



**DAMPAK KEBIJAKAN JALAN SATU ARAH TERHADAP PENDAPATAN
SEKTOR UMKM JALAN MH THAMRIN-GAJAH MADA
DAERAH KOTA SEMARANG**

**SKRIPSI
Disusun Untuk Memproleh Gelar Sarjana Ekonomi
Pada Universitas Negeri Semarang**

**Oleh
Lely Kusumaning Ayu
7111414020**

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI**

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

TAHUN 2018

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke sidang panitia ujian skripsi pada :

Hari : Senin
Tanggal : 16 Juli 2018

Mengetahui,

Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan



Lestika Carolina br. Sebayang, S.E., M.Si.
NIP.198007172008012016

Pembimbing

Prof. Dr. Etty Soesilowati, M.Si.
NIP.196304181989012001

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di depan sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ekonomi

Universitas Negeri Semarang pada :

Hari : Selasa

Tanggal : 7 Agustus 2018

Penguji I



Prof. Dr. P. Eko Prasetyo, SE., M.Si.
NIP.196801022002121003

Penguji II



Fafurida, S.E, M.Sc.
NIP. 198502162008122004

Penguji III



Prof. Dr. Etty Soesilowati, M.Si.
NIP.196304181989012001



Drs. Heri Yanto, MBA, PhD
NIP. 196307181987021001

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Lely Kusumaning Ayu
NIM : 7111414020
Tempat, Tanggal Lahir : Rembang, 14 Januari 1996
Alamat : Dondokandang, RT03/PA01, kec. Lasem, kab. Rembang

Menyatakan bahwa yang tertulis didalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini adalah hasil jiplakan dari karya tulis orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang, 7 Agustus 2018



Lely Kusumaning Ayu
NIM.7111414020

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto Hidup

1. Jangan menunda, jangan habiskan separuh hidupmu untuk menunggu waktu yang tepat. Seringnya, saat kau sadar, waktu yang tepat itu sudah lewat. Kalau sudah begitu, kau Cuma bisa menyesal. Lakukankah apa yang kita bisa, setelahnya serahkan kepada Tuhan.

Persembahan

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua saya, Bapak saya Mudrik, ibunda saya tercinta Tri Kasiati dan kakak saya IkaRatna Mei Riyanti
2. Almamater UNNES

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kepada kehadiran Allah SWT, Tuhan Semesta Alam yang telah memberikan rahmat, taufiq, hidayah, serta inayah-Nya, sehingga skripsi yang berjudul “Dampak Kebijakan Jalan Satu Arah Terhadap Pendapatan Sektor UMKM Jalan MH Thamrin-Gajah Mada Daerah Kota Semarang” dapat penulis selesaikan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwas kripsi ini dapat terselesaikan berkat bantuan petunjuk dan dukungan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis menyampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Fathur Rokhman, M.Hum, Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk membina ilmu dan pengetahuan di Universitas Negeri Semarang.
2. Bapak Drs. Heri Yanto MBA, PhD, Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ijin untuk melaksanakan penelitian.
3. Ibu Lesta Karolina Br Sebayang, S.E., M.Si, Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ijin untuk melaksanakan penelitian.
4. Bapak Prof. Dr. P. Eko Prasetyo, SE., M.Si. Dosen Penguji I yang telah memberikan bimbingan, arahan, motivasi, serta saran kepada penulis selama penyusunan skripsi.

5. Ibu Fafurida, S.E., M.Sc., Dosen Penguji II yang telah memberikan bimbingan, arahan, motivasi, serta saran kepada penulis selama penyusunan skripsi.
6. Ibu Prof. Dr. Etty Soesilowati, M.Si, Dosen Penguji III sekaligus Dosen Pembimbing yang telah membimbing, memberikan pengarahan, dan membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini dengan baik.
7. Ibu Prof. Dr. Rusdarti, M.Si, Dosen Wali yang telah memotivasi penulis dalam perkuliahan.
8. Teman-teman Ekonomi Pembangunan angkatan 2014 yang merupakan kawan seperjuangan dan yang selalu menemani penulis selama menjalani perkuliahan.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan bantuan dan dukungan dalam rangka penyusunan skripsi ini.

Semoga Allah SWT membalas semua kebaikan yang telah diberikan kepada penulis. Jika masih ada kritik dan saran yang membangun demi lebih sempurnanya skripsi ini dapat penulis terima dengan senang hati. Semoga skripsi ini bermanfaat dan berguna bagi para pembaca dan Jurusan Ekonomi pembangunan.

Semarang,
Lely KusumaningAyu
NIM.7111414020

SARI

Lely Kusumaning Ayu.2018. “Dampak Kebijakan Jalan Satu Arah Terhadap Pendapatan Sektor UMKM Jalan MhThamrin-Gajah Mada Daerah Kota Semarang”. Skripsi.Jurusan Ekonomi Pembangunan. Fakultas Ekonomi. Universitas Negeri Semarang. Pembimbing Prof. Dr. Ety Soesilowati, M.Si.

Kata Kunci: Kebijakan Pemerintah, Sektor UMKM, Pendapatan, Strategi

Kebijakan pemerintah Kota Semarang terkait penerapan jalan satu arah, berdampak pada aksesibilitas jalan menurun yang berimplikasi pada pendapatan sektor UMKM. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak penerapan kebijakan Jalan satu arah terhadap pendapatan dan untuk mengetahui bagaimana strategi UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada.

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah deskripsi persentase, untuk menganalisis dampak kebijakan jalan satu arah terhadap pendapatan UMKM menggunakan Paired Samples T-Test dan untuk mengetahui Strategi UMKM dengan analisis SWOT .Metode pengumpulan data menggunakan wawancara berupa kuesioner dengan Dinas Perhubungan Kota Semarang, Dinas UMKM Kota Semarang, dan pelaku sektor UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang.

Hasil penelitian ini menunjukkan nilai uji t berpasangan untuk rata-rata pendapatan pelaku usaha di kawasan jalan MH Thamrin-Gajah Mada mengalami penurunan, dari usaha barang mengalami penurunan sebesar 34%, kemudian untuk usaha jasa mengalami penurunan sebesar 40%.Hasil analisis SWOT menjelaskan bahwa arah strategi pengembangan sektor UMKM berada pada fase tumbuh dan membangun dengan skor IFE (*Internal Factor Evaluation*)=2,86 dan EFE (*External Factor Evaluation*)=3,07, sehingga strategi pengembangan sektor UMKM adalah pengembangan usaha ditempat lain,pembinaan usaha oleh dinas terkait, inovasi usaha,menciptakan promosi dengan media sosial, adanya pelatihan,menjaga harga jual produk, dan koordinasi antara dinas terkait dengan pelaku usaha tersebut

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

ABSTRAK

Lely Kusumaning Ayu. 2018. "The Impact of One Way Direction Policy on *UMKM* Sector Revenue on Mh Thamrin-Gajah Mada Street in Semarang City". Essay. Department of Development Economic. Faculty of Economy. Universitas Negeri Semarang. Advisor Prof. Dr. Ety Soesilowati, M.Si.

Keywords: Government Policy, *UMKM* Sector, Income, Strategy

The aim of Semarang City Government's policy by applying one way, has an impact on the decreased accessibility of the road, this condition affects the income of *UMKM* along the way. This study aims to analyze the impact of the implementation of the policy in income and to know how the *UMKM* strategy on MH Thamrin-Gajah Mada street.

The method used in this study is percentage description, that analyze the impact of one-way road policy in *UMKM* revenue using Paired Samples T-Test and to know the *UMKM* Strategy with SWOT analysis. The method of data collection is an interview in the form of a questionnaire with the Department of Transportation of Semarang City, Department of *UMKM* of Semarang City, and sector actors of the *UMKM* on MH Thamrin-Gajah Mada street, Semarang.

The results of this study indicate that the paired t-test value for the average income of business actors in the MH Thamrin-Gajah Mada road area has decreased, the goods business has decreased by 34%, then for the service business has decreased by 40%. The result of SWOT analysis explained that the direction of *UMKM* sector development strategy is in the growing and building phase, with score (*Internal Factor Evaluation*)=2,86 and EFE (*External Factor Evaluation*)=3,07 so the strategy of developing *UMKM* sector is business development in another place, coaching business by related offices, business innovation, creating promotion with social media, the existence of training, maintaining the selling price of the product, and coordination between the offices related to the business actors.

