobak dan bentuk rumah toko (ruko) masing-masing sebesar 40% pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I .

Tabel 4.4. Karakteristik Pedagang Segmen I berdasarkan Jenis Barang Dagang

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Barang	9	90
2.	Jasa	1	10
Total		10	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, sebanyak 90% pedagang menjajakan barang pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I .

Tabel 4.5 Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Moda

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sepeda	1	10
2.	Motor	5	50
3	Mobil	4	40
Total		10	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, sebanyak 50% pembeli menggunakan kendaraan sepeda motor mengunjungi pedagang pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I .

Tabel 4.6. Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Durasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang dari 15 Menit	4	40
2.	15 – 60 Menit	3	30
3	Lebih dari 60 Menit	3	30
Total		10	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, sebanyak 40% pedagang melayani pelanggan selama kurang dari 15 menit pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I.

Jadi kesimpulannya berdasarkan tabel 4.1 hingga 4.6 di atas menunjukkan bahwa pada segmen I dominasi pedagang dengan jenis non formal sebesar 60% , jenis kelamin Laki-laki sebesar 70% dan memperdagangkan jenis Barang sebesar 90% dibandingkan jenis jasa dengan presentase hanya 10%. Gerobak dan Ruko masing-masing memiliki presentase sebesar 40% sebagai media berdagang. Adapun moda pembeli didominasi oleh kendaraan motor sebesar 50% dengan durasi pelayanan kurang dari 15 menit sebesar 40%.

b. Kegiatan Ekonomi Formal dan Non Formal pada segmen II

Karakteristik responden pedagang pada segmen II dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7. Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Jenis

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Formal	8	57,1
2.	Non Formal	6	42,9
Total		14	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 57,1% pedagang formal pada Jl. Letnan Jendral Hertasing Segmen I I .

Tabel 4.8. Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Laki-laki	9	64,3
2.	Perempuan	5	35,7
Total		14	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 64,3% pedagang berjenis kelamin laki-laki pada Jl. Letnan Jendral Hertasing Segmen I I .

Tabel 4.9. Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Moda**Perdagangan**

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Gerobak	5	35,7
2.	Motor	1	7,1
3.	Ruko	8	57,1
Total		14	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 57,1% pedagang menggunakan Rumah toko (ruko) sebagai moda perdagangan pada Jl. Letnan Jendral Hertasing Segmen I I .

Tabel 4.10. Karakteristik Pedagang Segmen II berdasarkan Jenis Barang Dagang

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Barang	12	85,7
2.	Jasa	1	7,1
3.	Barang dan Jasa	1	7,1
Total		14	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 85,7% pedagang menjajakan barang dagangan dibandingkan jasa pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I I .

Tabel 4.11. Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Moda

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Motor	6	42,9
2.	Mobil	8	57,1
Total		14	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 57,1% pembeli menggunakan kendaraan mobil mengunjungi pedagang pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I I .

Tabel 4.12. Karakteristik Pembeli Segmen II berdasarkan Durasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang dari 15 Menit	3	21,4
2.	15 – 60 Menit	8	57,1
3	Lebih dari 60 Menit	3	21,4
Total		14	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 57,1% pedagang membutuhkan waktu selama 15 – 60 menit selama melayani pelanggan pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I I .

Berdasarkan tabel 4.7 hingga 4.12 di atas menunjukkan bahwa pada segmen II didominasi pedagang dengan jenis formal sebesar 57,1% , jenis kelamin Laki-laki sebesar 64,3% dan memperdagangkan jenis Barang sebesar 85,7%. Ruko merupakan media berdagang yang dominan memiliki presentase sebesar 57,1 %. Adapun moda pembeli didominasi oleh kendaraan mobil sebesar 57,1% dengan durasi pelayanan 15 – 60 menit sebesar 57,1%.

c. Kegiatan Ekonomi Formal dan Non Formal pada segmen III

Karakteristik responden pedagang pada segmen III dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.13. Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Jenis

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Formal	8	40
2.	Non Formal	12	60
Total		20	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, Pedagang non formal mendominasi sebanyak 60% pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I I I.

Tabel 4.14. Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Laki-laki	10	50
2.	Perempuan	10	50
Total		20	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat keseimbangan antara presentasi jenis kelamin pedagang pada pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen I I I.

Tabel 4.15. Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Moda Perdagangan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Gerobak	3	15
2.	Motor	2	10
3.	Ruko	8	40
4.	Kios	7	35
Total		20	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 40% pedagang menggunakan Rumah toko (ruko) sebagai sarana perdagangan pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen III .

Tabel 4.16. Karakteristik Pedagang Segmen III berdasarkan Jenis Barang Dagang

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Barang	19	95
2.	Barang dan Jasa	1	7,1
Total		20	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 95% pedagang menjajakan barang dagangan dibandingkn jasa pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen II I .

Tabel 4.17. Karakteristik Pembeli Segmen III berdasarkan Moda

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sepeda	2	10
2.	Motor	18	90
Total		20	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 90% pembeli menggunakan kendaraan sepeda motor mengunjungi pedagang pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen III .

Tabel 4.18. Karakteristik Pembeli Segmen III berdasarkan Durasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang dari 15 Menit	6	30
2.	15 – 60 Menit	11	55
3	Lebih dari 60 Menit	3	15
Total		20	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 55% pedagang membutuhkan waktu selama 15 – 60 menit selama melayani pelanggan pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen III .

Berdasarkan tabel 4.13 hingga 4.18 di atas menunjukkan bahwa pada segmen III dominasi pedagang dengan jenis non formal sebesar 60% , jenis kelamin Laki-laki seimbang dengan perempuan masing-masing sebesar 50% dan memperdagangkan jenis Barang sebesar 95%. Ruko merupakan media berdagang yang memiliki presentase dominan sebesar 40%. Adapun moda pembeli didominasi oleh kendaraan motor sebesar 90% dengan durasi pelayanan 15 – 60 menit sebesar 55%.

d. Kegiatan Ekonomi Formal dan Non Formal pada segmen IV

Karakteristik responden pedagang pada segmen IV dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.19. Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Formal	9	31
2.	Non Formal	20	69
Total		29	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 69% pedagang non formal mendominasi pedagang formal pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen IV .

Tabel 4.20. Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Laki-laki	17	58,6
2.	Perempuan	12	41,4
Total		29	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 58,6% pedagang berjenis kelamin laki-laki pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen IV .

Tabel 4.21. Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Moda Perdagangan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Gerobak	4	13,8
2.	Motor	1	3,4
4	Mobil	2	6,9
5.	Ruko	9	31
6.	Kios	13	44,8
Total		29	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 44,8% pedagang menggunakan Kios sebagai sarana dagang pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen IV .

Tabel 4.22. Karakteristik Pedagang Segmen IV berdasarkan Jenis Barang Dagang

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Barang	27	93,1
2.	Barang dan Jasa	2	6,9
Total		29	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 93,1% pedagang menjajakan barang dibandingkan jasa pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen IV .

Tabel 4.23. Karakteristik Pembeli Segmen IV berdasarkan Moda

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Motor	27	93,1
2.	Mobil	2	6,9
Total		29	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 93,1% pembeli menggunakan kendaraan sepeda motor mengunjungi pedagang pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen IV .

Tabel 4.24. Karakteristik Pembeli Segmen IV berdasarkan Durasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Kurang dari 15 Menit	14	48,3
2.	15 – 60 Menit	8	27,6
3	Lebih dari 60 Menit	7	24,1
Total		29	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan hasil survey peneliti, terdapat sebanyak 48,3% pedagang melayani pembeli selama kurang dari 15 menit pada Jl. Letnan Jendral Hertasning Segmen IV

Berdasarkan tabel 4.19 hingga 4.24 di atas menunjukkan bahwa pada segmen IV dominasi pedagang dengan jenis non formal sebesar 69% , jenis kelamin Laki-laki sebesar 58,6 % dan memperdagangkan jenis Barang sebesar 93,1%. Kios merupakan media berdagang yang memiliki presentase dominan sebesar 44,8%. Adapun moda pembeli didominasi oleh kendaraan motor sebesar 93,1% dengan durasi pelayanan kurang dari 15 menit sebesar 48,3%.

