**PENGARUH SISTEM PENGATURAN LALU LINTAS *ONE WAY* TERHADAP PENDAPATAN PEDAGANG KECIL SEKTOR INFORMAL**

(Studi Kasus :Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono, dan

Jl. DI Panjaitan Kota Malang Jawa Timur)

**JURNAL ILMIAH**

**Oleh :**

**Wahyu Febri Ardianto**

**(105020100111019)**



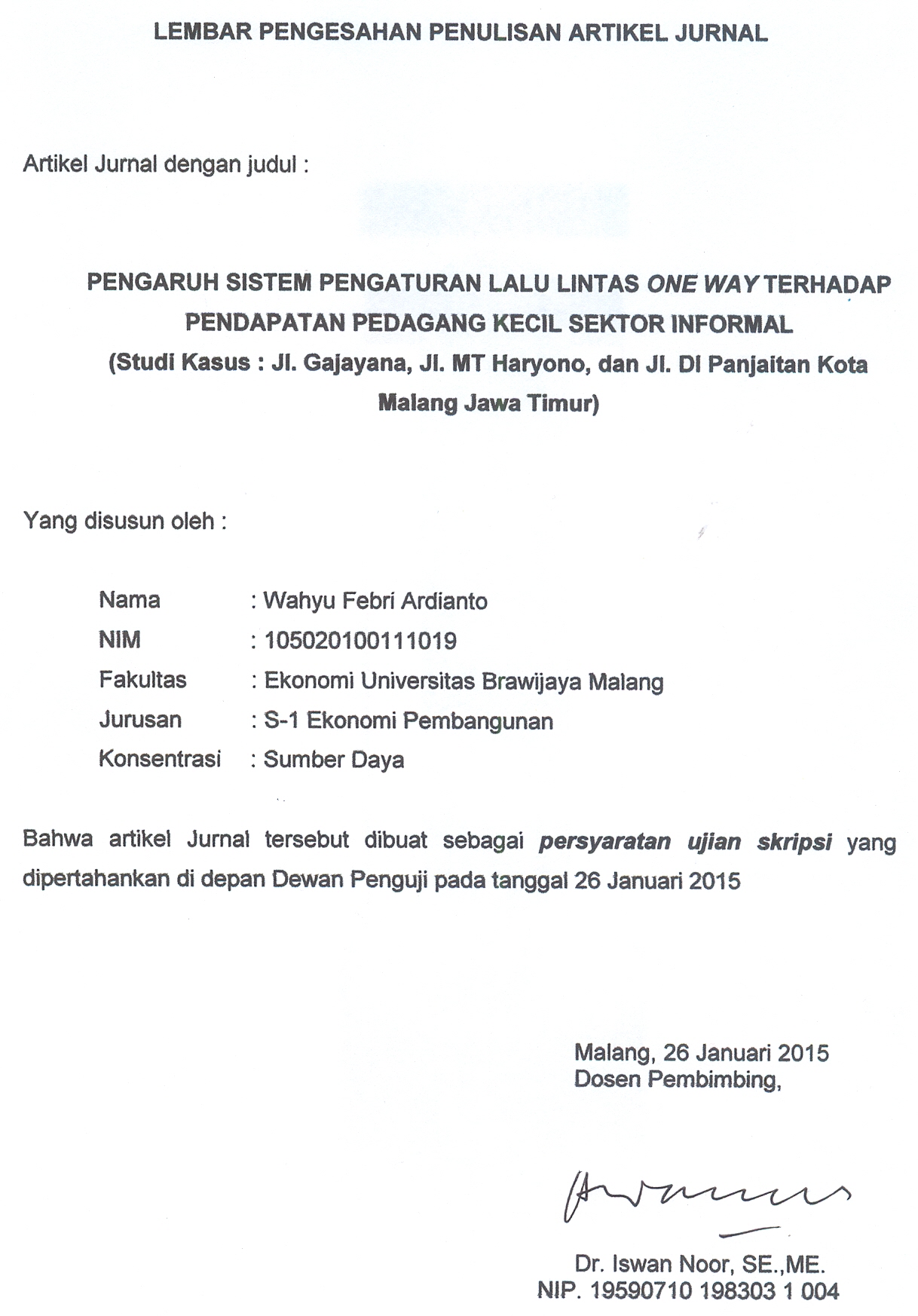
**JURUSAN ILMU EKONOMI**

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**MALANG**

**2015**

****

**PENGARUH SISTEM PENGATURAN LALU LINTAS *ONE WAY* TERHADAP PENDAPATAN PEDAGANG KECIL SEKTOR INFORMAL (Studi Kasus : Jalan Gajayana, Jalan MT Haryono, dan Jalan DI Panjaitan Kota Malang Jawa Timur)**

**Wahyu Febri Ardianto**

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya

Email :[Febriwahyu27@gmail.com](mailto:Febriwahyu27@gmail.com)

***ABSTRAK***

*Adanya penelitian dari Mc. Gee dan Yeung (1997) menyatakan bahwa pada umumnya Sektor Informal cenderung untuk berlokasi secara mengelompok pada area yang memiliki intensitas aktifitas dan mobilitas yang tinggi. Morlok dalam Pangaribuan (2005) menyatakan terdapat dua hubungan antara ekonomi dan transportasi yaitu pergerakan orang atau barang dan level of aksesibilitas suatu daerah.Penelitian ini membuat saya tertarik untuk mengetahui hubungan antara perolehan pendapatan pelaku usaha Sektor Informal dengansistem lalu lintas lebih dalam lagi, Tujuan dari penelitian ini adalah Menganalisis pengaruh pengaturan sistem lalu lintas sebelum dan sesudah one way terhadap pendapatan pedagang kecil sektor informal di sekitar Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI. Panjaitan. Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif dengan menggunakan teknik analisis uji beda. Dari uji tersebut diperoleh hasil bahwa nilai signifikansi bernilai lebih kecil dari 0,05 (0,000 < 0,05), sehingga H0 ditolak dan disimpulkan bahwa sebelum dan sesudah penerapan jalur one way diperoleh perubahan pendapatan yang signifikan. Diperoleh pula bahwa terdapat peningkatan rata-rata pendapatan sesudah penerapan jalur one way dibandingkan sebelum jalur one way diterapkan, yaitu dari Rp 788.000,00/minggu menjadi Rp 958.000,00/minggu. Sehingga disimpulkan bahwa dengan adanya penerapan jalur one way memberikan pengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan pedagang kecil di Jalan Gajayana, Jalan MT Haryono, dan Jalan DI Panjaitan Kota Malang.*

***Kata Kunci : Sektor Informal, Pendapatan, Sistem Pengaturan Lalu lintas.***

**A. LATAR BELAKANG**

Menurut Wirosarjino (1985), Sektor Informal adalah salah satu proses perolehan penghasilan yang mempunyai ciri sentral yaitu tidak diatur oleh lembaga-lembaga sosial dan umumnya tidak mempunyai tempat usaha yang permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya mempunyai keterkaitan dengan usaha yang besar, tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan dll. Sebagian besar pekerja informal, khususnya di perkotaan terserap ke dalam sektor perdagangan, di antaranya perdagangan jalanan atau kaki lima. Perdagangan jalanan telah menjadi sebuah alternatif pekerjaan yang cukup populer, terutama di kalangan kelompok miskin kota. Hal ini terkait dengan cirinya yang fleksibel (mudah keluar – masuk), modal yang dibutuhkan relatif kecil, dan tidak memerlukan prosedur yang berbelit-belit.Hidayat (2000) mengatakan bahwa kegiatan ekonomi informal semacam ini dianggap sebagai kantung penyelamat selama masa krisis ekonomi 1997/1998. Kegiatan ini juga merupakan bagian penting dalam sistem perekonomian kota karena terbukti mampu memberikan dukungan kepada masyarakat luas, terutama kelompok miskin melalui penyediaan produk-produk murah.