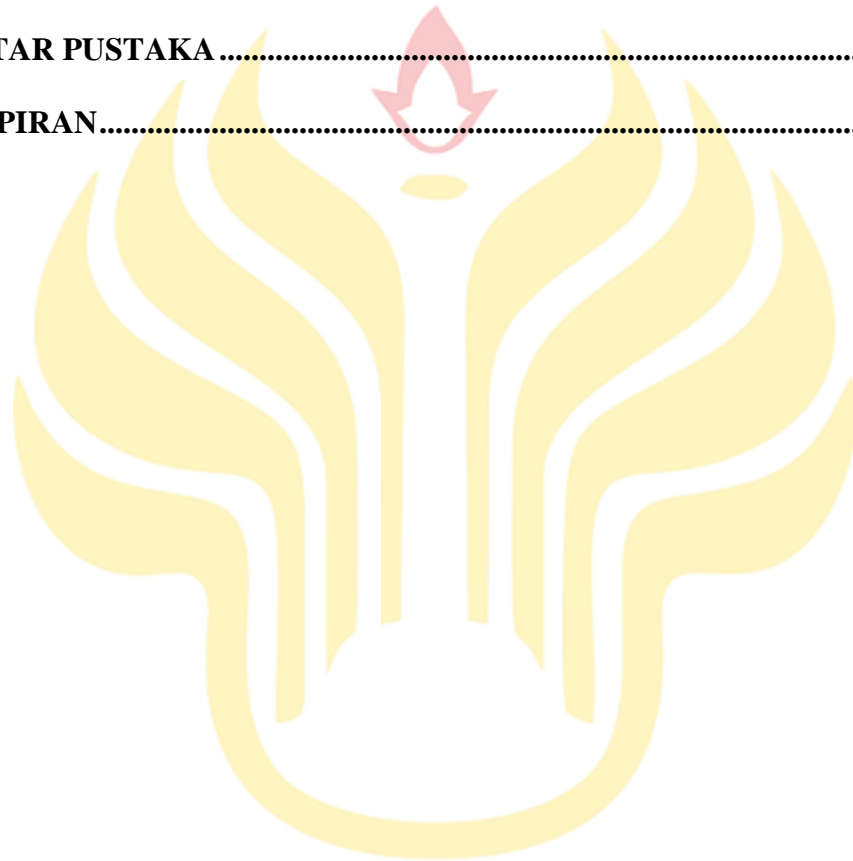
DAFTAR ISI

	Hal
HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN KELULUSAN	iii
PERNYATAAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
SARI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah	9
1.3. Tujuan Penelitian.....	10
1.4. Manfaat Penelitian.....	10
BAB II KAJIAN PUSTAKA	12
2.1 Kebijakan Publik.....	12

2.2 Teori Barang Publik	16
2.3 Jalan Sebagai Fasilitas Publik	18
2.4. Peranan Infrastruktur Jalan dalam Pembangunan Ekonomi	23
2.5. Peran Penting UMKM dalam Pembangunan Ekonomi Indonesia	24
2.6. Pendapatan	27
2.7. Strategi UMKM.....	29
2.8 Penelitian Terdahulu.....	32
2.9 Kerangka Berpikir	36
BAB III METODE PENELITIAN	38
3.1 Jenis dan Desain Penelitian	38
3.2 Variabel Penelitian dan Lokasi penelitian	38
3.2.1 Variabel Penelitian.....	38
3.2.2 Lokasi Penelitian	41
3.3 Populasi dan Sampel.....	41
3.3.1 Populasi.....	41
3.3.2 Sampel	41
3.4 Sumber Data.....	43
3.5 Teknik Pengumpulan Data	44
3.5.1 Wawancara	44
3.5.2 Dokumentasi	44
3.5.3 Observasi	45

3.6 Analisis Data	45
3.6.1 Uji T Sampel Berpasangan (Paired-Samples T-Test)	46
3.6.2 Analisis SWOT	47
3.6.3 Matrik SWOT	51
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	53
4.1. Hasil Penelitian.....	53
4.1.1 UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang	53
4.1.2 Penerapan Sistem Jalan Satu Arah	58
4.1.3 Uji T Sampel Berpasangan.....	62
4.1.3.1 Uji T Berpasangan (<i>Paired-Samples T Test</i>)	63
4.1.3.2 Menghitung Rata-Rata Pendapatan Sebelum dan Sesudah	66
4.1.4 Identifikasi Lingkungan Internal	67
4.1.5 Identifikasi Lingkungan Eksternal.....	73
4.1.6 Identifikasi Faktor-Faktor Strategi Internal dan Eksternal	80
4.1.7 Pemberian Bobot dan Rating	82
4.1.8 Matrik Internal dan Eksternal	93
4.2 Pembahasan	95
4.2.1 Pengaruh Jalan Satu Arah di Jl MH Thamrin-Gajah Mada	95
4.2.2 Kondisi Faktor Internal	99
4.2.3 Kondisi Faktor Eksternal.....	102
4.2.4 Pembahasan Matrik Internal dan Eksternal.....	105
4.2.5 Formulasi Perumusan Strategi SWOT	108

BAB V PENUTUP	117
5.1 Penutup.....	117
5.2 Saran.....	118
DAFTAR PUSTAKA	120
LAMPIRAN	125



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

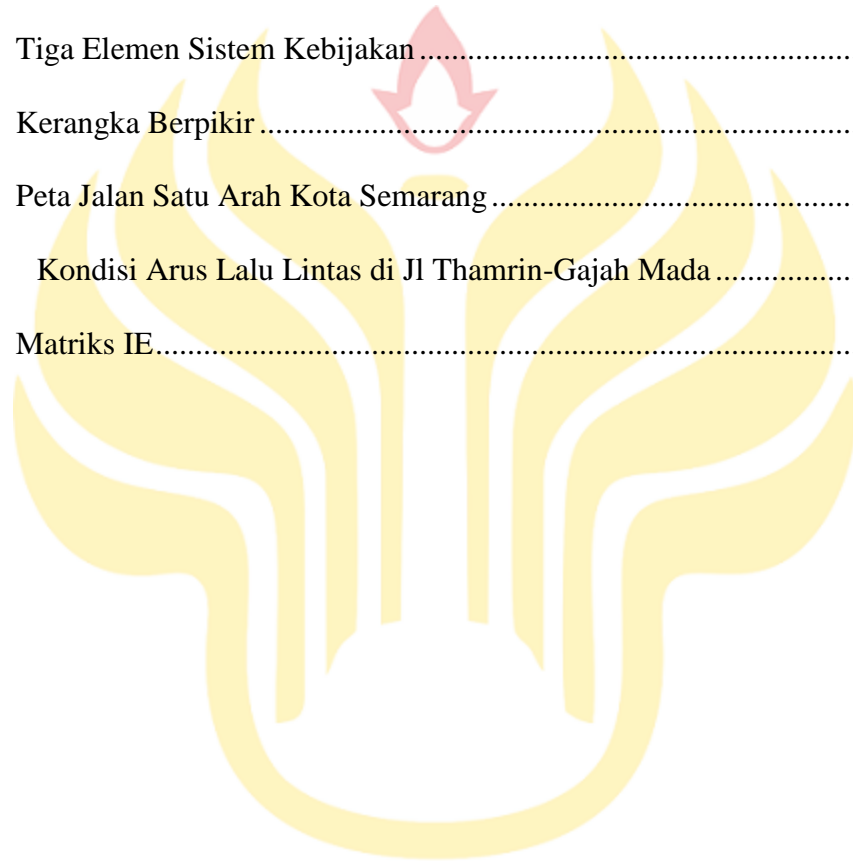
DAFTAR TABEL

Tabel		Hal
1.1	Indikator Perkembangan Penduduk Kota Semarang	2
1.2	Jumlah Kendaraan Pribadi Kota Semarang	3
2.1	Tabel Karakteristik UMKM Menurut UU No 20 Th 2008.....	27
2.2	Penelitian Terdahulu	32
3.1	Jumlah Populasi Usaha Sektor UMKM jl MhThamrin-Gajah Mada	41
3.2	Karakteristik jenis UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada.....	42
3.3	Tabel EFAS	50
3.4	Tabel IFAS.....	50
3.5	Matriks SWOT.....	52
4.1	Karakteristik jenis UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada.....	54
4.2	Karakteristik Responden Berdasar Umur	55
4.3	Karakteristik Tingkat Pendidikan Responden	56
4.4	Karakteristik Responden Berdasar Jenis Kelamin.....	57
4.5	Jumlah Responden Berdasar Lama Usaha.....	58
4.6	Uji Normalitas Kolmogrov-Smirnov	63
4.7	Uji T Berpasangan (<i>Paired Samples T Test</i>) Usaha Barang.....	64
4.8	Uji T Berpasangan (<i>Paired Samples T Test</i>) Usaha Jasa.....	64
4.9	Rata-Rata Pendapatan Usaha Barang Sebelum dan Sesudah di Terapkannya Kebijakan	66
4.10	Rata-Rata Pendapatan Usaha Jasa Sebelum dan Sesudah di	