D. Karakteristik Lokasi Penelitian berdasarkan Responden

Responden yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sampel terpilih yakni pembeli atau pelanggan kegiatan perdagangan serta sampel warga yang tinggal pada salah satu kawasan permukiman di sekitar lokasi penelitian sepanjang koridor Jalan Letnan Jendral Hertasing Kota Makassar.

a. Karakteristik Responden pada segmen I

Tabel 4.25. Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Moda Transportasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Motor	5	83,3
2.	Mobil	1	16,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 83,3% responden menggunakan moda transportasi sepeda motor.

Tabel 4.26. Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Fungsi Guna

Jalan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Jalur Utama	4	66,7
2.	Tujuan/Asal	2	33,3
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 66,7% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama dalam melakukan perjalanan menuju lokasi kegiatan sehari-hari.

Tabel 4.27. Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Asal (*Origin*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Antang	1	16,7
2.	Gowa	4	66,7
3.	Tamalate	1	16,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 66,7% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning dari arah Gowa sebagai jalur utama.

Tabel 4.28. Karakteristik Responden Segmen I berdasarkan Tujuan (*Destination*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Cendrawasih	1	16,7
2.	Haji Bau	1	16,7
3.	Hertasning	2	33,3
4.	Pengayoman	1	16,7
5.	Pettarani	1	16,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 33,3% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai tujuan utama perjalanan.

Tabel 4.29. Karakteristik Pembeli Segmen I berdasarkan Pola Pergerakan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Bekerja	6	100
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 100% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama untuk pola pergerakan dengan tujuan Bekerja.

Berdasarkan tabel 4.25 hingga 4.29 di atas menunjukkan bahwa pada segmen I dominasi responden pembeli atau warga dengan moda transportasi motor sebesar 83,3% dengan menggunakan koridor jalan tersebut sebagai jalur utama dalam perjalanan sebesar 66,7%. Adapun asal responden didominasi dari Gowa sebesar 66,7% dengan tujuan Jl. Hertasning dengan pola pergerakan untuk tujuan bekerja sebesar 100%.

b. Karakteristik Responden pada segmen II

Tabel 4.30. Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Moda Transportasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Motor	5	83,3
2.	Mobil	1	16,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 83,3% responden menggunakan moda transportasi sepeda motor.

Tabel 4.31. Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Fungsi Guna Jalan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Jalur Utama	2	33,3
2.	Tujuan/Asal	4	66,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 66,7% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai tujuan/asal dalam melakukan perjalanan menuju lokasi kegiatan sehari-hari.

Tabel 4.32. Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Asal (*Origin*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Borong	1	16,7
2.	BTN Paopao	1	16,7
3.	Daya	1	16,7
4.	Gowa	2	33,3
5.	Tamalate	1	16,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 33,3% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning dari arah Gowa sebagai jalur utama.

Tabel 4.33. Karakteristik Responden Segmen II berdasarkan Tujuan (*Destination*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Alauddin	1	16,7
2.	Hertasning	2	33,3
3.	Pettarani	2	33,3
4.	Ratulangi	1	16,7
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 33,3% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning menuju ke Jl. A.P. Pettarani sebagai jalur utama.

Tabel 4.34. Karakteristik Pembeli Segmen II berdasarkan Pola Pergerakan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Bekerja	6	100
Total		6	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 100% responden menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama untuk pola pergerakan dengan tujuan Bekerja.

Berdasarkan tabel 4.30 hingga 4.34 di atas menunjukkan bahwa pada segmen II dominasi responden pembeli atau warga dengan moda transportasi motor sebesar 83,3% dengan menggunakan koridor jalan tersebut sebagai jalur tujuan atau asal dalam perjalanan sebesar 66,7%. Adapun asal responden didominasi dari Gowa sebesar 66,7% dengan tujuan Jl. Hertasning/Pettarani masing masing sebesar 33,3% dengan pola pergerakan untuk tujuan bekerja sebesar 100%.

c. Karakteristik Responden pada segmen III

Tabel 4.35. Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Moda Transportasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Mobil	7	100
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 100% responden menggunakan kendaraan Mobil pada Jl. Letjend Hertasning.

Tabel 4.36. Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Fungsi Guna Jalan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tujuan/Asal	7	100
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 100% responden menggunakan Jl. Letjend Hertasning sebagai Tujuan atau Asal dalam melakukan perjalanan.

Tabel 4.37. Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Asal (*Origin*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	BTP	1	16,7
2.	Hertasning	6	85,7
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 85,7% responden yang melakukan perjalanan menggunakan Jl. Letjend Hertasning berasal dari ruas Jalan tersebut.

Tabel 4.38. Karakteristik Responden Segmen III berdasarkan Tujuan (*Destination*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Antang	1	14,3
2.	Hertasning	3	42,9
3.	Monginsidi	2	28,6
4.	Urip Sumoharjo	1	14,3
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 42,9% responden yang melakukan perjalanan menggunakan Jl. Letjend Hertasning bertujuan melakukan kegiatan pada ruas Jalan tersebut.

Tabel 4.39. Karakteristik Pembeli Segmen III berdasarkan Pola Pergerakan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Bekerja	3	42,9
2.	Ekonomi	4	57,1
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 57,1% menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama untuk pola pergerakan dengan tujuan Ekonomi.

Berdasarkan tabel 4.35 hingga 4.39 di atas menunjukkan bahwa pada segmen III dominasi responden pembeli atau warga dengan moda transportasi mobil sebesar 100% dengan menggunakan koridor jalan tersebut sebagai jalur tujuan atau asal dalam perjalanan sebesar 100%. Adapun asal responden didominasi dari Hertasning sebesar 85,7% dengan tujuan Jl. Hertasning masing masing sebesar 42,9% dengan pola pergerakan untuk tujuan ekonomi sebesar 57,1% sedangkan untuk bekerja sebesar 42,9%.

d. Karakteristik Responden pada segmen IV

Tabel 4.40. Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Moda Transportasi

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Motor	2	28,6
2.	Mobil	5	71,4
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 71,4% responden menggunakan kendaraan Mobil pada ruas Jl. Letjend Hertasning.

Tabel 4.41. Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Fungsi Guna Jalan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tujuan/Asal	7	100
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 100% responden menggunakan Jl. Letjend Hertasning sebagai Tujuan atau Asal dalam melakukan perjalanan.

Tabel 4.42. Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Asal (*Origin*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Abd. Sirua	1	14,3
2.	Bau Mangga	1	14,3
3.	BTP	1	14,3
4.	Hertasning	4	57,1
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 57,1% responden yang melakukan perjalanan menggunakan Jl. Letjend Hertasning berasal dari ruas Jalan tersebut.

Tabel 4.43. Karakteristik Responden Segmen IV berdasarkan Tujuan (*Destination*)

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Ahmad Yani	1	14,3
2.	Antang	1	14,3
3.	BTP	1	14,3
4.	Hertasning	4	57,1
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 57,1% responden yang melakukan perjalanan menggunakan Jl. Letjend Hertasning ingin menuju ke ruas Jalan tersebut.