Sektor Informal kawasan perkotaan dapat juga dilihat sebagai suatu bagian dari mekanisme ekonomi modern, sebagai tempat terciptanya kegiatan ekonomi “baru”, yang sebelumnya terlewatkan. Menurut Koyano (1996), orang-orang yang beralih ke sektor informal tidak banyak yang mengalami pengangguran, karena kesempatan memperoleh pekerjaan di sektor informal sangat banyak,

Di Kota Malang aktivitas di badan jalan sering menimbulkan kemacetan lalu lintas. Hambatan yang sering dijumpai antara lain badan jalan digunakan sebagai tempat parkir, banyak galian (pipa/kabel) atau sebagai tempat “ngetem” angkutan umum.Jaringan jalan di daerah perkotaan terutama kota-kota besar seperti Kota Malang seharusnya direncanakan mampu menampung tingginya mobilitas penduduk. Akan tetapi, akibat dari semakin meningkatnya pertumbuhan penduduk, arus urbanisasi dan dibarengi dengan kepemilikian kendaraan pribadi yang semakin hari semakin meningkat yang tidak di imbangi dengan perlebaran ruas jalan maka kemacetan lalu lintas pun tidak akan bisa dihindari dan akan berdampak buruk bagi sistem transportasi suatu daerah.

Dalam kasus ini untuk mengatasi kemacetan yang semakin buruk di kawasan lingkar Universitas Brawijaya pada tanggal 18 September 2013 Pemerintah Kota Malang, Dinas Perhubungan (Dishub) dan Kepolisian, TNI/Polri bersepakat untuk melakukan rekayasa lalu lintas di kawasan lingkar UB dengan cara mengubah sistem lalu lintas di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI. Panjaitan dari dua arah menjadi full *one way* (satu arah 24 jam) yang berlaku untuk semua kendaraan, dan juga menutup akses pintu gerbang keluar masuk UB di simpang empat Jl. Sukarno Hatta. Hal ini bertujuan untuk mengurai kepadatan kendaraan di kawasan Dinoyo dan mengalihkan jalur di jembatan Soekarno-Hatta (Soehatt).

Setelah mendapatkan protes dari para sopir angkot pada tanggal 23 September 2013 Pemkot Malang akhirnya mengambil keputusan dengan mengistimewakan angkutan umum untuk menentang arus lalu lintas satu arah.Jalur trayek sejumlah angkot yang ada di kawasan Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI Panjaitan juga tidak berubah.Pemerintah membuatkan jalur khusus untuk angkot yang melintas di kawasan tesebut. Berikut adalah peta rute rekayasa lalu lintas dikawasan sekitaran Universitas Brawijaya yang diujicobakan selama satu bulan dan dimulai pada Tanggal 6 November 2013,

Kekhawatiran terhadap perolehan pendapatan Pedagang Kecil merupakan cermin perilaku pelaku usaha Sektor Informal dari sudut pandang ekonomi karena menurut teori ekonomi regional mengenai penentuan lokasi oleh Alfred Weber yang menjelaskan bahwa proses pemilihan lokasi optimal adalah lokasi terbaik secara ekonomis (dapat memberikan keuntungan maksimal, biaya terendah dan pendapatan tertinggi). Hal ini di tambah dengan sebagian dari mereka berdagang makan dan minuman dimana industri makanan dan minuman ini cenderung lebih ke arah (*market oriented industry*) suatu industri yang berorientasi pada pasar dikarenakan barang yang mereka jual adalah barang jadi yang mudah rusak/basi. Dapat disimpulkan bahwa ketakutan Pedagang Kecil Sektor Informal di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI Panjaitan mengenai bagaimana pendapatan mereka nanti saat sistem lalu lintas berubah menjadi satu arah adalah hal yang tidak bisa mereka tutup-tutupi, karena pasar mereka adalah masyarakat menegah kebawah dan mahasiswa dimana perubahan sistem lalu lintas satu arah ini akan berdampak langsung pada mereka.

Setelah mendengar protes dari warga dan mengkaji peraturan baru yang diujicobakan ini pada tanggal 19 November 2013 Pemkot Malang, Dishub dan Kepolisian, TNI/Polri bersepakat untuk mengganti peraturan dari jalur satu arah penuh (24 jam) menjadi *one way part time* (memberlakukan jalur satu arah mulai pukul 07.00 hingga 18.00. Selain jam itu, jalur kembali dua arah) dengan tetap mengistimewakan angkutan umum (angkot) untuk menentang arus lalu lintas satu arah. Dampak yang di sebabkan oleh perubahan sistem lalu lintas ini akan langsung dirasakan para pelaku usaha di Sektor Informal, bagi sektor formal dan masyarakat menegah ke atas tentunya hal ini tidak akan berdampak besar karena perubahan arah lalu lintas satu arah hanya merubah proses mereka untuk sampai tempat tujuan tidak merubah apapun dari tempat tujuan mereka. Untuk itu peneliti berusaha meneliti seberapa besar pengaruh perubahan sistem lalu lintas terhadap pendapatan pelaku usaha Sektor Informal khususnya para Pedagang kaki lima di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI Panjaitan.

**B. KERANGKA TEORI**

**Teori Lokasi**

Teori Lokasi adalah suatu ilmu yang mengkhususkan analisanya pada penggunaan konsep space dalam analisa sosial-ekonomi. Teori lokasi industri adalah suatu teori yang dikembangkan untuk memperhitungkan pola lokasi kegiatan ekonomi termasuk di dalamnya kegiatan industri dengan cara konsisten dan logis Teori lokasi seringkali dikatakan sebagai pondasi dan bagian yang tidak terpisahkan dalam analisa ekonomi regional. Peranan teori lokasi dalam ilmu ekonomi regional sama halnya dengan teori mikro dan makro pada analisa tradisional. Dengan demikian analisa ekonomi regional tidak dapat dilakukan tanpa peralatan teori lokasi. Geografi Industri sebagai bagian dari Geografi ekonomi yang mempelajari lokasi industri, sedangkan faktor lokasi ini berkaitan dengan wilayah bahan mentah, pasaran, sumber suplai tenaga kerja, wilayah bahan bakar dan tenaga, jalur transportasi, kondisi wilayah, bahan bakar ( tenaga), buruh dan konsumen.

Menurut teori Weber pemilihan lokasi industri didasarkan atas prinsip minimisasi biaya. Weber menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja di mana penjumlahan keduanya harus minimum *(least cost location).* Tempat dimana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat keuntungan yang maksimum. Ada tiga faktor yang mempengaruhi lokasi industri, yaitu biaya transportasi, upah tenaga kerja, dan kekuatan aglomerasi atau deaglomerasi. Dalam menjelaskan keterkaitan biaya transportasi dan bahan baku Weber menggunakan konsep segitiga lokasi atau locational triangle untuk memperoleh lokasi optimum. Untuk menunjukkan apakah lokasi optimum tersebut lebih dekat ke lokasi bahan baku atau pasar.

Weber menyimpulkan bahwa lokasi optimal dari suatu perusahaan industri umumnya terletak di dekat pasar atau sumber bahan baku. Alasannya adalah jika suatu perusahaan industri memilih lokasi pada salah satu dari kedua tempat tersebut, maka ongkos angkut untuk bahan baku dan hasil produksi akan dapat diminimumkan dan keuntungan aglomerasi yang ditimbulkan dari adanya konsentrasi perusahaan pada suatu lokasi akan dapat pula dimanfaatkan semaksimal mungkin.

**Ekonomi Kelembagaan**

Menurut Thorstein Veblen, kelembagaan adalah norma-norma yang membentuk perilaku masyarakat dalam bertindak baik dalam perilaku mengkonsumsi maupun berproduksi. Dari perspektif sosiologi pendekatan kelembagaan juga dikembangkan oleh tokoh-tokoh seperti Max Weber, Joseph Schumpeter dan Gunnar Myrdal.Ketiganya membahas peran wirausahawan dalam indstrialisasi dan pembangunan. Selain mengkaji peran-peran norma dalam perekonomian dan peran wirausaha dalam industrialisasi, John R. Common, Ronald Coase, Douglas North, dan Williamson juga mengkaji peran hukum dalam ekonomi politik.