Terapkannya Kebijakan.....	67
4.11 Rentang Modal UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada.....	68
4.12 Faktor strategis internal modal.....	68
4.13 Faktor strategis internal pemasaran.....	70
4.14 Faktor strategis internal mindset wirausaha.....	72
4.15 Faktor strategis eksternal persaingan.....	74
4.16 Faktor strategis eksternal kondisi ekonomi.....	75
4.17 Bentuk penggunaan teknologi responden.....	78
4.18 Model teknologi pada Responden.....	79
4.19 Pembobotan Faktor Kekuatan.....	83
4.20 Pembobotan Faktor Kelemahan.....	84
4.21 Pembobotan Faktor Peluang.....	85
4.22 Pembobotan Faktor Ancaman.....	86
4.23 Rating Faktor Kekuatan.....	87
4.24 Rating Faktor Kelemahan.....	88
4.25 Rating Faktor Peluang.....	89
4.26 Rating Faktor Ancaman.....	90
4.27 Skor IFE.....	91
4.28 Skor EFE.....	92
4.29 Perumusan Strategi SWOT.....	107

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Hal
1.1 Peta Jalan Satu Arah Kota Semarang	5
2.1 Tiga Elemen Sistem Kebijakan	14
2.2 Kerangka Berpikir	37
4.1 Peta Jalan Satu Arah Kota Semarang	61
4.2 Kondisi Arus Lalu Lintas di Jl Thamrin-Gajah Mada	62
4.3 Matriks IE.....	94



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Hal
1. Surat Penelitian	126
2. Instrumen Penelitian.....	130
3. Instrumen SWOT <i>Key Person</i>	139
4. Data Responden Penelitian.....	145
5. Hasil Output Uji T Paired Samples T Test	149
6. Tabulasi Faktor Startegis Internal dan Eksternal	151
7. Rekapitulasi Faktor Strategis Internal dan Eksternal	175
8. Pembobotan dan Rating Dinas UMKM	177
9. Pembobotan dan Rating Pengusaha	179
10. Hasil Rata-Rata Pembobotan dan Rating	183
11. Fotodan Dokumentasi	184
12. Hasil Wawancara.....	187

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara berkembang pada umumnya masih melalui berbagai tahapan permasalahan, mulai dari masalah kemiskinan, pengangguran, kepadatan penduduk, pembangunan yang tidak merata, bahkan sampai pada masalah penataan ruang. Indonesia merupakan salah satu dari sekian banyak negara berkembang di dunia, Permasalahan yang muncul di Indonesia dirasa sangat kompleks dan cukup sulit untuk diatasi, berbagai upaya telah dilakukan pemerintah guna mengatasi permasalahan tersebut akan tetapi tidak semua masalah dapat terselesaikan dengan baik, bahkan tidak sedikit dari penyelesaian masalah berujung pada munculnya permasalahan baru.

Sistem tata ruang Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, wewenang penataan ruang setiap daerah di Indonesia seutuhnya diberikan kepada daerah masing-masing sesuai dengan desentralisasi yang berlaku dengan tetap berpegang teguh pada ketetapan undang-undang yang berlaku. Pengaturan tata ruang menyesuaikan sistem desentralisasi karena setiap daerah di Indonesia memiliki bentuk wilayah dan potensi yang berbeda-beda sehingga dalam pengaturannya tidak bisa disamakan antara daerah satu dengan daerah lainnya.

Semarang Sebagai salah satu kota besar Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, memiliki hak untuk dapat mengatur tata ruang wilayahnya. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah daerah guna memperbaiki sistem tata ruangnya. Seperti yang kita ketahui saat ini jalanan di Semarang tidak lenggang seperti dahulu,

berdasarkan data Ditlantas Kota Semarang jumlah roda empat yang masuk terdaftar di Semarang pada tahun 2016 ada 24.080.000 unit, naik dibandingkan tahun 2015 yang hanya 22.392.000 unit. Seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan maka tingkat kepadatan jalan akan semakin bertambah. Berbagai macam kendaraan bermotor mulai memadati ruas-ruas jalan di Semarang hal tersebut tentunya menjadi penyebab kemacetan, ditambah lagi dengan pengaturan *traffic light* yang kurang sesuai dan lebar jalan yang tidak dapat menampung besarnya jumlah kendaraan yang melintas.

Tabel 1.1 Indikator Perkembangan Penduduk Kota Semarang

URAIAN	SATUAN	2013	2014	2015	2016
Jumlah Penduduk	Jiwa	1.572.105	1.584.906	1.595.187	1.648.279
Perumbuhan Per Tahun	Persen	0.83	0.97	0.59	-
Kepadatan	Per Km ²	4.207	4.241	4.269	-
Jumlah Rumah Tangga	Rumah Tangga	442.089	443.541	471.327	-
Rata Rata Anggota Rumah Tangga	Jiwa	3.56	3.57	3.38	-
Rasio Jenis Kelamin	Per 100 Pddk	99	99	99	-
Tingkat Kelahiran Kasar	Per 1000 Pddk	15.18	15.63	14.22	-
Tingkat Kematian Kasar	Per 1000 Pddk	6.55	6.80	6.77	-
Tingkat Migrasi Masuk	Per 1000 Pddk	19.40	21.03	20.50	-
Tingkat Migrasi Keluar	Per 1000 Pddk	19.47	20.36	21.59	-
TPAK Laki-Laki	Persen	80.15	81.97	78.54	-
TPAK Perempuan	Persen	56.11	55.72	56.09	-

Sumber : BPS Kota Semarang

Dari tabel diatas menunjukkan tingkat pertumbuhan penduduk yang meningkat dari tahun ke tahun, hal ini merupakan salah satu yang menjadikan karakteristik atas pergerakan lalu lintas kota menjadi sibuk dan bahkan cenderung macet pada kisaran jam-jam puncak baik pagi maupun sore hari. Semarang merupakan salah satu kota yang berkembang sangat pesat di Indonesia. Pembangunan besar-besaran dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan ketercukupan ruang bagi masyarakat yang tinggal di dalamnya. Sebagai kota pariwisata dan kota pendidikan, Semarang harus mampu menampung seluruh masyarakat, yang kemudian hal ini akan berpengaruh terhadap kepadatan penduduk dan kepadatan lalu lintas di jalan-jalan utama di Kota Semarang. Jumlah penduduk Kota Semarang yang meningkat setiap tahunnya menjadi salah satu faktor penyebab peningkatan jumlah pengguna kendaraan yang kemudian berimplikasi pada peningkatan kepadatan lalu lintas di beberapa ruas jalan.

Tabel 1.2 Jumlah Kendaraan Pribadi Kota Semarang Tahun 2012-2016

No	Tahun	Roda Dua	Roda Empat	Total
1	2012	66.921	17.893	84.814
2	2013	67.279	18.230	85.509
3	2014	77.373	20.517	97.890
4	2015	65.436	22.392	87.828
5	2016		24.080	24.080

Sumber: Direktorat Lalu Lintas, Polda Jateng.

Berdasarkan data tersebut diketahui bahwa jumlah pengguna kendaraan pribadi mengalami tren peningkatan. Bagi kendaraan roda dua, jumlah tertinggi pengguna kendaraan pribadi untuk roda dua yaitu pada tahun 2014 dengan jumlah

pengguna sebesar 77.373 unit. Pada kendaraan roda empat diketahui bahwa setiap tahunnya jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan roda empat semakin meningkat. Kondisi yang demikian jika tidak segera difikirkan maka akan menimbulkan permasalahan lain. Permasalahan utama dan pertama yang akan muncul jika sistem transportasi tidak segera difikirkan dan dibenahi yaitu akan menimbulkan kemacetan. Masalah kemacetan akan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan.