Tabel 4.44. Karakteristik Pembeli Segmen IV berdasarkan Pola Pergerakan

No.	Jenis	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Bekerja	2	28,6
2.	Ekonomi	5	71,4
Total		7	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel di atas sebanyak 71,4% menggunakan Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama untuk pola pergerakan dengan tujuan Ekonomi. Tabel 4.40 hingga 4.44 di atas menunjukkan bahwa pada segmen IV dominasi responden pembeli atau warga dengan moda transportasi mobil sebesar 71,4% dengan menggunakan koridor jalan tersebut sebagai jalur tujuan atau asal dalam perjalanan sebesar 100%. Adapun asal responden didominasi dari Hertasning sebesar 57,1% dengan tujuan Jl. Hertasning sebesar 57,1% dengan

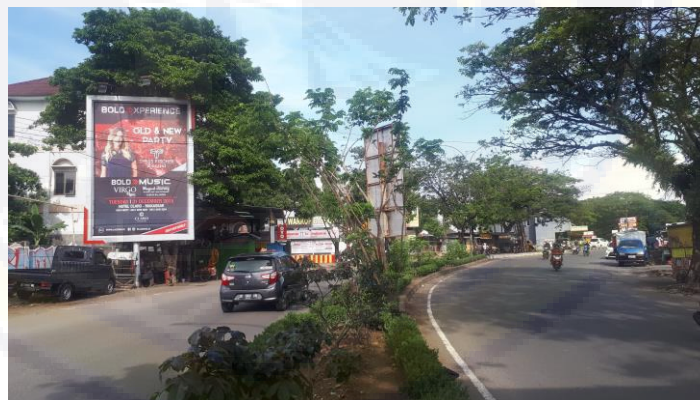
pola pergerakan untuk tujuan ekonomi sebesar 71,4 % sedangkan untuk bekerja sebesar 28,6%.

E. Hasil Penelitian

1. Uji Analisis Deskriptif

Analisis deskripsi dilakukan untuk menggambarkan keadaan masing-masing variabel sesuai dengan indikatornya dengan menggunakan skala *likert* . adapun variabel –variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Hambatan samping



Gambar 4.6. Kondisi Hambatan Samping Jl. Letjend. Hertasning

Data yang diambil dalam survey ini yaitu kendaraan yang berhenti dan parkir di bahu jalan, pejalan kaki, kendaraan masuk dan keluar jalan serta

kendaraan lambat. Selanjutnya dikalikan dengan masing-masing faktor bobot hambatan samping sesuai dengan Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997 sebagai berikut:

Tabel. 4.45. Hasil Penelitian Variabel X1 Hambatan Samping

No	Segmen	N Pejalan kaki	Total PED	N Kendaraan berhenti	Total PSV	N K. masuk/ keluar	Total EEV	N K. melambat	Total SMV	Grand Total	Kelas
1	Segmen I A	15	7,5	24	24	10	7	335,36	134	172,64	Tinggi
2	Segmen I B	15	7,5	24	24	10	7	316,96	127	165,28	Tinggi
3	Segmen I C	15	7,5	24	24	10	7	323,72	129	167,98	Tinggi
4	Segmen II A	10	5	20	20	14	9,8	399,44	160	194,58	Tinggi
5	Segmen II B	10	5	20	20	14	9,8	404,88	162	196,75	Tinggi
6	Segmen II C	10	5	20	20	14	9,8	404,88	165	199,56	Tinggi
7	Segmen III A	21	10,5	35	35	20	14	887,36	355	414,44	Sangat Tinggi
8	Segmen III B	21	10,5	35	35	20	14	1003,92	402	461,07	Sangat Tinggi
9	Segmen III C	21	10,5	35	35	20	14	1003,92	409	468,68	Sangat Tinggi
10	Segmen IV A	36	18	35	35	29	20,3	1018,72	407	480,79	Sangat Tinggi
11	Segmen IV B	36	18	35	35	29	20,3	1035,93	414	487,67	Sangat Tinggi
12	Segmen IV C	36	18	35	35	29	20,3	1062,56	425	498,32	Sangat Tinggi
Total		246		342		219		8223,7	3289	3907,78	

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Tabel 4.46. Distribusi Frekuensi Variabel Hambatan Samping

Item	ST		T		CT		R		SR		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
X1.1	171	69,5	75	30,5	-	-	-	-	-	-	246	100
X1.2	210	61,4	132	38,6	-	-	-	-	-	-	342	100
X1.3	147	67,1	72	32,9	-	-	-	-	-	-	219	100
X1.4	6031	73	2192	27	-	-	-	-	-	-	8224	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel 4.46 di atas maka dapat disimpulkan bahwa kendaraan yang melambat berkontribusi paling tinggi sedangkan kendaraan masuk atau keluar merupakan kontribusi paling rendah terhadap variabel hambatan samping.

b. Volume Lalulintas

Volume lalu lintas adalah banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik atau garis tertentu pada suatu penampang melintang jalan. Volume lalulintas terbagi menjadi 4 segmen sesuai dengan yang dipaparkan pada tinjauan lokasi penelitian. Berikut adalah hasil rekapitulasi volume lalu lintas sepanjang koridor jalan Letjend. Hertasing sesuai dengan analisis kapasitas jalan sebagai berikut:



Gambar 4.7. Situasi Lalulintas Jl. Letjend Hertasing

Tabel. 4.47. Hasil Penelitian Variabel X2 Volume Lalulintas

No	Segmen	Co (smp/jam)	FCw	FCsp	FCsf	FCCs	Kapasitas Jalan	Q (Arus)	DS	Kelas
1	Segmen I A	3300	1,08	1	0,92	1	3278,88	838,40	0,26	Rendah
2	Segmen I B	3300	1,08	1	0,92	1	3278,88	792,40	0,24	Sangat Rendah
3	Segmen I C	3300	1,08	1	0,92	1	3278,88	809,30	0,25	Rendah
4	Segmen II A	3300	1,08	1	0,92	1	3278,88	998,60	0,30	Rendah
5	Segmen II B	3300	1,08	1	0,92	1	3278,88	1.012,20	0,31	Rendah
6	Segmen II C	3300	1,08	1	0,92	1	3278,88	1.029,75	0,31	Rendah
7	Segmen III A	3300	1,08	1	0,88	1	3136,32	2.218,40	0,71	Tinggi
8	Segmen III B	3300	1,08	1	0,88	1	3136,32	2.509,80	0,80	Tinggi
9	Segmen III C	3300	1,08	1	0,88	1	3136,32	2.557,40	0,82	Sangat Tinggi
10	Segmen IV A	3300	1,08	1	0,88	1	3136,32	2.546,80	0,81	Sangat Tinggi
11	Segmen IV B	3300	1,08	1	0,88	1	3136,32	2.656,40	0,85	Sangat Tinggi
12	Segmen IV C	3300	1,08	1	0,88	1	3136,32	2.589,80	0,83	Sangat Tinggi

Tabel 4.48. Distribusi Frekuensi Variabel Volume Lalulintas

Item	ST		T		CT		R		SR		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
X2	3,30	50,93	1,51	23,3	-	-	1,43	22,07	0,24	3,72	6,48	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel 4.48 di atas maka dapat disimpulkan bahwa Segmen IV pada ruas Jl. Letjend Hertasning berkontribusi sangat tinggi terhadap volume lalu lintas sebesar 50,93% dan paling rendah adalah Segmen IB senilai 3,72%.

c. Kompleksitas Guna Lahan

Pada lokasi penelitian Jalan Letjend. Hertasning, Kota Makassar, terdapat berbagai macam fungsi guna lahan yang berbeda-beda sepanjang koridor. Hal ini menyebabkan berkembangnya tata guna lahan disekitar yang semakin kompleks. Bervariasinya guna lahan dalam suatu kawasan merupakan bukti kompleksitas dalam aktifitas sepanjang koridor. Adapun penjelasannya sebagai berikut:

Tabel 4.49 Tabel Kompleksitas Guna Lahan

No	Segmen	N X3	Keterangan					Kelas
1	Segmen I A	5	Perdagangan	Perkantoran	Permukiman	Sekolah	Peribadatan	Sangat Kompleks
2	Segmen I B	5	Perdagangan	Perkantoran	Permukiman	Sekolah	Peribadatan	Sangat Kompleks
3	Segmen I C	5	Perdagangan	Perkantoran	Permukiman	Sekolah	Peribadatan	Sangat Kompleks
4	Segmen II A	3	Permukiman	Perdagangan	Kesehatan			Cukup Kompleks

5	Segmen II B	3	Permukiman	Perdagangan	Kesehatan							Cukup Kompleks
6	Segmen II C	3	Permukiman	Perdagangan	Kesehatan							Cukup Kompleks
7	Segmen III A	4	Permukiman	Perdagangan	Sekolah	Peribadatan						Kompleks
8	Segmen III B	4	Permukiman	Perdagangan	Sekolah	Peribadatan						Kompleks
9	Segmen III C	4	Permukiman	Perdagangan	Sekolah	Peribadatan						Kompleks
10	Segmen IV A	2	Permukiman	Perdagangan								Kurang Kompleks
11	Segmen IV B	2	Permukiman	Perdagangan								Kurang Kompleks
12	Segmen IV C	2	Permukiman	Perdagangan								Kurang Kompleks

Tabel 4.50 Distribusi Frekuensi Variabel Kompleksitas Guna Lahan

Item	SK		K		KK		CK		S		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
X3	3	25	3	25	3	25	3	25	-	-	12	100

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Berdasarkan tabel 4.49 di atas maka dapat disimpulkan bahwa kompleksitas guna lahan pada 4 segmen yang diuji dalam perbedaan 3 waktu observasi berkontribusi masing-masing 25% pada kelas Sangat Kompleks, Kompleks, Kurang Kompleks, dan Cukup Kompleks.



Perdagangan



Peribadatan



Kesehatan



Perkantoran



Sekolah



Permukiman

Gambar 4.8 Guna Lahan pada Jalan Letjend. Hertasning

d. Aktifitas Perdagangan

Aktifitas perdagangan pada lokasi ini terbagi menjadi 2 yakni Formal dan Non Formal dan dibagi dalam 5 kelas berdasarkan jumlah aktifitas perdagangan sebagai berikut:

Tabel 4.51 Distribusi Frekuensi Variabel Aktifitas Perdagangan

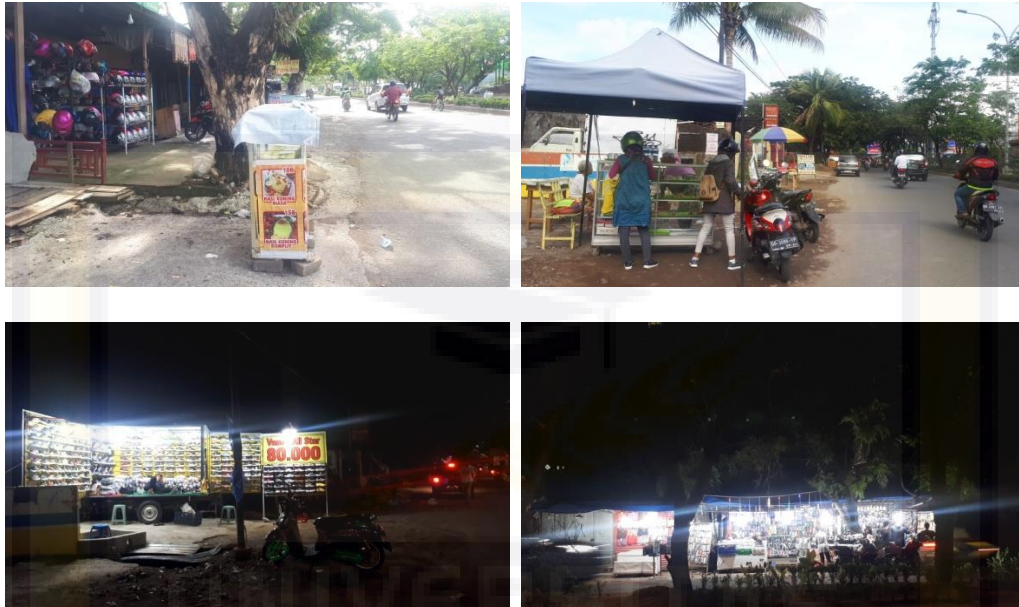
Item	ST		T		CT		R		SR		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Y	3	25%	3	25%	3	25%	3	25%	-	-	12	100

Berdasarkan tabel 4.51. di atas maka dapat disimpulkan bahwa Aktifitas perdagangan pada 4 segmen yang diuji dalam 3 perbedaan waktu berkontribusi seimbang yakni masing-masing 25%. Dengan penjabaran sebagai berikut:

Tabel 4.52 Tabel Aktifitas Perdagangan

No	Segmen	Formal	Non Formal	Total	Kelas
1	Segmen I A	4	6	10	Sangat Rendah
2	Segmen I B	4	6	10	Sangat Rendah
3	Segmen I C	4	6	10	Sangat Rendah
4	Segmen II A	8	6	14	Rendah
5	Segmen II B	8	6	14	Rendah
6	Segmen II C	8	6	14	Rendah
7	Segmen III A	8	12	20	Cukup Tinggi
8	Segmen III B	8	12	20	Cukup Tinggi
9	Segmen III C	8	12	20	Cukup Tinggi
10	Segmen IV A	9	20	29	Sangat Tinggi
11	Segmen IV B	9	20	29	Sangat Tinggi
12	Segmen IV C	9	20	29	Sangat Tinggi
Total				219	

Sumber: Analisis Peneliti 2020



Gambar 4.9. Aktifitas Ekonomi Non Formal



Gambar 4.10. Aktifitas Pedagang Formal

e. Pola Pergerakan

Jalan Letjend. Hertasning merupakan salah satu jalan penghubung antara Gowa dan Maros dari Makassar. Pada observasi dan penghimpunan hasil data kuisisioner yang peneliti lakukan didapatkan kesimpulan 3 pola pergerakan dominan yakni :

- a) Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama untuk bekerja.

b) Jalan Letjend. Hertasning sebagai Tujuan atau asal perjalanan untuk melakukan kegiatan kerja

c) Jalan Letjend Hertasning sebagai Tujuan atau asal untuk melakukan kegiatan ekonomi.

Tabel 4.53 Distribusi Frekuensi Variabel Pola Pergerakan

Item	1		2		3		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Pola Pergerakan	3	25%	3	25%	6	50%	12	100

Berdasarkan tabel 4.52. di atas maka dapat disimpulkan bahwa pola pergerakan dominan pada 4 segmen yang diuji dalam 3 perbedaan waktu adalah Jalan Letjen Hertasning sebagai tujuan atau asal untuk melakukan kegiatan ekonomi sebesar 50%



Gambar 4.11. Kondisi Lalulintas pada Jl. Letjend. Hertasning Kota Makassar.