Menurut Common kelembagaan adalah *“collective action in restraint, liberation, and expansion of individual action”*, sedang bagi North (1994) kelembagaan diartikan sebagai *“humanly devised constraints that shape human interaction”*. Jadi dari penjelasan tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa ekonomi kelembagaan merupakan disiplin ilmu yang mempelajari tentang ekonomi dengan tidak mengabaikan peran aspek non ekonomi seperti kelembagaan dan lingkungan. Ekonomi kelembagaan adalah paradigma baru dalam ilmu ekonomi yang melihat kelembagaan (*rule of the game*) berperan sentral dalam membentuk perekonomian yang effisien

**Ekonomi Transportasi**

Ekonomi Transportasi adalah suatu cabang ilmu ekonomi tentang kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan transportasi untuk kebutuhan produksi, distribusi dan konsumsi masyarakat.Oleh karena itu Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi sebagai urat nadi perekonomian. Ekonomi Transportasi meliputi perinsip-perinsip analisis dan penerapan konsep ekonomi teknik dalam penggunaan/pengoprasian moda transportasi, optimalisasi lalu lintas serta investasi pada infrastruktur transportasi termasuk mengidentifikasi dan mengakuantifikasi parameter-parameter biaya dan manfaat, seperti biaya-biaya investasi, operasi dan pemeliharaan, nilai waktu, biaya operasi kendaraan dan besaran ekonomi lainnya, memperhatikan aspek akuntansi yang perlu dilakukan dalam kajian infrastruktur transportasi, serta menerapkan beberapa metoda kajian kelayakan investasi.

Sedangkan menurut Arthur o’sullivan dalam urban Economics Ekonomi Transportasi adalah suatu ilmu yang mempelajari tentang pemilihan tempat lokasi dari suatu perusahaan.

Menurut B.kent lall, C jotin Khisty dalam bukunya yang berjudul dasar dasar rekayasa transportasi “Ekonomi transportasi merupakan salah satu cabang dari mikroekonomi terapan. Akan tetapi, ekonomi transportasi menghadapi sejumlah masalah dan karakteristik yang khas. Pembahasan yang dilakukan didalam cabang ilmu ekonomi mencakup permintaan transportasi, penawaran transportasi, sensitifitas permintaan perjalanan terhadap harga dan variable lainya (Elastisitas), penetapan harga dan kebijakan subsidi.”

**Teori Ekonomi Barang Publik**

Dunn (2000) menyatakan bahwa jalan raya merupakan barang publik yang bersifat kolektif (dapat dikonsumsi semua orang).banyaknya pengguna jalan tidak akan mengurangi manfaat dari jalan tersebut semua orang dapat menikmati manfaat dari jalan raya (non-eksklusif ) dan jalan raya dapat digunakan pada waktu bersamaan. Kota dianggap sebagai pusat strategis untuk melakukan berbagai macam aktivitas, baik aktivitas ekonomi, pendidikan, politik, maupun berbagai aktivitas sosial lain. Pembangunan sarana jalan merupakan rencana strategis mengingat adanya berbagai manfaat yang dapat dinikmati. Namun demikian, pembangunan sarana jalan di daerah kota jauh lebih kompleks dibanding di daerah pedesaan, terlebih bila dikaitkan dengan keterbatasan lahan.

Pindur dan Yacus (2000) menyatakan bahwa membangun jalan identik dengan membangun sebuah sistem (transportasi) yang kompleks.Dalam lingkungan kota yang semakin kompleks dengan keterbatasan lahan yang ada, pembangunan sarana ini tidak hanya diorientasikan pada pembangunan jalan baru dan perlebaran, namun juga harus

diupayakan pembangunan jalan ini mampu menjawab persoalan-persoalan lain, seperti turunnya produktifitas, tingginya angka kecelakaan, rendahnya kualitas udara dan sebagainya.

Mengingat beragamnya kepentingan, kualitas bisa jadi didefinisikan berbeda antar satu kepentingan dengan kepentingan yang lain. Labih jauh Pindur dan Yacus (2000) menegaskan bahwa focus pada pelanggan (customer ) harus merupakan perhatian penting dalam pengambilan kebijakan pembangunan sarana jalan di wilayah perkotaaan.

Dalam wilayah yang sangat kompleks, pembangunan infrastruktur harus dilakukan dengan mempertimbangkan berbagaikepentingan. Pembangunan sarana jalan merupakan bagian integral dari perencanaan kota secara menyeluruh. Pendekatan yang digunakan dalam perencanaan kota ini akan menentukan pola pergerakan berbagai sub sistem yang ada di wilayah ini.

Sebagaimana diungkapkan oleh Pindur dan Yacus (2000) bahwa membangun jalan berarti membangun sistem. Lebih dari itu bangunan sistem yang disusun merupakan bangunan sistem yang juga terpadu, yang terdiri dari : sistem manajemen lalu lintas terpadu, sistem informasi transportasi publik terpadu, koperasi angkutan public terpadu dan juga sistem kontrol kendaraan terpadu. Penyusunan rencana strategis dalam pembangunan sarana ini menjadi faktor kunci dalam keberhasilan pencapaian tujuan.

**Sektor Informal**

Pengertian sektor informal menurut Hart adalah suatu sektor yang digambarkan sebagai bagian dari angkatan kerja di kota yang berada di luar tenaga kerja yang terorganisir (Breman dalam Manning, 1985). Pada dasarnya semua ahli ekonomi mempunyai consensus bersama tentang sektor informal.Pertama bahwa sektor informal pada hakekatnya merupakan konsep ekonomi, maka oleh karena itu kegiatannya dapat dikelompokan menurut klasifikasi lapangan kerja.Kedua, bahwa yang di klasifikasikan adalah prilaku unit usahanya dan bukan keluarga atau individu (Hidayat, 2000).

Sedangkan Hidayat dalam nasution (1987) menyebutkan bahwa sektor informal adalah bagian dari sistem ekonomi kota dan desa yang belum mendapat bantuan ekonomi dari pemerintah atau belum menggunakan bantuan yang disediakan atau sudah menerima bantuan tapi belum sanggup mandiri. Sektor informal mencangkup unit-unit uaha yang tidak atau sedikit sekali menerima proteksi dari pemerintah.

Dumairy dan Hadi prabowo (1983) yakin bahwa usaha sektor informal umumnya dilakukan oleh dan untuk melayani golongan masyrakat berpenghasilan rendah. Selain ciri ciri tersebut, menurut Wirosarjino 1985 bahwa sektor informal umumnya tidak mempunyai tempat usaha yang permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya, tidak mempunyai keterkaitan *(linkage)* dengan usaha lain yang besar. Tidak mengenal sistem perbankan , pembukuan, perkreditan dan sebagainya.

Salah satu bentuk sector informal yang akan dikaji lebih lanjut adalah PKL, karena PKL dikatagorikan sebagai pekerjaan yang penting dan relative khas dalam sector informal (Manning dan effendi , 1985) khususnya sebagai usaha kecil kecilan yang kurang teratur, Istilah PKL sendiri mengarah pada konotasi pedagang barang\_barang dagangan pada gelaran tikar di pinggir jalan, atau dimuka toko-toko yang dianggap sangat startegis. Terdapat pula sekelompok pedagang yang berjualan dengan menggunakan kereta dorong dan kios-kios kecil. Oleh karenanya, menurut Kartono (1980) masyarakat lazim menyebutnya sebagai pedagang kaki lima.

Hart dalam Yustika (2000) menyebutkan PKL adalah suatu realitas yang tidak terhindarkan di wilayah perkotaan . Digambarkannya bahwa sektor informal sebagai bagian angkatan kerja di kota yang berada di luat pasar tenaga kerja yang tidak terorganisir. Sektor informal dicirikan oleh produksi bersekala kecil, menggunakan teknologi yang sederhana, memiliki sedikit pendidikan formal tanpa ketrampilan dan sedikit modal, produktifitas dan tingkat penghasila kecil, tidak dapat menikmati perlindungan kerja, kebanyakan pendatang dari desa dan motifasinya hanya sekedar untuk biasa hidup bukannya untuk mendapatkan keuntungan.

**Teori Pendapatan**

Tujuan pokok dijalankannya suatu usaha perdagangan adalah untuk memperoleh pendapatan, dimana pendapatan tersebut dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup dan kelangsungan hidup usaha perdaganganya. Pendapatan adalah pendapatan uang yang diterima dan diberikan kepada obyek ekonomi berdasarkan prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan (Mulyanto Sumardi, 1985).

Pendapatan diperoleh dari hasil penjualan yang melebihi biaya produksi atau dengan cara mengurangkan berbagai biaya yang dikeluarkan dari hasil penjualan yang diperoleh. Pendapatan dirumuskan sebagai berikut:

Π= TR – TC

Dimana:

Π = Pendapatan.