Kemacetan yang timbul pada umumnya tidak hanya disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang melintas di ruas jalan tersebut, namun juga ada faktor-faktor lain dimana salah satunya adalah penggunaan badan jalan untuk parkir kendaraan yang menyebabkan penyempitan ruas jalan. Sama seperti yang sudah dilakukan di beberapa kota yang telah menerapkan kebijakan jalan satu arah, penerapan kebijakan jalan satu arah ini sudah dilakukan di beberapa titik ruas jalan di Semarang. Pada awal tahun 2017 penerapan jalan satu arah tersebut berlaku di Jalan MT Haryono, mulai dari depan SMA Sedes Sapientiae satu arah ke utara sampai perempatan Bangkong. Kemudian Taman Menteri Supeno dari Jalan Menteri Supeno akan dibuat memutar, Jalan Imam Bonjol, dari arah Tugu Muda akan dibuat searah ke selatan, Jalan Pemuda setelah depan Mal Paragon dibuat searah ke Tugu Muda, Jalan Thamrin dan Jalan Gajah Mada masing-masing dibuat satu arah. Tujuan kebijakan jalur searah ini untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di sejumlah jalan protokol di Kota Semarang. Di lihat dari sisi lalu lintas rekayasa jalan dengan melakukan kebijakan ini sangat berdampak positif, namun dampak

negatif yang mungkin ditimbulkan adalah peningkatan kepadatan jumlah kendaraan di ruas jalan lain. Tujuan dari penerapan jalan satu arah ini adalah adalah mengurangi kemacetan yang ada di kota semarang yang telah di jelaskan dalam penjelasan sebelumnya.

Berikut gambar peta jalur satu arah yang telah di terapkan di kota Semarang.



Sumber : <http://seputarsemarang.com/peta-jalan-searah-kota-semarang-2017/>

Perubahan jalur tentunya membuat kendaraan yang melintas tidak sepadat sebelumnya dan jalur menuju suatu lokasi yang sebelumnya dekat menjadi lebih jauh karena harus berputar arah. Penetapan kebijakan jalur satu arah atau *one way* yang dilakukan pada titik – titik tersebut tentunya membawa pengaruh bagi pengguna jalan, dalam konteks ini pengguna jalan bukan hanya orang yang melintas dengan kendaraan atau menggunakan alat transportasi, tetapi juga termasuk para pemilik

usaha yang melakukan bisnis usaha di sepanjang jalan tersebut. Lebih tepatnya pemilik usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) di bidang usaha barang dan usaha jasa.

Dalam Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang Bagian Wilayah Kota I (BWK 1) yang mencakup Kecamatan Semarang Tengah, bahwa di kawasan Jl MH Thamrin- Gajah Mada Kota Semarang merupakan daerah permukiman, perkantoran, dan perdagangan-jasa. Di kawasan tersebut, kebutuhan transportasi adalah sebuah konsekuensi atau hal yang harus dihadapi. Hal ini dikarenakan adanya perkembangan lalu-lintas di kawasan tersebut yang berimplikasi terhadap timbulnya permasalahan-permasalahan lalu-lintas seperti perparkiran, kemacetan, kelambatan, kecelakaan, dan gangguan lalu lintas lainnya yang pada akhirnya akan menyebabkan kerugian waktu dan biaya. Untuk mengurangi masalah tersebut, peningkatan kinerja ruas jalan dan penataan lalu lintas merupakan salah satu alternatif dari sekian banyak alternatif yang dapat dilakukan. Sehingga diharapkan kawasan Jalan MH Thamrin- Gajah Mada, mampu memberikan pelayanan lalu lintas sesuai fungsi wilayah dan perkembangan yang ada.

Sepanjang jalan MH Thamrin- Gajah Mada kota Semarang merupakan kawasan pusat pertokoan, warung-warung makan, usaha-usaha mikro kecil lainnya dan perkantoran. Dan juga sepanjang jalan tersebut jika di klasifikasikan menurut Usaha Kecil Mikro Menengah (UMKM) terbagi menjadi 2 usaha yaitu usaha barang dan usaha jasa. Berdasarkan hasil observasi awal pada tanggal 8-10 januari 2018 di

mana jenis usaha yang ada di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang dapat di klasifikasikan sebagai berikut : warung makan, toko kue basah, pusat mebel, Jok mobil maupun motor, dan jenis usaha dagang lainnya. Yang kedua jenis usaha jasa yang ada di sepanjang Jalan MH Thamrin-Gajah Mada jika di klasifikasikan menurut Usaha Kecil Mikro Menengah (UMKM) meliputi : jasa foto copy. Percetakan foto, jahit, laundry, salon, dan jenis usaha jasa lainnya. Dengan seluruh jumlah usaha yang ada sebanyak 157, dimana jumlah tersebut sudah teritung pada Jalan MH Thamrin-Gajah Mada dan teritung saat kondisi toko yang buka, dan teritung toko yang masuk dalam jenis UMKM.

Sepanjang Jalan MH Thamrin-Jalan Gajah Mada, merupakan kawasan pusat pertokoan, warung-warung makan, usaha-usaha mikro kecil lainnya dan perkantoran yang di pinggir-pinggir jalan tersebut digunakan sebagai lahan parkir kendaraan. Seperti yang telah di jelaskan di atas. Pada jam-jam tertentu jalan ini sering terjadi kemacetan lalu lintas. Penerapan jalan satu arah pada kedua jalan tersebut dapat memberikan dampak terhadap aktivitas perekonomian dan harga lahan di kawasan sekitarnya. Salah satu dampak yang muncul sesudah kebijakan tersebut diberlakukan, sektor UMKM di Jalan MH Thamrin – Gajah Mada, yang pada mulanya ramai konsumen yang sebagian besar adalah mahasiswa, pegawai dan masyarakat lainnya pada akhirnya banyak yang mengalami polemik. Semenjak kebijakan jalur transportasi satu arah (one way) diberlakukan, banyak outlet UMKM makanan mengalami pemerosotan peminat atau dengan kata lain jumlah konsumen menurun drastis sehingga jelas penurunan permintaan konsumen pun tidak dapat dihindari.

Dengan adanya penurunan permintaan konsumen yang cukup drastis jelas sangat berpengaruh pada omset atau pendapatan outlet-outlet sektor UMKM tersebut. (Burhani,2017)

Banyak keluhan yang diungkapkan para pelaku usaha bahwa penurunan omset yang terjadi semenjak Pemberlakuan jalan searah di beberapa ruas jalan di Kota Semarang yang dimulai sejak Januari 2017 dikeluhkan sejumlah pedagang di kawasan jalan tersebut. Omzet perdagangan mereka menurun sebesar lebih dari 50% semenjak lalu lintas kendaraan hanya bisa melintas satu arah (Wibisono,2017). Dengan ini menunjukkan bahwa penetapan jalur satu arah atau *one way* mengindikasikan adanya penurunan pendapatan pada pedagang UMKM, hal ini karena berkurangnya kendaraan yang melintas sehingga mengakibatkan berkurangnya konsumen yang membeli di sepanjang jalan, hal ini di perkuat dengan beberapa pernyataan dari beberapa pemilik toko yang ada di sepanjang koridor jalan serta pengguna jalan yang melewati jalan tersebut, selain itu dengan adanya jalur satu arah maka jangkauan konsumen untuk menuju tempat menjadi lebih jauh, Konsumen mungkin akan lebih memilih untuk melakukan aktivitas perekonomian di kawasan lain yang memiliki tingkat aksesibilitas lebih tinggi (Dwi,2018).

Dengan adanya permasalahan yang timbul dengan adanya kebijakan jalan satu arah ini dimana para pelaku usaha mengalami kerugian bahwa jumlah omset yang di terima setiap bulannya mengalami penurunan yang signifikan. Maka di sini peneliti ingin mengetahui lebih lanjut seberapa besar perubahan pendapatan sektor UMKM antara sebelum dan sesudah penerapan kebijakan jalur satu arah di Jalan MH

Thamrin-Gajah Mada kota Semarang. Apabila terjadi sebuah perubahan lingkungan bisnis seperti yang terjadi pada kedua jalan MH Thamrin-Gajah Mada kota Semarang maka para pelaku usaha dapat melakukan strategi-strategi baru dalam melakukan pengembangan bisnis kedepannya. Dengan fenomena yang terjadi saat ini yaitu sebuah kebijakan pemerintah dengan adanya pemberlakuan atau penetapan jalan satu arah ini maka peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul ***Dampak Kebijakan Jalan Satu Arah Terhadap Pendapatan Sektor UMKM Jalan MH Thamrin-Gajah Mada Daerah Kota Semarang*** guna mengetahui seberapa besar pengaruh terhadap pendapatan dan mengatasi permasalahan diatas yaitu bagaimana strategi pengembangan usaha yang dapat di lakukan untuk meningkatkan pendapatan kembali.