2. Uji Analisis Jalur

Analisis jalur atau *path analysis* merupakan salah satu metode analisis regresi yang lebih lanjut dimana menguji pengaruh variabel

intervening (Z) dimana penggunaan analisis regresi untuk menaksir hubungan kausalitas antar variabel. Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh langsung dan tidak langsung. Pada penelitian ini membagi 2 persamaan

Adapun model regresi sebagai berikut:

a. Koefisien jalur Model I

Tabel 4.54. Hasil Uji Model I

		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients		
Model				Beta		
1	(Constant)	13,487	2,168		6,220	,000
	Hambatan Samping	,159	,049	3,208	3,270	,011
	Volume Lalulintas	-,022	,009	-2,508	-2,567	,033
	Tata Guna Lahan	-2,561	,345	-,400	-7,425	,000

a. Dependent Variable: Aktifitas Ekonomi

Mengacu pada output Regresi model I pada bagian tabel *Coefficients* dapat diketahui bahwa nilai signifikansi dari variabel X1 = 0,011, X2 = 0,033, dan X3 = 0,000 lebih kecil dari 0,05 artinya variabel Hambatan Samping, Volume Lalulintas, dan Kompleksitas Guna Lahan berpengaruh secara signifikan terhadap Aktifitas Ekonomi (Y).

Tabel 4.55. Hasil Uji Koefisien Determinan Model I

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,992 ^a	,984	,978	1,109

a. Predictors: (Constant), Tata Guna Lahan, Volume Lalulintas, Hambatan Samping

Besarnya nilai *adjusted R Square* yang terdapat pada tabel di atas adalah sebesar 0,978, hal ini menunjukkan bahwa kontribusi pengaruh X1, X2 dan X3 terhadap Y adalah sebesar 97,8% sementara 2,2% merupakan kontribusi variabel-variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian. Sementara itu, untuk nilai ϵ_1 dapat diperoleh dari rumus $\epsilon_1 = \sqrt{(1-0,978)} = 0,148$.

b. Koefisien jalur Model II

Tabel 4.56. Hasil Uji Model II

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	4,188	,898		4,665	,002
	Hambatan Samping	,004	,013	,622	,280	,787
	Volume Lalulintas	,001	,002	1,134	,581	,579
	Tata Guna Lahan	-,613	,166	-,826	-3,690	,008
	Aktifitas Ekonomi	-,162	,061	-1,394	-2,666	,032

a. Dependent Variable: Pola Pergerakan

Mengacu pada output Regresi model II pada bagian tabel *Coefficients* dapat diketahui bahwa nilai signifikansi dari variabel X1 = 0,787 dan X2 = 0,579 dimana lebih besar dari 0,05 sedangkan X3 = 0,008, dan Y = 0,032 lebih kecil dari 0,05. Hasil ini memberikan kesimpulan bahwa regresi model II, yakni variabel Hambatan Samping dan Volume Lalulintas berpengaruh tidak signifikan sedangkan Kompleksitas Guna Lahan dan Aktifitas Ekonomi berpengaruh signifikan terhadap Pola Pergerakan.

Tabel 4.57. Hasil Uji Koefisien Determinan Model II

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,985 ^a	,969	,952	,190

a. Predictors: (Constant), Aktifitas Ekonomi, Tata Guna Lahan, Volume Lalulintas, Hambatan Samping

Besarnya nilai *adjusted R Square* yang terdapat pada tabel II di atas adalah sebesar 0,952, hal ini menunjukkan bahwa kontribusi pengaruh X1,X2,X3 dan Y terhadap Z adalah sebesar 95,2% sementara 4,8% merupakan kontribusi variabel-variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian. Sementara itu, untuk nilai ϵ_2 dapat diperoleh dari rumus $\epsilon_2 = \sqrt{(1-0,952)} = 0,219$.

3. Uji Hipotesis

Untuk menguji dugaan sementara atau hipotesis pada penelitian ini dilakukan Uji F dan Uji T untuk mengetahui pengaruh variabel X secara stimultan sedangkan uji T berguna untuk mengetahui pengaruh secara parsial atau sebagian terhadap variabel Y dan Z dengan menggunakan dua model regresi seperti sebelumnya. Adapun hipotesis penelitian Model 1 adalah sebagai berikut:

- a) Variabel hambatan samping (X1) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y).

- b) Variabel volume lalu lintas (X2) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y)
- c) Variabel kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y)
- d) Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y).

Adapun hipotesis penelitian Model 2 adalah sebagai berikut:

- e) Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) dan Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara simultan terhadap Pola Pergerakan (Z).
- f) Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) dan Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara parsial terhadap Pola Pergerakan (Z).

a. Uji Hipotesis Model I

Tabel 4.58. Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-F) Model I

		ANOVA ^a				
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	604,419	3	201,473	163,956	,000 ^b
	Residual	9,831	8	1,229		
	Total	614,250	11			

a. Dependent Variable: Aktifitas Ekonomi

b. Predictors: (Constant), Tata Guna Lahan, Volume Lalu lintas, Hambatan Samping

Berdasarkan tabel 4.57 di atas dapat diketahui bahwa nilai probabilitas signifikan sebesar 0,000. Karena nilai sig. $0,000 < 0,05$, maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji F dapat disimpulkan bahwa Hambatan Samping (X1), Volume Lalulintas (X2), dan Kompleksitas guna lahan secara bersama-sama mempengaruhi Aktifitas ekonomi (Y) di sepanjang koridor Jalan Letjend. Hertasning . Perbandingan nilai F hitung dengan F tabel dimana nilai F sebesar 163,956, dimana variabel bebas dinyatakan berpengaruh secara simultan apabila F hitung $> F$ tabel dan nilai signifikan $< 0,05$. Nilai F tabel dapat dihitung dengan rumus $F = (k;n-k) = F(3;9) = 3,86$. Jadi dapat disimpulkan bahwa nilai sig. $0,00 < 0,05$ dan F hitung $> F$ tabel maka Hipotesis ke 4 diterima yakni Variabel hambatan samping (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh secara simultan terhadap Aktifitas ekonomi (Y).

Tabel 4.59. Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-T) Model I

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
Model	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	13,487	2,168		6,220	,000
	Hambatan Samping	,159	,049	3,208	3,270	,011
	Volume Lalulintas	-,022	,009	-2,508	-2,567	,033
	Tata Guna Lahan	-2,561	,345	-,400	-7,425	,000

a. Dependent Variable: Aktifitas Ekonomi

Berdasarkan tabel 4.58 jika nilai sig < 0,05 atau T hitung > T tabel maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Variabel X1 = 0,011, X2 = 0,033, dan X3 = 0,000 lebih kecil dari 0,05 artinya variabel Hambatan Samping, Volume Lalulintas, dan Kompleksitas Guna Lahan berpengaruh secara signifikan terhadap Aktifitas Ekonomi (Y).

Nilai T tabel dapat dihitung dengan $df=(n-k-1) = 2,306$. Nilai T hitung X1 = 3,270 > T tabel maka terdapat pengaruh positif variabel X1 terhadap Y sedangkan Nilai T hitung X2 = -2,567 dan X3 = - 7,425 < T tabel 2,306 maka tidak terdapat pengaruh X2 dan X3 terhadap Y secara parsial.

b. Uji Hipotesis Model II

Tabel 4.60. Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-F) Model II

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	7,997	4	1,999	55,386	,000 ^b
	Residual	,253	7	,036		
	Total	8,250	11			

a. Dependent Variable: Pola Pergerakan

b. Predictors: (Constant), Aktifitas Ekonomi, Tata Guna Lahan, Volume Lalulintas, Hambatan Samping

Berdasarkan tabel 4.59 di atas dapat diketahui bahwa nilai probabilitas signifikan sebesar 0,000. Karena nilai sig. 0,000 < 0,05, maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji F dapat disimpulkan bahwa Hambatan Samping (X1), Volume Lalulintas (X2), Kompleksitas

guna lahan (X3), dan Aktifitas ekonomi (Y) secara bersama-sama mempengaruhi Pola pergerakan (Z) di sepanjang koridor Jalan Letjend.

Hertasning .