TR = Hasil Penjualan Total.

TC = Biaya Produksi Total.

1. *Total Revenue* (TR) yaitu Penerimaan total produksi dari hasil penjualanoutputnya. Total Revenue di peroleh dengan cara jumlah output dikali dengan harga output atau dapat di rumuskan seperti: TR= P x Q.
2. *Total Cost* (TC) adalah keseluruhan jumlah biaya produksi yang dikeluarkan. Biaya produksi didapat dari menjumlah biaya tetap total dan biaya berubah total. Demikian biaya total dapat dihitung dengan menggunakan rumus berikut: TC= TFC+ TVC.

**Penelitian Terdahulu**

Menurut Zeli Partini dalam penelitiannya yang berjudul Dampak ekonomi keberadaan Mall Olimpik Garden terhadap kegiatan usaha sektor informal disekitarnya (2013). Dari hasil pembahasan mengenai penelitiannya dapat ditarik kesimpulan bahwa adanya Mall Olympic Garden berdampak pada kegiatan sektor informal disekitarnya, namun hasil penelitian menunjukan bahwa dampak yang diberikan tidak begitu besar karena disamping ada peningkatan indicator-indikator yang sudah diteliti ternyata ada juga yang tidak mengalami perubahan, bahkan ada beberapa yang mengalami penurunan. Penelitian ini menggunakan metone kuantitatif dengan dibantu analisi deskriptif.Data yang digunakan adalah data primer dibantu dengan data sekunder melalui metode wawancara dan kuisioner.

Menurut Citra Rahmadhania dalam jurnalnya yang berjudul Analisis Pendapatan Para Migran Sektor Informal untuk Bertahan Hidup yang mengambil studi kasus Pedagang sektor informal di Kota Malang.Dari hasil pembahasan mengenai penelitiannya dapat ditarik kesimpulan bahwa ada tujuh factor yang berpengaruh signifikan terhadap tingkat pendapatan dan waktu kerja sebagai pembandingnya. Faktor-faktor tersebut adalah umur, status perkawinan, pendidikan,

Menurut Etty Soesilowati (2008), dalam jurnal Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Wilayah Pinggirian dan Kebijakan yang ditempuhnya. Ia menyatakan bahwa secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki dan lingkungan sekitar.

Kurnia Widayanti (2012) menggungkapkan dalam penelitiannya yang berjudul “Studi Perbandingan Kinerja Sebelum dan Sesudah Perubahan Sistem Lalu Lintas Satu Arah di Kota Jember” untuk mengetahui seberapa besar perubahan kinerja lalu lintas antara sebelum dan sesudah diberlakukan penataan sistem lalu lintas satu arah adalah dengan mengikuti prosedur perhitungan Formulir UR-1, UR-2 dan UR-3 dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997. Maka didapatkan angka derajat kejenuhan (DS) sebagai patokan kinerja lalu lintas. Penelitian ini juga menggunakan analisis statistika uji beda berpasangan yang membandingkan nilai Derajat Kejenuhan dan Kecepatan pada arus lalu lintas antara sebelum dan sesudah penataan sistem lalu lintas satu arah. Berdasarkan hasil perhitungan, rata-rata nilai DS sebelum dan sesudah perubahan arus lalu lintas tidak mengalami perubahan yang signifikan terhadap adanya kinerja lalu lintas pusat Kota Jember.

Keterkaitan antara penelitian terdahulu dengan penelitian ini adalah subjek objek penelitian secara garis besar sama, yakni menganalisis mengenai kemacetan dan trasportasi. Namun yang membedakannya adalah dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan uji beda sebelum dan sesudah sistem lalu lintas one way diberlakukan, dalam penelitian ini terdapat 2 variabel, yakni variable dependen (Terkait) adalah sistem lalu lintas sementara untuk variaben independen (Bebas) yaitu Pendapatan dan Kenyamanan.

**Hipotesis**

Berdasarkan latar belakang dari penelitian ini maka, penelitian ini memiliki hipotesis bahwa :

1. H0 : Pendapatan pedagang kecil sektor informal sebelum dan sesudah penerapan jalur *one way* tidak berbeda signifikan
2. Pendapatan pedagang kecil sektor informal sebelum dan sesudah penerapan jalur *one way* berbeda signifikan

**C. METODE PENELITIAN**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif yang berfokus pada pembahasan atas rumusan masalah.Penelitian deskriptif dapat menggambarkan suatu gejala sosial atau dapat dikatakan mampu menggambarkan sesuatu yang tengah terjadi pada saat penelitian ini berlangsung.Pembahasan dalam penelitian ini merupakan hasil pengolahan data-data yang digunakan dan didasarkan pada variabel-variabel yang dapat dijelaskan secara terukur.

Sesuai dengan latar belakang dan tujuan dari penelitian ini, penelitian ini dilakukan 6 bulan setelah *one way* di terapkan di area kawasan Universitas Brawijaya, Kota Malang, Jawa Timur tepatnya di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI. Panjaitan sebagai tempat penelitian.Adapun Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *Quota Sampling* dengan metode *Purposive.*

Dalam Penelitian ini terdapat 2 (dua) jenis variable, yaitu:

1. Variabel Dependen (Terkait)

Dalam Penelitian ini, variable terkait yang di teliti adalah variabel sistem lalu lintas (Y) di Jalan Gajayana, MT. Haryono dan Di.Panjaitan, dalam variable ini membandingkan dua venomena yaitu sebelum dan sesudah *one way.*

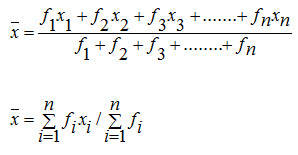
1. Variabel Independen (Bebas)

Dalam Penelitian ini, variable bebeas yang di teliti adalah:

1. Pendapatan (X1), yaitu laba bersih pendapatan yang diperoleh pedagang setelah dan sebelum one way di berlakukan.
2. Kenyamanan (X2), yaitu tingkat kenyamanan pedagang untuk berjualan di sekitar jalan Gajayana, MT. Haryono dan Di. Panjaitan setelah *one way* di berlakukan, terkait intensitas kemacetan dan jumlah pelanggannya maupun kondisi dimana pedagang merasakan dampak dari perubahan sistem *one way* yakni berupa fisik maupun non fisik.

**Perhitungan Nilai Rata-Rata**

Dalam pengolahan data, rumus utama yang digunakan adalah rumus perhitugan rata rata atau mean, seperti yang biasa digunakan dalam statistika dasar. Perhitungan ini digunakan untuk menjawab rumusan masalah yang pertama mengenai besarnya pendapatan pedagang kecil pada saat sistem lalu lintasnya masih menggunakan sistem *two way* dan saat dipatenkanya sistem *one way* di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI. Panjaitan. Dilakukan dengan cara mengagregatkan jumlah pendapatan seluruh responden saat sistem lalu lintas menggunakan sistem lalu lintas *two way dan one way* lalu dibagi dengan jumlah responden. Rata-rata pendapatan pedagang dapat dicari dengan rumus nilai tengah contoh (Walpole, 1982), yaitu:



**Uji Beda**

1. **Uji Normalitas**

Sebelum analisis statistik parametrik dilakukan, data penelitian terlebih dahulu perlu memenuhi asumsi normalitas (data bersifat normal).Untuk menguji asumsi normalitas data, digunakan uji Kolmogorov-Smirnov.Apabila suatu data memenuhi asumsi normalitas maka analisis statistik parametrik dapat dilanjutkan dan uji yang digunakan adalah uji t. Namun apabila data tersebut tidak memenuhi asumsi normalitas maka analisis statistik parametrik tidak dapat dilanjutkan dan selanjutnya uji digunakan analisis statistik nonparametrik yaitu uji Wilcoxon.

Hipotesis yang digunakan dalam pengujian adalah:

Hipotesis Pengujian:

H0 : data bersifat normal

Ha : data tidak bersifat normal

1. **Uji Wilcoxon (Jika Data Tidak Normal)**

Uji bertanda *wilcoxon* adalah suatu pengujian yang digunakan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan antara dua sampel dependen yang berpasangan atau berkaitan dan digunakan sebagai alternatif pengganti uji *Paired Sample T Test* jika data tidak berdistribusi normal.