1.2 Rumusan Masalah

Ruas jalan MH Thamrin-Gajah Mada merupakan jalan kolektor sekunder yang memiliki banyak fungsi komersial dan mixed use di sepanjang jalan. Perubahan arus lalu lintas satu arah yang dilakukan akan memberi dampak pada aktivitas perekonomian sekitar kawasan tersebut akibat terjadinya penurunan tingkat aksesibilitas ke kawasan tersebut. Adapun pertanyaan penelitian yang akan dikaji oleh peneliti yaitu :

1. Seberapa besar perubahan pendapatan rata-rata sektor UMKM antara sebelum dan sesudah penerapan kebijakan jalur satu arah di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada kota Semarang?
2. Bagaimana strategi pengembangan sektor UMKM dalam meningkatkan pendapatan di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada daerah Kota Semarang ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang hendak dicapai yaitu untuk mengetahui:

1. Untuk mendeskripsikan bagaimana karakteristik usaha sektor UMKM di sepanjang koridor Jalan MH Thamrin-Gajah Mada daerah Kota Semarang.
2. Untuk menganalisis dan menghitung dampak penerapan kebijakan jalan satu arah terhadap pendapatan pedagang di Jalan Jalan MH Thamrin-Gajah Mada.
3. Untuk mengetahui bagaimana strategi pelaku UMKM yang ada di sepanjang Jalan MH Thamrin-Gajah Mada daerah Kota Semarang dalam meningkatkan pendapatannya.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan mengetahui dampak penerapan jalan satu arah terhadap perubahan aktivitas perekonomian, penelitian ini dapat dimanfaatkan untuk tujuan tertentu, yaitu:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan bagi penulis dan pembaca mengenai bagaimana suatu kebijakan pemerintah dapat mempengaruhi suatu kondisi lingkungan bisnis yang berubah, dalam hal ini penulis ingin mengetahui bagaimana penerapan kebijakan jalan satu arah dapat mempengaruhi pendapatan.
2. Manfaat Praktis
 - a. Bagi pemerintah, Pemerintah dapat menggunakan hasil penelitian ini sebagai pertimbangan terhadap keberlanjutan para pemilik toko di sepanjang ruas jalan yang terpengaruh sehingga meminimalisir dampak negatif atau masalah yang mungkin dapat ditimbulkan. Selain itu, pemerintah bisa memberikan solusi terhadap pemilik usaha dan penduduk yang tinggal di sekitar kawasan yang terpengaruh akibat menurunnya tingkat aksesibilitas menuju tempat tinggal mereka, misalnya dengan cara mencari jalan alternatif untuk mencapai lokasi tempat tinggal atau memberikan kebijakan khusus.
 - b. Bagi masyarakat, terutama pemilik usaha di ruas jalan, dapat mempertimbangkan lokasi kegiatan untuk mendapatkan keuntungan tertinggi serta dapat memahami dampak positif dan negatif yang mungkin terjadi akibat penerapan jalan satu arah tersebut.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kebijakan Publik

Kebijakan adalah usaha mencapai tujuan tertentu dengan sasaran tertentu dan dalam urutan tertentu di kemukakan oleh Harold Laswell dan Abraham Kaplan dalam Howlett dan Ramesh(1995:2) . Sedangkan kebijakan pemerintah mempunyai pengertian baku yaitu suatu keputusan yang dibuat secara sistematis oleh pemerintah dengan maksud dan tujuan tertentu yang menyangkut kepentingan umum. Sesuai dengan sistem administrasi Negara Republik Indonesia kebijakan dapat terbagi 2 (dua) yaitu, yang pertama Kebijakan internal (manajerial), yaitu kebijakan yang mempunyai kekuatan mengikat aparatur dalam organisasi pemerintah sendiri, dan yang kedua Kebijakan eksternal (publik), suatu kebijakan yang mengikat masyarakat umum.

Menurut Thomas R. Dye dalam Howlett dan Ramesh (2005:2), kebijakan publik adalah adalah “segala yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan perbedaan yang dihasilkannya (*what government did, why they do it, and what differences it makes*)”. Dalam pemahaman bahwa “keputusan” termasuk juga ketika pemerintah memutuskan untuk “tidak memutuskan” atau memutuskan untuk “tidak mengurus” suatu isu, maka pemahaman ini juga merujuk pada definisi Thomas R. Dye dalam Tilaar dan Nugroho (2008:185) yang menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan “segala sesuatu yang dikerjakan dan tidak dikerjakan oleh pemerintah”. Senada dengan definisi Dye, George C. Edwards III dan Ira

Sharkansky dalam Suwitri (2008: 9) juga menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan: “Apa yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah yang dapat ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan atau dalam *policy statement* yang berbentuk pidato-pidato dan wacana yang diungkapkan pejabat politik dan pejabat pemerintah yang segera ditindaklanjuti dengan program-program dan tindakan pemerintah”.

Cir-ciri khusus yang melekat pada kebijakan Negara bersumber pada kenyataan bahwa kebijakan itu di rumuskan oleh apa yang David Easton sebut sebagai orang-orang yang memiliki wewenang dalam system, yakni para pejabat negara yaitu tetua adat, ketua suku, eksekutif, legislator, dan lain sebagainya yang kesemuanya membawa implikasi-implikasi sebagai berikut: *pertama*, Kebijakan negara lebih merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan daripada sebagai perilaku atau tindakan yang mengarah pada tujuan. *Kedua*, kebijakan pada hakekatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling berkaitan dan berpola serta mengarah pada tujuan tertentu yang di lakukan pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan yang berdiri sendiri. *Ketiga*, kebijakan bersangkut paut dengan apa yang senyatanya di lakukan pemerintah dalam bidang-bidang tertentu. *Keempat*, kebijakan negara mungkin berbentuk positif, mungkin pula berbentuk negative. Ide kebijakan negara yang menyangkut kepentingan publik (*public interest*) mengandung anggapan bahwa ada suatu ruang atau domain dalam kehidupan yang bukan privat atau murni milik individual, tetapi milik bersama atau umum (Soesilowaty, 2008).

Sistem kebijakan mengandung tiga elemen yang memiliki hubungan timbal balik, meliputi kebijakan publik itu sendiri, perilaku kebijakan dan lingkungan kebijakan.



Gambar 2.1
Tiga Elemen Sistem Kebijakan

Sumber: diadopsi dari William Dunn dalam (Soesilowaty, 2008)

Oleh karena system kebijakan merupakan proses yang bersifat dialektis, yang berarti dimensi subjek atau objek dalam pembuatan kebijakan dalam praktek tidak dapat di pisahkan.

Dari poin-poin di atas maka kita bisa menarik benang merah dari definisi kebijakan publik dalam Lampiran 1 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/04/M.PAN/4/2007 tentang Pedoman Umum Formulasi, Implementasi, Evaluasi Kinerja, dan Revisi Kebijakan Publik di Lingkungan Lembaga Pemerintah Pusat dan Daerah. Dalam Peraturan Menteri ini, kebijakan publik adalah “keputusan yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga pemerintahan untuk mengatasi permasalahan tertentu, untuk melakukan kegiatan tertentu atau untuk mencapai tujuan tertentu yang berkenaan dengan kepentingan dan manfaat orang banyak”. Dalam penyusunan kebijaksanaan / kebijakan mengacu pada hal-hal berikut:

1. Berpedoman pada kebijaksanaan yang lebih tinggi.
2. Konsistensi dengan kebijaksanaan yang lain yang berlaku.
3. Berorientasi ke masa depan.
4. Berpedoman kepada kepentingan umum.
5. Jelas dan tepat serta transparan.
6. Dirumuskan secara tertulis.

Dalam konteks ini pemerintah kota Semarang telah melakukan perubahan kebijakan yaitu perubahan kebijakan jalan satu arah di awal tahun 2017 yang dilaksanakan di Jalan MT Haryono, mulai dari depan SMA Sedes Sapientiae satu arah ke utara sampai perempatan Bangkong. Kemudian Taman Menteri Supeno dari Jalan Menteri Supeno akan dibuat memutar, Jalan Imam Bonjol, dari arah Tugu Muda akan dibuat searah ke selatan, Jalan Pemuda setelah depan Mal Paragon dibuat searah ke Tugu Muda, Jalan Thamrin dan Jalan Gajah Mada masing-masing dibuat satu arah. Masing-masing jalan yang telah di buat menjadi jalur satu arah mengalami dampak positif maupun negatifnya, namun peneliti di sini lebih fokus melakukan penelitian di jalan MH Thamrin dan Jalan Gajah Mada karena jalan tersebut merupakan pusat jalan utama menuju pusat kota di kota Semarang. Dalam hal ini kebijakan yang di timbulkan mempengaruhi perubahan pendapatan sektor UMKM yang ada di sepanjang jalan tersebut.

2.2 Teori Barang Publik

Barang publik adalah barang yang apabila dikonsumsi oleh individu tertentu tidak akan mengurangi konsumsi orang lain akan barang tersebut dan barang publik merupakan barang-barang yang tidak dapat dibatasi siapa penggunaannya dan seseorang tidak perlu mengeluarkan biaya untuk mendapatkannya, barang publik adalah untuk masyarakat secara umum keseluruhan sehingga semua kalangan dapat menikmatinya (Mangkoesobroto, 2001). Contoh: udara, cahaya matahari, papan marka jalan, lampu lalu lintas, pertahanan nasional dsb.