Perbandingan nilai F hitung dengan F tabel dimana nilai F sebesar 55,386. dinyatakan berpengaruh secara simultan apabila F hitung > F tabel dan nilai signifikan < 0,05, nilai F tabel dapat dihitung dengan rumus $F = (k;n-k) = F(3;9) = 3,86$. Jadi dapat disimpulkan bahwa nilai sig. $0,000 < 0,05$ dan F hitung > F tabel maka Hipotesis dapat diterima yakni Variabel hambatan samping (X1), volume lalu lintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) dan Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara simultan terhadap Pola Pergerakan (Z).

Tabel 4.61. Hasil Uji Hipotesis Simultan (Uji-T) Model II

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	4,188	,898		4,665	,002
	Hambatan Samping	,004	,013	,622	,280	,787
	Volume Lalu lintas	,001	,002	1,134	,581	,579
	Tata Guna Lahan	-,613	,166	-,826	-3,690	,008
	Aktifitas Ekonomi	-,162	,061	-1,394	-2,666	,032

a. Dependent Variable: Pola Pergerakan

Berdasarkan tabel 4.60 jika nilai sig < 0,05 atau T hitung > T tabel maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Variabel X1 = 0,787 dan X2 = 0,579 lebih besar dari 0,05 artinya variabel Hambatan Samping dan Volume Lalu lintas tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Pola

Pergerakan (Z). Adapun nilai sig. $X_3 = 0,008$ dan $Y = 0,032 < 0,05$ maka dapat disimpulkan Kompleksitas Guna Lahan dan Aktifitas Ekonomi berpengaruh terhadap Pola Pergerakan (Z) Jalan Letnan Jendral Hertasning.

Nilai T tabel dapat dihitung dengan $df=(n-k-1) = 2,306$. Nilai T hitung $X_1 = 0,280$, $X_2 = 0,581$, $X_3 = -3,690$ dan $Y = -2,666 < T$ tabel maka tidak terdapat pengaruh variabel secara parsial.

F. Pembahasan Hasil Penelitian

Setelah pemaparan mengenai hasil analisis sebelumnya maka dapat ditemukan kenampakan dari variabel yang diteliti serta besaran pengaruh dari Hambatan samping, Volume lalulintas, Kompleksitas Guna Lahan, Aktifitas Perdagangan dan Pola Pergerakan sebagai berikut :

1. Hambatan Samping

Hasil observasi menunjukkan bahwa indikator yang paling berpengaruh terhadap tingginya hambatan samping di Jl. Letjend Hertasning adalah kendaraan yang melambat sedangkan kendaraan masuk atau keluar merupakan kontribusi paling rendah terhadap variabel hambatan samping.

Adapun waktu penelitian yang paling tinggi hambatan sampingnya adalah pada Hari Minggu (libur/akhir pekan) pada segmen IV Arah dari Jl. Letjend Hertasning ke Jl. Tun Abdul Razak.

2. Volume Lalulintas

Pada keempat segmen lokasi penelitian ini dapat Nampak bahwa Segmen IV pada ruas Jl. Letjend Hertasning berkontribusi sangat tinggi terhadap volume lalu lintas sebesar 50,93% dan paling rendah adalah Segmen IB senilai 3,72%.

3. Kompleksitas Guna Lahan

Kondisi segmen I pada ruas Jalan Letjend. Hertasning sangat kompleks dibandingkan dengan segmen IV dimana hanya memiliki 2 fungsi lahan dominan yakni permukiman dan perdagangan sesuai dengan penjabaran pada tabel 4.59.

4. Aktifitas Perdagangan

Kondisi aktifitas perdagangan pada segmen I sangat rendah sedangkan pada segmen IV sangat tinggi. Dapat dilihat pada tabel 4.51. dengan ketidakseimbangan jumlah pedagang formal dan nonformal yang didominasi oleh kegiatan perdagangan non formal.

5. Pola Pergerakan

Berdasarkan tabel 4.52. di atas maka dapat disimpulkan bahwa pola pergerakan dominan pada 4 segmen yang diuji dalam 3 perbedaan waktu yakni

- a) Jalan Letjend. Hertasning sebagai jalur utama untuk bekerja.
- b) Jalan Letjend. Hertasning sebagai Tujuan atau asal perjalanan untuk melakukan kegiatan kerja

c) Jalan Letjend Hertasing sebagai Tujuan atau asal untuk melakukan kegiatan ekonomi.

6. Pengaruh Hambatan samping, Volume lalu lintas, Kompleksitas Guna Lahan, Aktifitas Perdagangan terhadap Pola Pergerakan

Tabel 4.62 Hasil Perhitungan Analysis jalur (*path analysis*)

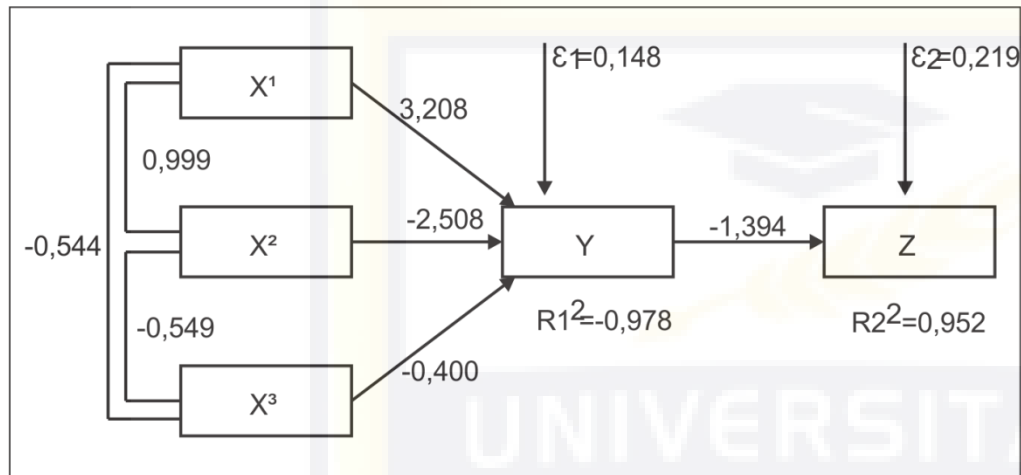
Jalur	Pengaruh Langsung	Pengaruh Tidak Langsung
X1 - Y	3,208	
X2 - Y	-2,508	
X3 - Y	-0,400	
Y - Z	-1,394	
X1 - Z - Melalui Y		$3,208 \times (-1,394) = -4,471$
X2 - Z - Melalui Y		$-2,508 \times (-1,394) = 3,496$
X3 - Z - Melalui Y		$-0,400 \times (-1,394) = 0,557$

Sumber : Analisis Peneliti 2020

Tabel 4.63 Persamaan Model Penelitian

Variabel	T Hitung	Sig.	Keterangan
X1 - Y	3,270	0,011	Signifikan dan Positif
X2 - Y	-2,567	0,033	Signifikan dan Negatif
X3 - Y	-7,425	0,000	Signifikan dan Negatif
Y - Z	-1,394	0,032	Signifikan dan Negatif

Sumber : Analisis Peneliti 2020



X1 = Hambatan Samping
 X2 = Volume Lalulintas
 X3 = Kompleksitas Guna Lahan
 Y = Aktifitas Ekonomi
 Z = Pola Pergerakan

Interpretasi

Pengaruh langsung hambatan samping terhadap aktifitas ekonomi sebesar $(3,208)^2 = 10,291$

Pengaruh langsung volume lalulintas terhadap aktifitas ekonomi sebesar $(-2,508)^2 = 6,290$