1. Menentukan Hipotesis

H0 : Pendapatan pada kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur *One-Way* tidak berbeda signifikan

Ha : Pendapatan pada kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur *One-Way* berbeda signifikan

1. Menentukan taraf nyata α dengan T tabelnya.

α  = ….      n = …..  Ttabel(α;n) = ….

1. Menentukan kriteria pengujiannya yaitu

Jika H1: μ > μ0, maka uji dengan satu sisi gunakan Thitung-

Jika H1 : μ < μ0, maka uji dengan satu sisi gunakan Thitung+

Jika H1 : μ ≠ μ0, maka uji dengan dua sisi.

Pilih nilai terkecil diantara nilai Thitung+ dan Thitung-

**Analisis Rentang Skala**

Teknik analisis ini digunakan untuk mengetahui gambaran mengenai tingkat kenyamanan Pedagang. Dimana rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

Rs = 

Dimana :

Rs = Rentang skala

n = Jumlah sampel

m = Jumlah alternatif tiap item pertanyaan

Sehingga nilai rentang tiap kriteria pada penelitian ini adalah sebagaimana ditunjukkan pada perhitungan berikut ini:

Rentang tiap kriteria

Rs = = 40

Tabel 1 : **Kriteria Penilaian Rentang Skala**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kriteria** | **Kondisi psikis Pedagang** | **Intensitas Terjadi Kemacetan** |
| 50 – 90 | Sangat Senang | Tidak Pernah |
| 91 - 131 | Senang | Jarang |
| 132 – 172 | Tidak Peduli | Kadang Kadang |
| 173 – 213 | Biasa Saja | Sering |
| 214 – 254 | Emosi | Selalu |

Sumber : Data Primer Diolah, 2014

**D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

**Karakteristik Responden**

Tabel 2 :**Jumlah Responden Menurut Daerah Asalnya.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| DAERAH ASAL | JUMLAH | PRESENTASE |
| MALANG | 14 | 26% |
| KAB. MALANG | 16 | 32% |
| LUAR MALANG |  | 40% |
| 1. Madura | 10 |  |
| 1. Jember | 2 |  |
| 1. Sidoarjo | 2 |  |
| 1. Kediri | 2 |  |
| 1. Tasikmalaya | 2 |  |
| 1. Solo | 1 |  |
| 1. Sidoarjo | 1 |  |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah,2014.

Dari Tabel 2 diatas dapat disimpulkan bahwa pedagang kecil sektor informal di Jl. Gajayana, Jl. MT. Haryono dan Jl. DI. Panjaitan di dominasi oleh penduduk luar Kota Malang yaitu sebesar 40% responden atau 20 orang mengatakan mereka bukan penduduk asli melaikan beberapa daerah jatim dan beberapa asli tasikmalaya dan solo hal ini membuktikan bahwa daya tarik pelaku usaha sektor informal dari manapun meskipun ia bukan masyarakat asli daerah tersebut.

Tabel 3 :**Jumlah Responden Menurut Pendidikan Akhir yang di Tempuh.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PENDIDIKAN | JUMLAH | PRESENTASE |
| SD | 25 | 50% |
| SMP | 14 | 28% |
| SMA | 10 | 20% |
| D-1 | 1 | 2% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah.

Dari table 3 didapatkan hasil bahwa rata-rata responden berpendidikan terakhir Sekoah Dasar hal ini beralasan karena pada umumnya masyarakat yang memilih menjadi pelaku usaha di bidang sector informal adalah masarakat bersdm rendah, kalaupun ada 1 responden yang berpendidikan D-1 ia mengunakan usaha sektor informal ini sebagai pengisi waktu sengang saat tidak bekerja. Hal ini beralasan karena pada umumnya rata-rata pelaku usaha sektor informal berpendidikan rendah.

Tabel 4 :**Jumlah Responden Menurut Lamanya Usaha.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| LAMANYA USAHA | JUMLAH | PRESENTASE |
| 0-4 TAHUN | 11 | 22% |
| 5-9 TAHUN | 18 | 36% |
| 10-14 TAHUN | 9 | 18% |
| 15-19 TAHUN | 5 | 10% |
| 20-24 TAHUN | 4 | 8% |
| DIATAS 25 TAHUN | 3 | 6% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Menurut lamanya usaha yang dilakaukan rata-rata responden mendirikan usaha ini yang paling banyak adalah 1-9 tahun hal ini terbukti dari jumlah presentase mereka sebesar 22% menjalankan usahanya antara (0-4 tahun) dan sebesar 36% (5-9 tahun), yang berarti rata-rata mereka belum lama (dibawah 10 th) masuk di sektor ini.

Tabel 5 :**Jumlah Responden Menurut Umur**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| KELOMPOK UMUR | JUMLAH | PRESENTASE |
| 20-29 | 8 | 16% |
| 30-39 | 10 | 20% |
| 40-49 | 21 | 42% |
| 50-59 | 8 | 16% |
| 60-69 | 3 | 6% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Jumlah responden menurut umur, dari tabel 5 membuktikan bahwa responden yang paling banyak berumur dari 40-49 tahun yaitu sebesar 42% (21 orang). Sementara paling sedikit dikisaran kelompok umur 60-69 tahun yaitu sebesar 6% (3 orang).

Tabel 6 :**Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| JENIS KELAMIN | JUMLAH | PRESENTASE |
| LAKI-LAKI | 42 | 84% |
| PEREMPUAN | 8 | 16% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Menurut jenis kelamin pedagang kecil sektor informal di Jl. Gajayana, Jl. MT. Haryono dan Jl. DI.Panjaitan di dominasi oleh responden berjenis kelamin laki-laki hal ini beralasankarena umumnya sektor informal bergerak di ruang publik.

Tabel 7 :**Jumlah Responden Menurut Status.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| STATUS | JUMLAH | PRESENTASE |
| KAWIN | 46 | 92% |
| BELOM KAWN | 4 | 8% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Dari data yang di peroleh peneliti di tabel 7 yang menjelaskan mengenai status responden ditemukan fakta bahwa pelaku usaha sektor informal didominasi oleh mereka yang berstatus sudah menikah yaitu sebesar 92% atau 46 orang.

Tabel 8 :**Jumlah Responden Menurut Jumlah Modal.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MODAL | JUMLAH | PRESENTASE |
| 0-500.000 | 20 | 40% |
| 500.001-1.000.000 | 21 | 42% |
| 1.000.001-1.500.000 | 5 | 10% |
| 1.500.001-2.000.000 | 3 | 6% |
| Diatas 2.000.000 | 1 | 2% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Dari tabel 8 mengenai Jumlah responden menurut jumlah modal di temukan fakta bahwa pedagang sektor informal di di Jl. Gajayana, Jl. MT. Haryono dan Jl. DI. Panjaitan di dominasi oleh pedagang bermodal 0-1.000.000 sebesar 82% atau 41 orang hal ini membuktikan bahwa pelaku usaha sektor informal ini bermodal rendah.

Tabel 9 :**Jumlah Responden Menurut Pendapatan Sebelum One Way.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PENDAPATAN | JUMLAH | PRESENTASE |
| 250.000-500.000 | 5 | 10% |
| 500.001-750.000 | 25 | 50% |
| 750.001-1.000.000 | 14 | 28% |
| 1.000.001-1.250.000 | 3 | 6% |
| Diatas 1.250.000 | 3 | 6% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Tabel 10 : **Jumlah Responden Menurut Pendapatan Sesudah One Way**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| PENDAPATAN | JUMLAH | PRESENTASE |
| 250.000-500.000 | 5 | 10% |
| 500.001-750.000 | 7 | 14% |
| 750.001-1.000.000 | 26 | 52% |
| 1.000.001-1.250.000 | 2 | 4% |
| Diatas 1.250.000 | 10 | 20% |
| TOTAL | 50 | 100% |

Sumber : Data Primer diolah, 2014.

Dari tabel 9 dan 10 di temukan fakta bahwa adanya perbedaan pendapatan saat sistem lalu lintas masih menggunakan dua arah maupun saat sistem sudah diganti mengunakan satu arah, perbedaan ini akan di bahas lagi di bagian analisi rata-rata pendapatan dan uji hipotesis berikutnya.