Barang publik memiliki ciri khas yaitu tersedianya adalah berkat campur tangan pemerintah dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa relatif murah (karena harganya ditentukan rendah (subsidi) oleh pemerintah, tidak dapat dikecualikan (*non excludable*), karena dapat dinikmati oleh orang lain dan tidak pula bersaing (*non-rival*). Lain pula dengan barang klub (*club goods*) yang sifatnya dapat dikecualikan (orang-orang, membayar, *fee* untuk menjadi anggota) (Reksohadiprodjo, 2009, p. 35).

Jenis barang publik terbagi menjadi 3 yaitu pertama, barang publik lokal adalah barang yang menurut penyediaannya oleh pemerintah daerah dan secara teknologi layak dan perolehan keuntungannya dinikmati oleh penduduk setempat. Barang publik nasional adalah barang-barang yang penyediaannya oleh pemerintah pusat dengan perolehan keuntungan yang dinikmati dan selain penduduk setempat juga masyarakat dalam suatu negara. Kedua barang publik murni adalah tidak ada seorang (pihak swasta) yang mau menghasilkan, karena masalah kepemilikan.

Sebagaimana namanya, maka barang ini tidak bisa dimiliki perorangan, tetapi oleh masyarakat luas, walaupun yang mengelola adalah pihak tertentu, seperti jalan yang dikelola oleh pemerintah. Ketiga, barang publik tidak murni adalah letak barang publik yang jauh dari jangkauan konsumen, jasa yang diterimanya makin kecil juga untuk karakteristiknya.

Jumlah dari ketersediaan barang publik sendiri sangat banyak atau melimpah. Seperti jalan-jalan publik, jumlahnya sampai tak terhitung karena pembangunannya yang sangat cepat bahkan dalam siklus harian dan tak pernah berhenti seiring kebutuhan. Jalan publik yang makin meningkat dari tahun ke tahun baik itu jalan protokol dan juga jalan-jalan kecil. Sehingga sulit bagi seseorang untuk menghitung berapa jumlah dari jalan tersebut, misalnya. Dan karakteristik terakhir dalam teori barang publik yaitu kepemilikan, dimana Karena sifatnya yang non-rival dan non-eksklusif, maka kepemilikan dari barang publik sulit diidentifikasi bahkan bisa dibayangkan tak ada satupun orang yang tidak memilikinya, karena barang publik ditujukan untuk semua orang oleh pemerintah. Maka dalam hal ini penerapan kebijakan jalan satu arah ini, yang di mana jalan adalah barang publik yang dinikmati oleh masyarakat, kaitannya di sini apakah barang publik ini sudah dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat, serta hal ini menimbulkan perubahan-perubahan yang signifikan terhadap pengguna jalan, pedagang-pedagang yang ada di sepanjang koridor jalan yang menjadi jalan satu arah.

2.3 Jalan Sebagai Fasilitas Publik

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan telah di jelaskan bahwa Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi sebagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang di peruntungkan bagi lalu lintas , yang berada di permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air,serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api,jalan lori ,dan jalan kabel. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. KM 14 Tahun 2006, manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah kegiatan yang di lakukan untuk mengoptimalkan penggunaan seluruh jaringan jalan guna peningkatan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Jalan satu arah adalah jalan hanya diperbolehkan untuk arus lalu lintas satu arah saja, arah yang sebaliknya menggunakan jalan paralel didekatnya. Menurut Oglesby (1993: 409), Jalan satu arah adalah jalan dimana lalu lintas kendaraan bergerak hanya satu jurusan saja. Di banyak kota, jaringan jalan di dalam kota menggunakan basis operasi satu arah sedangkan arah lalu lintas yang berlawanan menggunakan jalan alternatif. Di beberapa lokasi lain sepasang jalan satu arah merupakan jalan arteri lalu lintas utama. Sistem jaringan transportasi dicerminkan dalam bentuk ruas dan simpul yang dihubungkan ke pusat zona. Ruas jalan dapat berupa potongan jalan raya atau kereta api. Sedangkan simpul bisa berupa persimpangan, stasiun dan lain-lain. Di Kota Semarang sendiri terdapat sistem jaringan jalan yang berupa jalan satu arah yang mencerminkan satu ruas jalan atau pergerakan membelok di persimpangan dan berakhir pada titik ujung masing masing

yang disebut simpul. Penghubung pusat zona adalah jenis ruas jalan yang bersifat abstrak yang menghubungkan setiap pusat zona dengan sistem jaringan jalan.

Menurut Hobbs (1995: 271), untuk merancang jalan satu arah diperlukan jalan-jalan pelengkap dengan frekuensi jalan-jalan sambungan yang tepat. Tata letak jenis grid adalah ideal karena memungkinkan adanya pasangan jalan dengan kapasitas yang sama. Titik pemberhentian pada jalan satu arah merupakan tempat kritis yang memerlukan perancangan yang hati-hati untuk menangani tempat-tempat konflik yang ditimbulkan oleh tuntutan adanya belokan-belokan tambahan. Pada tempat dengan arus lalu lintas padat, jalan simpang dengan satu arah akan menguntungkan. Dengan meningkatnya arus lalu lintas yang menimbulkan banyak masalah antara kendaraan satu dengan yang lainnya maupun antara kendaraan dan pejalan kaki. Hal itu yang mendorong dilakukan penerapan jalan satu arah. Jalan satu arah biasanya dilakukan dengan cara Jalan satu arah permanen dan jalan satu arah sementara dimana pada saat jam sibuk dibuat jalan satu arah tetapi pada jam tidak sibuk merupakan jalan dua arah.

Sebelum membahas mengenai manfaat di terapkannya jalan satu arah, dalam penelitian (Pangestu, 2016) menjelaskan hasil penelitiannya dengan hasil penerapan kebijakan yang di lakukan di Jalan Let Jend suwanto Kota Banjar tidak selamanya kebijakan jalan satu arah berjalan 100% sesuai dengan apa yang di diharapkan, evaluasi dalam penelitian yang di lakukan adanya faktor-faktor penghambat yang mempengaruhinya

Namun ada beberapa manfaat yang sangat berguna dengan adanya jalan satu arah itu sendiri yaitu sapat di perjelas dengan pernyataan di bawah ini :

1. Meningkatkan kapasitas kendaraan yang melaju di sepanjang jalan satu arah tersebut.
2. Mengurangi hambatan-hambatan pada persimpangan yang ditimbulkan oleh konflik kendaraan dengan penyebrang jalan, dengan ini maka dapat meningkatkan waktu tempuh, Memungkinkan penyesuaian lebar jalur lalu lintas yang dapat menambah kapasitas maupun menambah lajur baru, memungkinkan perbaikan pengoperasian angkutan umum dengan terhindarnya berangkat dan pulang melalui jalan yang sama, dan terjadinya penyebaran lalu lintas guna menghindari kemacetan pada jalan-jalan yang berdekatan.
3. Meningkatkan keselamatan, di mana hal ini dapat menjadikan Pengurangan konflik antar arus kendaraan dan antar arus kendaraan dengan penyeberang jalan pada persimpangan, Terhindarnya penyeberangan jalan terjebak ditengah arus lalu lintas yang berlawanan arah, dan Perbaikan pada pengamatan di persimpangan bagi pengemudi.

Namun selain terdapat manfaat yang sangat berguna di sisi lain penerapan jalan satu arah memiliki dampak kerugian yang di rasakan oleh pengguna jalan tersebut. Adapun kerugiian dari penerpan jalan satu arah ini yaitu :

1. Sejumlah pemakai jalan (kendaraan bermotor) harus memutar untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Hal ini akan menambah biaya perjalanan.

2. Bagi pendatang baru mungkin pengaturan ini membingungkan, khususnya apabila geometri jaringan jalan tidak beraturan serta marka dan rambu tidak jelas.
3. Bagi kendaraan-kendaraan untuk kebutuhan darurat seperti pemadam kebakaran dan ambulance dalam hal ini terpaksa memutar.
4. Bagi pedagang, jika di lihat dari sektor ekonomi sesuai dengan penelitian yang di ambil, di mana pedagang sektor UMKM sepanjang jalan tersebut mendapatkan kerugian dengan berkurangnya pendapatan yang biasanya mereka peroleh sebelum adanya penerapan kebijakan jalan satu arah tersebut.