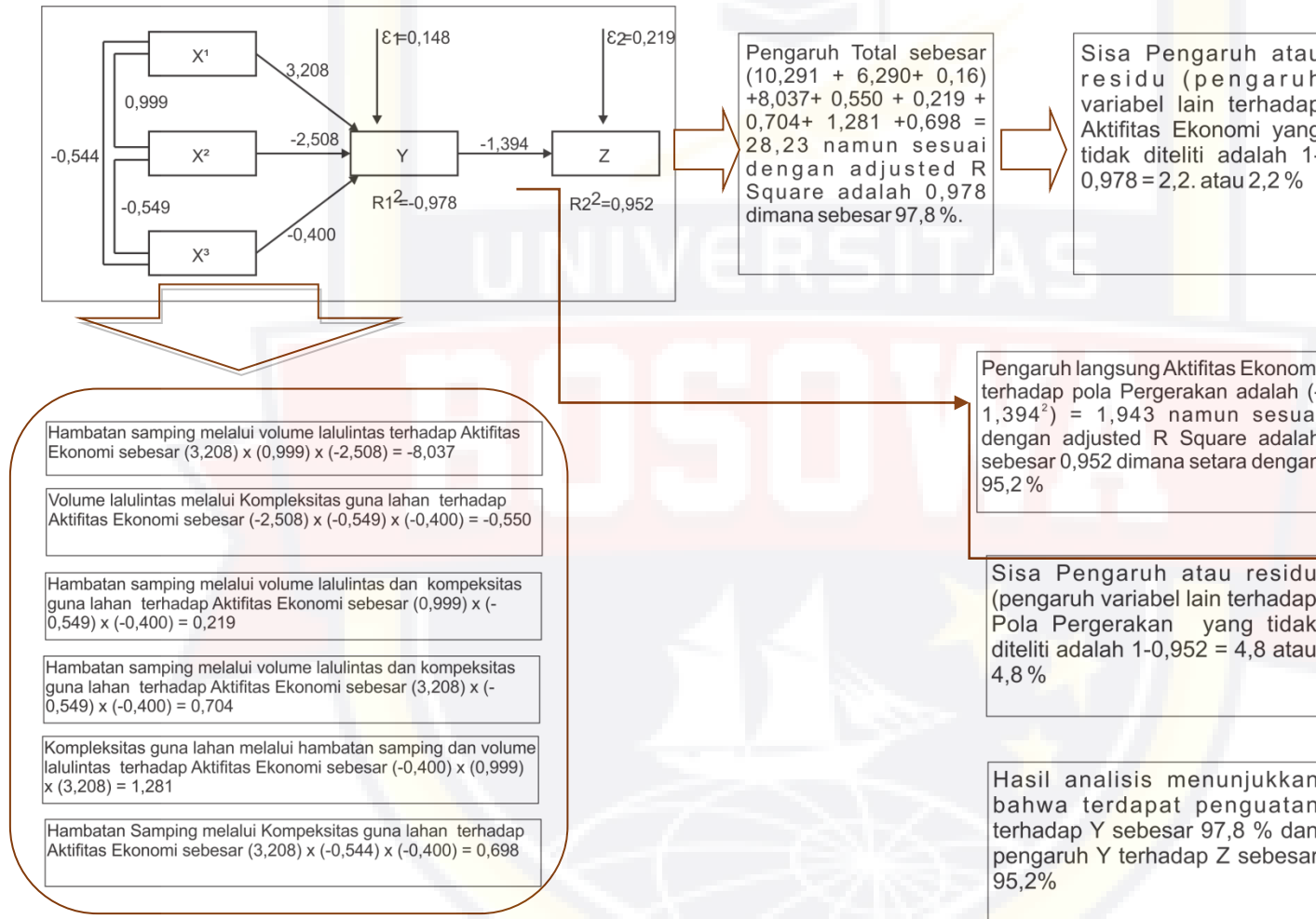
Pengaruh langsung volume lalulintas terhadap aktifitas ekonomi sebesar $(-0,400)^2 = 0,16$

Hubungan atau korelasi antara variabel Hambatan samping dengan variabel Volume lalulintas sebesar 0,999

Hubungan atau korelasi antara variabel Hambatan samping dengan variabel kompleksitas guna lahan sebesar -0,544

Hubungan atau korelasi antara Volume lalulintas dengan variabel kompleksitas guna lahan sebesar -0,549

Gambar 4.12. Bagan Path Analysis Penelitian



Gambar 4.13. Bagan Pengaruh Path Analysis Penelitian

- a) Hasil pengujian menunjukkan bahwa hipotesis pertama yakni Variabel hambatan samping (X1) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) dapat diterima dikarenakan dapat dibuktikan signifikansi dari X1 lebih kecil dari 0,05 dan $T \text{ hitung } X1 = 3,270 > T \text{ tabel yakni } 2,306$ maka dinyatakan berpengaruh sebesar 10,291. Dengan demikian hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa semakin meningkat hambatan samping maka akan semakin meningkat pula aktifitas ekonomi sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasning.
- b) Hasil pengujian menunjukkan bahwa hipotesis Variabel volume lalulintas (X2) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) ditolak dikarenakan dapat dibuktikan signifikansi dari X2 lebih kecil dari 0,05 artinya signifikan namun $T \text{ hitung } X2 = -2,567 < T \text{ tabel yakni } 2,306$ maka dinyatakan tidak berpengaruh dengan nilai 6,290.
- c) Hasil pengujian menunjukkan bahwa hipotesis Variabel kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) ditolak dikarenakan dapat dibuktikan signifikansi dari X2 lebih kecil dari 0,05 artinya signifikan namun $T \text{ hitung } X3 = -7,425 < T \text{ tabel yakni } 2,306$ maka dinyatakan tidak berpengaruh dengan nilai 0,16.
- d) Hasil pengujian menunjukkan bahwa hipotesis Variabel hambatan samping (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan

(X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) diterima dikarenakan dapat dibuktikan signifikansi dari X1,X2,X3 lebih kecil dari 0,05 artinya signifikan dan $F_{hitung} = 163,956 > F_{Tabel}$ yakni 3,86 maka dinyatakan tidak berpengaruh dengan nilai 28,23. Artinya semakin meningkat hambatan samping, volume lalulintas, kompleksitas guna lahan secara bersama-sama maka akan meningkat pula Aktifitas ekonomi sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasing.

e) Hipotesis Variabel hambatan samping (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) melalui Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara simultan terhadap Pola Pergerakan (Z) dapat diterima dikarenakan nilai sig. $0,000 < 0,05$ dan $F_{hitung} > F_{tabel}$ yakni $55,386 > 3,86$ dan berpengaruh positif. Artinya dengan meningkatnya hambatan samping, volume lalulintas, kompleksitas guna lahan secara bersama-sama melalui Aktifitas ekonomi yang juga meningkat maka dapat mempengaruhi pola pergerakan di sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasing.

f) Hipotesis Variabel hambatan samping (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) dan Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara parsial terhadap Pola Pergerakan (Z) ditolak dikarenakan, sesuai dengan hasil pengujian menunjukkan bahwa Nilai T tabel dapat dihitung dengan $df=(n-k-1) = 2,306$. Nilai T

hitung $X_1 = 0,280$, $X_2 = 0,581$, $X_3 = -3,690$ dan $Y = -2,666 < T$
tabel maka tidak terdapat pengaruh variabel secara parsial.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan hal sebagai berikut:

1. Indikator yang paling mempengaruhi terhadap variabel Hambatan Samping pada ruas Jalan Letnan Jenderal Hertasning adalah kendaraan yang melambat sedangkan kendaraan masuk atau keluar merupakan kontribusi paling rendah. Adapun keadaan hambatan samping tertinggi terjadi pada waktu akhir pekan (Hari Minggu) pada segmen IV Arah dari Jl. Letjend Hertasning ke Jl. Tun Abdul Razak.
2. Diantara keempat segmen lokasi penelitian Jalan Letnan Jenderal pada Segmen IV berkontribusi sangat tinggi terhadap volume lalu lintas sebesar 50,93% terhadap volume lalulintas kendaraan dengan kondisi Derajat kejenuhan lebih dari 0,81 dengan kategori kelas sangat tinggi.
3. Kompleksitas guna lahan berbeda-beda di tiap segmen lokasi penelitian ruas Jalan Letnan Jenderal Hertasning dengan fungsi Permukiman, Perdagangan, Perkantoran, Sekolah, hingga Peribadatan dengan tingkat sederhana hingga kompleks. Adapun segmen I memiliki guna lahan yang sangat kompleks dan segmen IV yang paling sederhana.
4. Terjadi ketidakseimbangan jumlah pedagang formal dan nonformal yang didominasi oleh kegiatan perdagangan non formal pada segmen IV Ruas Jl Letjend Hertasning arah ke Tun Abdul Razak.