Tabel 11 :**Jumlah Responden Menurut Daerah dan Jenis Bidang Usahanya**.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Keterangan | Makanan | Minuman | Kelontong | Pulsa | Bensin | Jasa | Jumlah Responden |
| Gajayana | 10 | 4 | 3 | - | 1 | 2 | **20** |
| MT. Haryono | 10 | 4 | 2 | - | 3 | 3 | **22** |
| DI. Panjaitan | 2 | 2 | 1 | 2 | - | 1 | **8** |
| **Jumlah Responden** | **22** | **10** | **6** | **2** | **4** | **6** | **50** |

Sumber : Data Primer diolah.

Berdasarkan daerah yang diteliti menurut tabel 11, ditemukan perbedaan jumlah sampel pedagang kecil sektor informal di tiga daerah tersebut dimana di Jl. MT. Haryono terdapat 22 sampel dari 50 keseluruhan jumlah sempel sementara untuk Jl. DI Panjaitan ada 8 atau 16% dari keseluruhan jumlah sampel hal ini dikarenakan adanya perbedaan kuota jumlah pedagang kecil sektor informal yang berjualan di tiga ruas jalan tersebut.

**Perhitungan Pendapatan Pedagang Kecil Sektor Informal Bila Menggunakan Sistem Lalu lintas Dua Arah Dibandingkan dengan Sistem Lalu lintas Satu Arah.**

Tabel 12 :**Perhitungan Pendapatan Rata-Rata Responden.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Pendapatan rata-rata perminggu | Pedagang Jl. Gajayana (20 Orang) | Pedagang Jl. MT. Haryono (22 Orang) | Pedagang Jl. DI. Panjaitan (8 Orang) | Total Seluruh Pedagang |
| Pendapatan rata-rata perpedagang saat dua arah | Rp.802.500,00 | Rp.870.454,5455 | Rp.525.000,00 | Rp. 39.416.049,80 |
| Pendapatan rata-rata perpedagang saat satu arah | Rp.977.500,00 | Rp.1.090.909,091 | Rp.543.750,00 | Rp. 47.900.000,002 |
| Rata-rata pendapatan perpedagang | **Rp.175.000,00 / 21,8%** | **Rp.220.454,5455 / 25,3%** | **Rp. 18.750,00 / 3,5%** | **Rp. 8.483.950,20 / 21,52%** |

Sumber: Data Primer diolah, 2014.

Hasil perhitungan pendapatan pedagang kecil sektor informal dengan rumus perhitungan rata-rata, dalam kondisi sistem lalu lintas dua arah didapat sebesar Rp Rp. 802.500,00 per pedagang di Jl. Gajayana namun apabila sistem lalu lintas di ubah menjadi satu arah maka pendapatan pedagang di Jl. Gajayana meningkat menjadi Rp. 977.500,00. Sementara pendapatan pedagang di Jl. Mt. Haryono sebelum di berlakukannya *one way* sebesar Rp. 870.454,5455 setelah *one way* di terapkan meningkat menjadi Rp. 1.090.909,091 per pedagang dan di Jl. Di. Panjaitan sebesar Rp. 525.000,00 sebelum di terapkannya *one way* namun meningkat sebesar Rp. 543.750,00 setelah *one way* diterapkan.

Meningkatnya pendapatan pedagang ini merupakan salah satu keuntungan dari diterapkannya sistem pengaturan lalu lintas *one way* di tiga jalur area sekitar UB yaitu Jl. Gajayana, Jl. MT. Haryono dan Jl. Di. Panjaitan. Karena lalu lintas mulai tertata dan tidak macet seperti biasanya terjadi di jalur dua arah banyak konsumen baru dan langganan untuk bertransaksi kepada para pedegang di sekitar tiga ruas jalan tersebut. Sehingga memberikan efek positif kepada para pedagang sekitar seperti Pedagang di Jl. Gajayana selisih antara rata-rata pendapatannya sebesar Rp. 175.000,00 atau sebesar 21,8% dari pendapatan rata-rata saat sistem lalu lintas masih menggunakan sistem lalu lintas dua arah. Sedangkan untuk Pedagang di Jl. MT. Haryono selisih rata-rata pendapatannya sebesar Rp. 220.454,5455 atau sebesar 25,3% dari pendapatan rata-rata saat sistem lalu lintas menggunakan sistem dua arah dan paling besar di banding selisih rata-rata pendapatan pedagang di dua ruas jalan lainya. Untuk ruas jalan yang terakhir Pedagang di sekitar Jl. Di. Panjaitan selisih antara rata-rata pendapatannya sebesar Rp. 18.750,00 atau sebesar 3,5% dari pendapatan rata-rata saat sistem lalu lintas menggunakan sistem dua arah, di jalan ini responden hanya 8 orang pedagang dan selisih rata-rata pendapatannya paling sedikit di banding dua ruas jalan lainnya. Sehingga total rata-rata pendapatan pedagang di Jl. Gajayana, Jl. MT. Haryono dan Jl. Di. Panjaitan saat sistem di ubah menjadi satu arah adalah Rp. 8.483.950,20 atau sebesar 21,52%.

Ketergantungan antara pedagang kecil sektor informal dengan keadaan transportasi, akses daerah dan arus mobilitas pengguna jalan di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI.Panjaitan mengenai pendapatan mereka juga mendukung teori mengenai peranan ekonomi trasportasi oleh (Morlok dalam Pangaribuan, 2005) yang berpendapat bahwa Ekonomi pada hakikatnya terhubung dengan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap manusia.

**Uji Normalitas**

Sebelum analisis statistik parametrik dilakukan, data penelitian terlebih dahulu perlu memenuhi asumsi normalitas (data bersifat normal).Untuk menguji asumsi normalitas data, digunakan uji Kolmogorov-Smirnov.Apabila suatu data memenuhi asumsi normalitas maka analisis statistik parametrik dapat dilanjutkan dan uji yang digunakan adalah uji t. Namun apabila data tersebut tidak memenuhi asumsi normalitas maka analisis statistik parametrik tidak dapat dilanjutkan dan selanjutnya uji digunakan analisis statistik nonparametrik yaitu uji Wilcoxon.

Hipotesis yang digunakan dalam pengujian adalah:

Hipotesis Pengujian:

H0 : data bersifat normal

Ha : data tidak bersifat normal

Kriteria penarikan kesimpulan:

Apabila Signifikansi < 0,05, maka tolak H0 dan terima Ha dan disimpulkan bahwa data tidak bersifat normal. Sebaliknya apabila Signifikansi ≥ 0,05, maka terima H0 dan tolak Ha dan disimpulkan bahwa data bersifat normal.

Berdasarkan Lampiran diperoleh hasil uji Kolmogorov-Smirnov sebagai berikut:

Tabel 13 :**Uji Asumsi Normalitas**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kelompok** | **Kolmogorov-Smirnov** | **Signifikansi** | **Keterangan** |
| Sebelum penerapan jalur One-Way | 1,362 | 0,049 | Tidak Normal |
| Sesudah penerapan jalur One-Way | 1,502 | 0,022 | Tidak Normal |

Sumber: Data Primer diolah, 2014.

Berdasarkan pengujian Kolmogorov-Smirnov pada Tabel 13diperoleh Signifikansi padamasing-masing kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur One-Way adalah 0,049 dan 0,022. Oleh karena nilai signifikansi pada kedua kelompok lebih kecil dari 0,05 maka disimpulkan bahwa asumsi normalitas tidak terpenuhi. Selanjutnya uji t tidak digunakan, namun analisis statistik yang digunakan adalah uji Wilcoxon.

**Uji Wilcoxon**

Pada uji Wilcoxon, hipotesis yang digunakan adalah sebagai berikut:

Hipotesis Pengujian:

H0 : Pendapatan pada kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur One-Way tidak berbeda signifikan

Ha : Pendapatan pada kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur One-Way berbeda signifikan

Kriteria penarikan kesimpulan:

Apabila Signifikansi < 0,05, maka tolak H0 dan terima Ha dan disimpulkan bahwa Pendapatan pada kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur One-Way berbeda signifikan. Sebaliknya apabila Signifikansi ≥ 0,05, maka terima H0 dan tolak Ha dan disimpulkan bahwa Pendapatan pada kelompok sebelum dan sesudah penerapan jalur One-Way tidak berbeda signifikan.