Dan sebelum di berlakukannya jalan satu arah ini sebelumnya terlebih dahulu pembuat kebijakan melakukan perencanaan jalan satu arah yang harus memerhatikan berbagai pertimbangan , yaitu :

1. Mempertimbangkan jaringan jalan yang ada, apakah dapat diperoleh sepasang jalan untuk mendistribusikan arus yang sebelumnya dua arah
2. Pengaruh yang timbul terhadap pengoperasian angkutan umum, di mana kebijakan ini menimbulkan dampak buruk atau tidak terhadap angkutan umum yang sering menarik angkutannya sepanjang jalan tersebut.
3. Apakah perlu dilakukan pertimbangan terhadap larangan parkir untuk memenuhi jumlah lajur yang cukup.
4. Perubahan apa saja yang perlu dilakukan dalam perambuan, marka, lampu pemberi isyarat lalu lintas dan peralatan pengontrol lainnya.
5. Memperhitungkan pengaruh dari angkutan barang.

6. Memperhitungkan pengaruh terhadap daerahdaerah pembangkit lalu lintas sekitar jalan satu arah tersebut dan diperhitungkan pula pengaruh dari system perparkirannya.
7. Pertimbangan geometri jalan satu arah harus diperhatikan sehingga pada pertemuannya dengan lalu lintas dua arah tidak menimbulkan kemacetan maupun masalah keselamatan.
8. Pertimbngan bagaimana solusi yang dapat di tawarkan pembuat kebijakan dalam perekonomian sepanjang jalan tersebut yang pasti akan mengalami perubahan.

Jaringan jalan merupakan bagian dari system kota yang apabila di rencanakan dengan baik akan mempunyai peranan yang sangat penting dalam meningkatkan efesiensi dan efektivitas kegiatan perkotaan, di mana jaringan jalan juga merupakan salah satu prasarana yang mempunyai peranan penting dalam membentuk struktur perkotaan dan menunjang pertumbuhan ekonomi kota. Namun di sisi lain kinerja jaringan jalan di perkotaan di kota-kota Indonesia belum sesuai harapan dengan di tandai rendahnya kecepatan tempuh rata-rata dan tingginya V/C ratio yang berarti perannya dalam mendukung dan melayani aktivitas perkotaan belum optimal. Hal ini semakin berdampak jelas dengan adanya penerapan kebijakan jalan satu arah di Kota Semarang yang menyebabkan banyak perubahan aktivitas ekonomi atau individual yang berubah. Dalam hal ini pemerintah di harapkan dapat memberikan solusi yang dapat memberikan efek positif terhadap perubahan-perubahan yang akan terjadi sebelum di berlakukannya sebuah kebijakn tersebut.

2.4 Peranan Infrastruktur Jalan Dalam Pembangunan Ekonomi

Beberapa hasil penelitian tentang teori pertumbuhan baru (*new Growth Theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam memengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur .

Menurut Ernawi (2007) jaringan jalan harus mampu mengedepankan fungsi pelayanan ekonomi yang memperhatikan dengan seksama secara seimbang aspek ekonomi, sosial dan lingkungan yang ada. Sehingga keberadaan jalan tidak memberikan dampak negatif kepada masyarakat maupun lingkungan lainnya yang ada di sekitarnya.

Pembangunan jalan harus diselenggarakan dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan dan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Untuk menjamin terpenuhinya peran jalan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi pemerintah berkewajiban menyelenggarakan pembangunan jalan agar dapat berdaya guna dan berhasil guna untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan jaringan jalan pada hakekatnya ditujukan sebagai rencana dan arah dari pengembangan wilayah. Pembangunan jalan harus mempertimbangkan kondisi wilayah, baik dari segi potensi wilayah dan sumber daya alam maupun kondisi strategisnya. Sehingga dengan adanya jaringan jalan yang telah terstruktur dengan baik, maka berbagai

kegiatan investasi akan berkembang dengan efisien dan efektif, yang pada akhirnya akan menghasilkan nilai manfaat yang tinggi bagi perkembangan suatu wilayah.

Dalam konteks ekonomi, infrastruktur jalan bukan hal sosial masyarakat yang merupakan tempat bertumpuh dalam perkembangan ekonomi. Tanpa ketersediaan infrastruktur jalan dan pembangunan sarana dan prasarana yang bisa digunakan oleh masyarakat dalam meningkatkan ekonomi yang memadai, maka pertumbuhan ekonomi sangat sulit dicapai. Dengan demikian infrastruktur jalan yang bagus dan baik maka akan meningkatkan dan mempercepat arus barang dan jasa yang tentu mempunyai akibat besar terhadap perputaran ekonomi masyarakat secara cepat dan berujung kepada peningkatan perekonomian suatu daerah. Oleh karena itu, peranan pemerintah dalam hal pembiayaan pembangunan jalan sangat besar terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

Dalam hal ini kaitannya dengan kebijakan pemerintah Kota Semarang yang menerapkan kebijakan jalan satu arah di beberapa titik ruas jalan. Kebijakan yang telah di terapkan tersebut memiliki dampak positif terhadap akses kenyamanan dalam berlalu lintas karena ampuh dalam mengurangi kemacetan, namun jika di lihat dari sisi lain kebijakan ini dapat berdampak positif ataupun negative terhadap beberapa masyarakat sebagai pengguna jalan.

2.5 Peran Penting UMKM Dalam Pembangunan Perekonomian Di Indonesia

UMKM merupakan suatu usaha yang potensial bagi perkembangan perekonomian di Indonesia sehingga dalam pelaksanaannya perlu dioptimalkan dan digali kembali potensi-potensi yang ada untuk peningkatan pembangunan ekonomi

masyarakat (Amiliyatus S & Ashar, 2015). Pengembangan ini tentu saja akan lebih berkembang dengan baik dengan adanya dukungan dari pemerintah dalam memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan sebagai penunjang pelaksanaan dan kemajuan usaha yang dijalankan agar dapat menghasilkan kualitas produksi yang baik sehingga dapat bersaing dengan pasar internasional. Dari perspektif duniapun di akui bahwa usaha mikro dan menengah (UMKM) memainkan suatu peran yang sangat vital di dalam pembangunan dan pertumbuhan ekonomi, tidak hanya di negara-negara sedang berkembang, tetapi juga di negara-negara maju (Tambunan, 2009). Di negara maju UMKM sangat penting tidak hanya karena kelompok usaha tersebut paling banyak menyerap tenaga kerja di bandingkan usaha besar, seperti halnya di negara berkembang.

Pertumbuhan dan pengembangan sektor UMKM sering diartikan sebagai salah satu indikator keberhasilan pembangunan, khususnya bagi negara-negara yang memiliki income perkapita yang rendah. Sebagai gambaran pada tahun 2011-2012, walau sumbangannya dalam output nasional (PDB) hanya sebesar 57,94 persen, namun UMKM memberi kontribusi sebesar 99,9 persen dalam jumlah badan usaha di Indonesia serta mempunyai andil 97,24 persen dalam penyerapan tenaga kerja (www.depkop.go.id) dalam (Wibowo, Arifin, & Sunarti, 2015).

Di Indonesia sudah sering dinyatakan dalam banyak seminar dan lokakarya, dan juga banyak di bahas di media-media massa bahwa UMKM di Indonesia sangat penting, terutama sebagai sumber pertumbuhan kesempatan kerja atau pendapatan. Pernyataan ini tentu tidak tanpa alasan, faktanya menunjukkan bahwa memang

kesempatan kerja yang di ciptakan oleh kelompok usaha tersebut jauh lebih banyak di bandingkan dengan tenaga kerja yang di serap di usaha besar. Oleh karena itu, UMKM sangat di harapkan untuk bisa terus berperan secara optimal dalam upaya menanggulangi pengangguran yang jumlahnya cenderung meningkat setiap tahunnya. Dengan banyak menyerap tenaga kerja berarti UMKM juga punya peran yang strategis dalam upaya pemerintah memerangi kemiskinan di dalam negeri.

Dalam (Amiliyatus S & Ashar, 2015) Kelompok sektor industri UMKM sendiri terdiri dari sektor industri besar, dan sedang dengan jumlah tenaga kerja 20 orang lebih, serta kelompok industri kecil dan rumah tangga dengan tenaga kerja kurang dari 20 orang. UMKM terdapat di semua sektor ekonomi, termasuk di industri manufaktur dan perdagangan. Berdasarkan Undang-Undang No.9 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil (UK), Industri dan Dagang Kecil (IDK) tergolong industri Usaha Kecil. Batasan IDK didefinisikan oleh Departemen Perindustrian dan Perdagangan (Deperindag) sebagai kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh perseorangan atau rumah tangga maupun suatu badan, bertujuan untuk memproduksi barang ataupun jasa untuk diperniagakan secara komersial yang mempunyai kekayaan bersih paling banyak Rp 200 juta dan mempunyai nilai penjualan per tahun sebesar Rp 1 miliar atau kurang. Selain itu Deperindag juga menggunakan jumlah tenaga kerja untuk mengklasifikasikan ukuran usaha. Industri dan dagang mikro (IDMI) adalah 14 orang, industri dan dagang kecil (IDK) berjumlah 5-9 orang. Industri dan dagang menengah (IDM) berjumlah 20-99 orang dan industri dan dagang besar (IDB) berjumlah 100 orang atau lebih.