5. Berdasarkan hasil penelitian bahwa sebanyak 50% responden memilih Jalan Letjen Hertasning sebagai tujuan atau asal untuk melakukan kegiatan ekonomi.
6. Hambatan sampung, Volume lalulintas, Kompleksitas Guna Lahan, Aktifitas Perdagangan Berpengaruh signifikan dan positif terhadap Pola Pergerakan.
7. Variabel hambatan sampung (X1) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) di sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasning.
8. Variabel volume lalulintas (X2) signifikan namun tidak berhubungan terhadap Aktifitas ekonomi (Y) di sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasning.
9. Variabel kompleksitas guna lahan (X3) signifikan namun tidak berpengaruh positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) di sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasning.
10. Variabel hambatan sampung (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) berpengaruh signifikan dan berhubungan positif terhadap Aktifitas ekonomi (Y) di sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasning.
11. Variabel hambatan sampung (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) melalui Aktifitas ekonomi (Y) berpengaruh secara simultan terhadap Pola Pergerakan (Z) di sekitar ruas Jl. Letjend. Hertasning dengan penguatan pengaruh sebesar 97,8%.
12. Variabel hambatan sampung (X1), volume lalulintas (X2) kompleksitas guna lahan (X3) dan Aktifitas ekonomi (Y) tidak berpengaruh secara parsial terhadap Pola Pergerakan (Z) ruas Jl. Letjend. Hertasning.
13. Pengaruh langsung Aktifitas ekonomi (Y) terhadap Pola Pergerakan adalah 95,2% dengan sisa variabel yang tidak diteliti sebesar 4,8%.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya maka ada beberapa hal yang peneliti harapkan agar dapat diteliti selanjutnya adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian yang mengemukakan bahwa indikator terbesar yang mempengaruhi Hambatan samping adalah kendaraan yang melambat di area bahu jalan, hal ini perlu disikapi oleh pemerintah agar dengan jelas membuat marka jalan khusus untuk jalur lambat dan sudah diperlukan ada studi lebih lanjut mengenai lebar bahu jalan di ruas Jl. Letjend Hertasning tersebut.
2. Ketidakseimbangan jumlah pedagang formal dan nonformal di sepanjang ruas lokasi penelitian perlu ditata sedemikian rupa agar tidak menghambat lalulintas.
3. Dengan adanya kesimpulan bahwa 50% pengguna Jalan Letjend Hertasning menggunakan ruas tersebut sebagai jalur utama asal dan tujuan perjalanan memungkinkan untuk mengadakan penelitian mengenai regulasi perparkiran di sepanjang ruas karena telah terbukti mempengaruhi pola pergerakan.
4. Akifitas ekonomi mempengaruhi pola pergerakan jika ditinjau secara simultan dengan hambatan samping, volume lalulintas dan kompleksitas guna lahan. Oleh karena itu, dirasa penting untuk memperhatikan perencanaan ketiga aspek tersebut.
5. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti variabel yang sama hendaknya lebih memperhatikan faktor-faktor lain yang berhubungan dengan apa yang akan dieliti.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar I. dkk, 1999. **Rekayasa Lalu Lintas : Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Lalu Lintas Wilayah Perkotaan**. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Adisasmita, Rahardjo. 2009, **Teori Pertumbuhan Wilayah**, Penerbit : Jurusan Tekni Perkapalan Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Adji Adisasmita, Sakti., 2011, **Perencanaan Pembangunan Transportasi**, Penerbit : Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Adji Adisasmita, Sakti., 2011, **Transportas dan Pengembangan Wilayah**, Penerbit : Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Adji Adisasmita, Sakti., 2012, **Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah**, Penerbit : Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Ahmad. N. A. R. 2019 : **Pengaruh lingkungan kerja, Kepemimpinan dan lokus kendalu terhadap kinerja pegawai melalui kepuasan kerja pada Dinas Kominfo Pangkep**. 2019. Universitas Bosowa.
- Alie, Cynthia Putri. 2013. Jurnal : **Pengaruh Perkembangan Perkotaan terhadap Morfologi Kampung Kauman Kota Semarang**. Universitas Diponegoro.
- Asry, F. 2017. Skripsi : **Pengaruh Urban Sprawl terhadap Daerah Sub Urban**. Bandung : Penerbit Alumni ITB.
- Arifin, A. E. S. 2013. **Hubungan Tingkat Kejenuhan terhadap Emisi Gas Buang Kendaraan Jl. Jendral Sudirman – Jl. Ratulangi**. Makassar. Universitas Hasanuddin.
- Black, J.A. 1981. **Urban Transport Planning: Theory and Practice**. London, Cromm Helm.
- Chapin, Jr, F. Stuart and Edward Kaiser. 1995. **Urban Land Use and Planning**. Fourth Edition. Illinois: University of Illinois Press
- Debby, R. I. 2009 Jurnal : **Urban Sprawl dan Lingkungan**.
- Departemen Pekerjaan Umum (DPU), 1997, **Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)**: Direktorat Jenderal Bina Marga.

Giyarsih, S. R. 2001. Tesis: **Gejala Urban Sprawl Sebagai Pemicu Proses Densifikasi Permukiman di Daerah Pinggiran Kota (urban Fringe Area) Studi Kasus Yogyakarta .**

Jinca M. Y. dkk. 2002. **Perencanaan Transportasi.** Modul Perkuliahan Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar Dengan Pusat Pendidikan Keahlian Teknik Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Departemen Permukiman Dan Prasarana Wilayah, Makassar.

Jinca M. Y. 2012. **Perencanaan Infrastruktur.** Modul Program Magister Teknik Perencanaan Prasarana PPs – Unhas dan PWK Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Miro, F, 2002, **Perencanaan Transportasi**, Penerbit Erlangga, Surabaya

Ofyar Z. Tamin, 2000. **Perencanaan dan Pemodelan Transportasi**, Institut Teknologi Bandung.

Rahman, M. 2016 Skripsi: **Pengaruh Aktifitas Perdagangan dan jasa terhadap volume lalu lintas di ruas jalan Hertasning Kota Makassar.**

Rosul.M 2008. **Urban Sprawl/Pemekaran Kota** (<http://mrosul.edublogs.org>) diakses tanggal 20 Maret 2019.

Sepang, Rizky Brando. 2015. Jurnal : **Pengaruh Kegiatan Komersial Terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus Koridor Jalan Yos Sudarso, Paal Dua).** Universitas Sam Ratulangi

Surya. B. 2018. **Transformasi Spasial & Keberlanjutan Kota Metropolitan.** Penerbit Rajagrafindo Persada. Makassar.

Wells, G.R. 1975. **Comprehensive Transport Planning.** London, Charles Griffin

Yunus, H. S. 2000. **Struktur Ruang Kota.** Penerbit, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.