Berdasarkan Lampiran diperoleh hasil uji Wilcoxon adalah sebagai berikut:

Tabel 14 :**Hasil Uji Wilcoxon**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kelompok** | **Rata-rata Pendapatan** | **Wilcoxon** | **Signifikansi** | **Keterangan** |
| Sebelum penerapan jalur One-Way | 788.000 | -5,363 | 0,000 | Berbeda signifikan |
| Sesudah penerapan jalur One-Way | 958.000 |

Sumber: Data Primer diolah 2014.

Berdasarkan Tabel 14 diperoleh nilai uji Wilcoxon sebesar -5,363 dan signifikansi sebesar 0,000. Oleh karena nilai signifikansi bernilai lebih kecil dari 0,05 (0,000 < 0,05), sehingga H0 ditolak dan disimpulkan bahwa sebelum dan sesudah penerapan jalur One-Way diperoleh perubahan pendapatan yang signifikan. Diperoleh pula bahwa terdapat peningkatan rata-rata pendapatan sesudah penerapan jalur *One- Way* dibandingkan sebelum jalur *One-Way* diterapkan, yaitu dari Rp 788.000,00/minggu menjadi Rp 958.000,00/minggu. Sehingga disimpulkan bahwa dengan adanya penerapan jalur One-Way memberikan pengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan pedagang kecil di Jalan Gajayana, Jalan MT Haryono, dan Jalan DI Panjaitan Kota Malang.

**Tingkat Kenyamanan Responden**

Tabel 15 :**Hasil Perhitungan Rentang Skala Status Dalam Kenyamanan**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Indikator** | Alternatif Jawaban | | | | | Skor Jawaban | | | | | Total Skor | Skala Penilaian |
| A | B | C | D | E | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | Indikator |
| Kondisi Psikis Pedagang | 1 | 3 | 2 | 24 | 20 | 5 | 12 | 6 | 48 | 20 | 91 | Rendah |
| Intensitas Terjadi kemacetan | 1 | 1 | 13 | 15 | 20 | 5 | 4 | 39 | 30 | 20 | 98 | Rendah |
| Skor Total Variabel | | | | | | | | | |  | 187 |  |
| Rata-rata Skor Total Variabel | | | | | | | | | |  | 93,5 | Rendah |

Sumber: Data Primer diolah, 2014.

**Indikator Rendahnya Kondisi Psikis Responden**

Deskripsi jawaban responden untuk indikator pertanyaan seputar tingkat kondisi psikis atau mental menunjukkan bahwa dari 50 responden, bahwa sebesar 20 orang menyatakan merasa sangat senang saat sistem lalu lintas di ubah menjadi one way, menyatakan senang sebanyak 24 orang, 2 orang menyatakan tidak peduli, 3 orang menyatakan biasa saja sementara responden yang menyatakan emosi sebanyak 1 orang. Adapun total skor yang dihasilkan berdasarkan perhitungan hasil analisis rentang skala didapatkan nilai rentang 91, yang berada pada kriteria penilaian rendah. Nilai tersebut menunjukkan bahwa sebagian besarresponden menyatakan bahwa saat sistem lalu lintas di ubah menjadi *one way* responden merasa senang.

**Indikator Intensitas Terkena Kemacetan**

Deskripsi jawaban responden untuk indikator pertanyaan seputar tingkat intensitas terjadi kemacetan menunjukkan bahwa dari 50 responden, sebesar 20 orang menyatakan bahwa tidak pernah lagi terjadi kemacetan, yang menyatakan jarang sebanyak 15 orang, diikuti responden yang menyatakan kadang – kadang sebanyak 13 orang, sementara responden yang menyatakan sering sebanyak 1 orang dan juga sebanyak 1 responden menyatakan selalu terjadi kemacetan. Adapun total skor yang dihasilkan berdasarkan perhitungan hasil analisis rentang skala didapatkan nilai rentang 98, yang berada pada kriteria penilaian rendah. Nilai tersebut menunjukkan bahwa sebagian besarresponden menyatakan bahwa di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI.Panjaitan Kota Malang kemacetan sudah jarang terjadi ketika sistem lalu luntas *one way* diterapkan.

Berdasarkan hasil perhitungan kedua indikator di atas maka diperoleh skor total variabel 187 dengan nilai rata-rata skor total variabel 93,5 berada pada skala penilaian rendah, yang berarti bahwa tingkat kenyamanan pengguna jalan dikatakan tinggi. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar pedagang kecil merasakan senang saat sistem pengaturan lalu lintas di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI.Panjaitan mulai diubah menjadi *one way* terutama berkaitan dengan intensitas terjadinya kemacetan yang dirasakan menurut mereka justru berkurang dari sebelumnya.

**Pendapat Responden dalam Menanggapi Perubahan Sistem Lalu intas One Way.**

Hasil penelitian terhadap 50 responden di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI. Panjaitan menunjukkan bahwa perubahan sistem pengaturan lalu lintas di ruas jalan sekitar UB dinilai kurang menguntungkan bagi responden namun setelah berjalan lebih dari 6 bulan responden mulai merasakan keuntungan dari perubahan sistem lalu lintas 3 ruas jalan tersebut, namun masih ada beberapa responden yang masih menginginkan perubahan sistem lalu lintas kembali ke dua arah, meskipun awalnya peneliti mengira hal itu sulit dan tidak mungkin terjadi namun pada kenyataanya pada tanggal 28 Oktober 2014 sistem lalu lintas diubah kembali dikarenakan Warga Betek (sekitaran Jl. DI Panjaitan) yang tidak setuju dengan sistem lalu lintas satu arah berdemo dengan cara memblokir jalan sekitar UB. Berikut adalah gambar 1, hasil tanggapan responden terhadap setuju atau tidaknya perubahan sistem pengaturan lalu lintas *one way* setelah berjalan lebih dari 6 bulan.

Gambar 1 : **Tanggapan Responden Mengenai Oneway**

Sumber : Data Primer Diolah, 2014.

Dari gambar diatas di temukan data bahwa dari 50 jumlah responden di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI.Panjaitan ada dua pendapat, baik yang setuju atau tidak setuju terhadap perubahan sistem lalu lintas ini. Sebesar 90% atau 45 orang menyatakan dukungannya terhadap perubahan pengaturan sistem lalu lintas *one way*, sementara sebesar 10% atau 5 orang menyatakan bentuk penolakan terhadap perubahan sistem lalu lintas tersebut dan menuntut untuk diubah kembali menjadi dua arah lagi.

Gambar 2 : **Tanggapan Responden Mengenai Jumlah Pelanggan**

Sumber : Data Primer Diolah 2014.

Berdasarkan jawaban dari responden diperoleh fakta bahwa 72% responden atau 36 orang yang notabene adalah pedagang kecil sektor informal puas dengan berjalannya *one way* dan pengaruhnya terhadap jumlah pelangan sangat positif. 18% responden atau 9 orang menyatakan perubahan sistem lalu lintas dari dua arah ke satu arah tidak berpengaruh terhadap jumlah pelanggan mereka dan menyatakan pelangganya tetap. Sementara 10% atau 5 orang mengatakan sebaliknya, dari 5 orang yang menangapi negatif perubahan sistem lalu lintas ini mengatakan kurang puas dengan di rubahnya sistem lalu lintas dua arah ke satu arah terhadap jumlah pelangannya. Semua responden yang menyatakan kurang setuju membuka lapak di sekitar Jl. Di Panjaitan terdapat 1 orang bergerak dibidang jasa cuci motor , 2 orang berjualan pulsa sementara 2 orang sisanya penjual minuman.

Menjawab pertanyaan mengenai omset sebelum dan sesudah *one way* diterapkan responden cenderung lebih agresif karena omset merupakan hal yang setiap hari mereka hitung dan merupakan suatu literatur untuk menilai untung-ruginya suatu usaha. Dari 50 responden menangapi pertanyaan mengenai omset ini hampir sama dengan pertanyaan sebelumnya mengenai pelanggan. Bedanya responden yang mengalami penurunan omset mensiasatinya dengan menaikan harga barang dan jasa yang mereka jual sekitar 10%-20%.Sebaliknya berbeda dengan responden yang menyatakan bahwa jumlah pelangganya naik secara langsung jumlah omsetnyapun ikut meningkat.Pengaruh perubahan sistem lalu lintas terhadap omset pedagang kecil sektor informal tersaji pada Gambar 3 di bawah ini.

Gambar 3 : **Tanggapan Responden Mengenai Jumlah Omset,**

Sumber : Data Primer Diolah, 2014.

Berdasarkan gambar diatas penulis memperoleh data bahwa terdapat 6% responden atau 3 orang penjual mengatakan omsetnya menurut akibat dampak dari diberlakukannya *one way* di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono dan Jl. DI. Panjaitan. Dari 3 orang responden diperoleh data bahwa mereka yang menjawab omset menurun adalah mereka yang mengatakn jumlah pelanggan mereka menurun terutama 2 orang penjual pulsa dan 1 orang penjual minuman di Jl. DI. Panjaitan. Sementara 22% atau 11 orang responden mengatakan jumlah omset mereka tetap dan dari 11 responden ada 2 orang yang sebelumnya mengatakan jumlah pelanggan mereka menurun di pertanyaan sebelumnya dan mereka mensiasatinya dengan menaikan harga barang dan jasa yang mereka jual, mereka adalah 1 orang responden yang bergerak dibidang jasa cuci motor dan 1 orang lagi adalah pedagang minuman/jus buah sisanya adalah mereka yang menyatakn jumlah respondennya tetap dan tidak ada pengaruhnya antara sistem *one way* dan *two way* terhadap jumlah pelangan dan omset usaha mereka. Sementara sisanya sebesar 72% atau 36 orang menyatakan jumlah omset mereka naik diakibatkan jumlah pelangan mereka juga mengalami peningkatan.

**E. KESIMPULAN DAN SARAN**

**Kesimpulan**

Dari hasil uji beda di peroleh kesimpulan bahwa sebelum dan sesudah diterapkannya jalur *one way* terjadi perubahan pendapatan yang signifikan. Diperoleh pula bahwa terdapat peningkatan rata-rata pendapatan sesudah penerapan sistem satu arah dibandingkan sebelum diterapkan sistem satu arah, yaitu dari Rp 788.000,00/minggu menjadi Rp 958.000,00/minggu. Sehingga disimpulkan bahwa dengan adanya perubahan sistem lalu lintas *one way* memberikan pengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan pedagang kecil di Jl. Gajayana, Jl. MT Haryono, dan Jl. DI Panjaitan Kota Malang.

**Saran**

Dari apa yang sudah di teliti mengenai sistem pengaturan lalu lintas *one way* dan kaitannya terhadap perolehan pendapatan pedagang kecil Sektor Informal, peneliti mempunyai saran terhadap beberapa Lembaga terkait sebagai berikut :

1. Menerapkan *One way* 24 jam di Jl. Gajayana dan di Jl. MT Haryono seperti yang pernah di lakukan tanggal 17 September 2014 sementara untuk Jl. DI Panjaitan tidak usah di ikutkan satu arah karena berdasarkan penelitian, responden yang umumnya berjualan di Jl. DI Panjaitan pun merasa tidak puas dengan di berlakukanya sistem lalu lintas satu arah.
2. Menata ulang infrastruktur lalu lintas di Kota Malang, bahkan Kota Malang memerlukan gebrakan sistem baru dan fresh karena umumnya sistem lalu lintas, undang-undang dan penataan Kota Malang ini adalah produk lama dari 30 tahun yang lalu bahkan ada yang dari zaman kolonial.
3. Karena mobilitas masyarakat Kota Malang yang cukup tinggi sagatlah penting untuk mengembangkan alat transportasi massal yang lebih nyaman dan aman serta efektif dan efisien untuk mengangkut penumpang lebih banyak untuk menggeser keberadaan kendaraan pribadi yang saat ini keberadaanya bisa dijumpai di sudut jalan manapun.

**F. UCAPAN TRIMAKASIH**

Saya ucapkan terimakasih kepada berbagai pihak yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat terselesaikan. Ucapan terimakasih khusus saya sampaikan kepada Bapak Dr. Iswan Noor, SE.,ME. selaku Dosen Pembimbing dan Dosen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya yang telah memungkinkan jurnal ini bias terbit.

**G. DAFTAR PUSTAKA**

Abbas, Salim. 2003. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Astati,  Ni  Ketut  Sri.  1998.  *Perhitungan  Biaya  Kemacetan  Di  Kawasan Pengendalian  Lalu  Lintas  Di  Kawasan  DKI  Jakarta*.  Tesis.  Program Pascasarjana  Bidang  Ilmu  Teknik Program Studi Teknik Sipil. Fakultas Teknik. Universitas Indonesia, Jakarta

BPS Kota Malang. 2011. *Kependudukan Kota Malang*. Malang: BPS Kota Malang.

C. Jotin Khisty dan B. Kent Lall. 2003. *Dasar-dasar Rekayasa Transprtasi* Jilid 1. Edisi Ketiga. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Candrakirana, Kamala dan Isono Sadoko. 1995. *Dinamika Ekonomi Informal di Jakarta*. Jakarta: Universitas Indonesia.

Dorodjatun Kuntjoro-Jakti. 1986. *Kemiskinan di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia

Dumairy, Hadiprabowo. 1983. *Pembangunan di Indonesia, Beberapa Catatan dan Catatan Ananda*. Yogyakarta.

Dunn, William  H., (2000), *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, edisi kedua. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Effendi, T. N. 1995.*Perkembangan Ekonomi, Sektor Informal dan Kemiskianan*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya.

Homburger, W.S. and Kell, J.H., (1981), *Fundamental Traffic Engineering, 10th edition, Institute of Transportation Studies*, University of California.

Hutauruk, Sadar Baginda Pontas, 1994. *Perhitungan Biaya Kemacetan Akibat Adanya Kegiatan Komersial*. Tugas Akhir. Jurusan Teknik Planologi ITB.

Kartono, Kartini et. Al. 1980. *Pedagang Kaki Lima*. Bandung: Univ. Katolik \_\_\_\_\_\_Parahyangan.

McGee, T.G. & Yeung, Y.M. 1977. *Hawkers in Southeast Asian Cities: planning for the Bazaar Economy*. Ottawa: International Development Research Centre.

Morlok, E.K., 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportas*i,

Mulyanto Sumardi & Hans Dieter Evers. 1985. *Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok* Edisi Revisi. Jakarta: CV Rajawali Citra Press.

Nasution, M. Z. 1987. *Sektor Informal Persepsi Dan Refleksi*. Yogyakarta: UGM Press.

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 7 Tahun 2001 *tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang* Tahun 2001-2011.

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang *Jalan.*

Pindur, Wolfgang dan George M.Yacus. 2000. *Achieving Governmental Mission With Innovative Practices and Technology* : Innovation in the Strategic Management of Regional Transportation Improvement. Handbook Of Strategic Management. Marcel and Drekker Inc. New York.

Salim, abbas (2003).*Manajemen Transportasi*. Jakarta: Pt Raja Grafindo Persada.

Samuelson Paul A, 1976.Economics, McGraw – Hill Kogakusha LTD. 2003.*Ilmu Mikro Ekonomi*, Edisi Tujuh Belas. Jakarta: PT Media Global Edukasi. Jakarta

Sinulingga, D, Budi, (1999), *Pembangunan Kota, Tinjauan Regional dan Lokal,* Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Soesilowati, Etty. 2008. *Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalulintas Di Wilayah Pinggirian Dan Kebijakan Yang Ditempuhnya*. Jurnal Ekonomi dan Kebijakan vol 1, Semarang : Universitas Negeri Semarang

Sugiyono, (2000), *Metodologi Penelitian Bisnis*, cetakan kedua, Bandung: CV. Alfabeta.

Tamin, O.Z dan Nahdalina. 1998. *Analisis Dampak Lalu Lintas (Andall)*. Bandung: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota.ITB. Bandung.

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Edisi kedua. Bandung: Penerbit ITB.

Wirosardjono, S. 1985. *Masalah Tenaga Kerja di Sektor Informil.* Prisma September 1976 No. 9 tahun V

Wohl, M., & Hendrikson C, 1984, *Transportation Investment Pricing Principles*: An Introduction for Engineers Planners and Economists, New York, John Wiley & Sons.

Yustika, Ahmad Erani. 2000. *Industrialisasi Pinggiran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Yustika, Ahmad Erani. 2003. *Negara VS Kaum Miskin*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, Yogyakarta.