Peran pemerintah dalam rangka mengembangkan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) memang sangat diperlukan. Karena UMKM merupakan salah satu usaha yang potensial untuk meningkatkan perekonomian serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sehingga perlu adanya pemberdayaan dari segi sumber daya manusia sampai pada pengadaan sarana dan prasarana. Selain itu, ada banyak manfaat dari adanya UMKM yaitu dapat menyerap banyak tenaga kerja serta mengurangi tingkat pengangguran. “Tujuan mulia yang ingin dicapai sektor publik, yaitu kesejahteraan sosial (*social welfare*) dengan sendirinya menuntut tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*). Saat ini tuntutan agar pemerintah mampu secepatnya merealisasikan pencapaian kesejahteraan sosial, semakin besar.” Berikut klasifikasi UMKM menurut Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 :

Tabel 2.1 Tabel Karakteristik UMKM Menurut UU Nomer 20 Tahun 2008

No	URAIAN	KRITERIA	
		ASSET	OMZET
1	USAHA MIKRO	Max 50 Jt	Max 300 jt
2	USAHA KECIL	> 50 jt - 500 jt	> 300 jt - 2,5 M
3	USAHA MENENGAH	> 500 jt - 10 M	> 2,5 M - 50 M

Sumber : Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008.

2.6 Pendapatan

Mankiw (2006) menyatakan bahwa pendapatan total adalah total penerimaan yang di milik suatu unit usaha yang di peroleh dari hasil penjualan output.

Penerimaan total adalah output di kali harga jual, dapat di hitung dengan rumus sebagai berikut :

$$TR = P \times Q$$

Dimana:

TR = Total revenue (penerimaan total)

P = Harga jual

Q = Output

Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan secara umum yaitu penggunaan teknologi produksi, permodalan, stabilitas nasional, dan kebijakan pemerintah. Pendapatan juga dapat di klasifikasikan sebagai:

1. Gaji dan Upah yang di terima dari gaji pokok, kerja sampingan, dan kerja lembur.
2. Usaha sendiri yang meliputi hasil bersih dari usaha sendiri, komisi, atau penjualan dari kerajinan, Eeng Ahman (2007) dalam (Jaya, Made, & Suwena, 2014)

Pendapatan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pendapatan bersih yang merupakan hasil yang diterima dari jumlah seluruh penerimaan setelah dikurangi pengeluaran biaya operasi. Sementara pendapatan diperoleh apabila terjadi transaksi antar pedagang dengan pembeli dalam satu kesepakatan bersama. Serta pendapatan yang di terima sesudah di berlakukannya penerapan jalan satu arah pada daerah Kota Semarang. Pendapatan yang di maksud adalah pendapatan dari pedagang UMKM yang menjual barang dan jasa kepada konsumen. UMKM yang di maksud di sini

menjual barang yang di produksi sendiri dan barang atau jasa yang tidak di produksi sendiri, melainkan pedagang hanya memberikan jasa perdagangan berupa barang/jasa. Pendapatan pedagang UMKM yaitu hasil berupa uang di dapatkan dari hasil berdagang di sepanjang jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang. Pendapatan pedagang dalam penelitian ini adalah pendapatan bersih rata-rata setiap bulan dalam satuan rupiah, yang diperoleh pedagang pada saat berjualan di jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang sebelum dan sesudah adanya kebijakan jalan satu arah.

2.7 Strategi UMKM

Strategi adalah suatu perangkat untuk mencapai tujuan. Dalam perkembangannya , konsep mengenai teori strategi terus berkembang. Hal ini dapat ditunjukkan adanya perbedaan konsep mengenai strategi. Hal ini dapat di tunjukkan dengan perbedaan konsep mengenai strategi. Beberapa definisi strategi yang di kemukakan oleh pakar :

1. Menurut Chandler (1962) dalam rangkuti (2015)

Stretegi merupakan alat untuk mencapai tujuan perusahaan dalam kaitannya dengan tujuan jangka panjang, progam tidak lanjut, serta prioritas alokasi sumber daya.

2. Menurut Learned, Christensen, Andrews, dan Guth (1965) dalam rangkuti (2015)

Strategi merupakan alat untuk menciptakan keunggulan bersaing. Dengan demikian salah satu fokus strategi adalah merumuskan apakah bisnis tersebut harus ada atau tidak.

3. Menurut Agyris (1979) Steiner dan Miner (1977) dalam Ranguti (2015)

Strategi merupakan respon secara terus menerus maupun adaptif terhadap peluang dan ancaman eksternal serta kekuatan dan kelemahan internal yang dapat mempengaruhi organisasi.

Berbicara tentang Industri UMKM di tanah air saat ini menghadapi situasi yang demikian sulit di tengah perubahan lingkungan bisnis yang semakin kompleks. Peranan UMKM yang sangat besar terhadap pertumbuhan ekonomi, memberikan penjabaran bahwa UMKM harus dapat ditingkatkan lebih baik lagi. UMKM akan mampu bertahan dan bersaing apabila mampu menerapkan pengelolaan manajemen secara baik yaitu dengan bagaimana sebuah strategi pemasaran yang dilakukan.

Menurut Craven dan Kuitp dari (Purwanto, 2008), strategi pemasaran adalah sebagai analisis strategi pengembangan dan pelaksanaan kegiatan dalam strategi penentuan pasar sasaran bagi produk pada tiap unit bisnis, penetapan tujuan pemasaran, dan pengembangan, pelaksanaan, serta pengelolaan strategi program pemasaran, penentuan posisi pasar yang dirancang memenuhi keinginan konsumen pasar.

Dalam hal ini kaitannya dengan penelitian yang dilakukan yaitu bagaimana adanya sebuah kebijakan yang telah mengubah lingkungan bisnis pada suatu tempat, tepatnya pada sepanjang jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang yang telah

di buat lajur hanya menjadi satu arah. Menurut Wheelen & Hunger (2000 ; 10) menyatakan bahwa : “Ada banyak faktor yang mempengaruhi kinerja perusahaan diantara faktor eksternal lingkungan bisnis yang dapat mempengaruhi kinerja perusahaan adalah kebijakan pemerintah, kekuatan hukum dan politik, teknologi, sumberdaya, dan lain-lainnya. Dengan hal lingkungan bisnis pedagang UMKM yang ada di sepanjang trotoar jalan tersebut mengalami perubahan pendapatan dari berubahnya lingkungan bisnis, hal ini di karenakan masyarakat minim informasi tentang produk-produk baru yang di pasarkan para pedagang UMKM tersebut. Dengan adanya kebijakan ini pengendara yang hendak menuju kawasan tersebut harus memutar melalui jalan lain sehingga waktu dan biaya yang dikeluarkan akan meningkat. Konsumen mungkin akan lebih memilih untuk melakukan aktivitas perekonomian di kawasan lain yang memiliki tingkat aksesibilitas lebih tinggi, dan itu akan sangat baik jika para pedagang UMKM dapat melaksanakan strategi pemasaran yang di buat untuk dapat meningkatkan pendapatannya meningkat.

2.8 Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dikutip ini merupakan penelitian yang berkaitan dengan adanya penerapan kebijakan arus lalu lintas pada jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang yang sekarang di jadikan menjadi satu arah di mana masih terdapat perbedaan objek tempat yang di teliti. Penelitian terdahulu berasal dari ringkasan hasil-hasil penelitian yang relevan dan mendukung dalam penelitian ini. Berikut penelitian yang relevan.

Tabel 2.2
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti/Tahun /Judul	Tujuan Penelitian	Variabel dan Alat Analisis	Hasil Penelitian
1.	Mohammad Hudalloh, A. Yusuf Imam Sujai, Budi Wahono/2014/ Pengaruh Kebijakan Jalur Satu Arah Terhadap Penerimaan Penjualan UMKM Kota Malang “Studi Kasus UMKM Sektor Tradisional Lingkar Brawijaya Meliputi Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan Mayjen Panjahitan”	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis perbedaan dalam penerimaan penjualan pada UMKM Sektor Traditioanal , dari kebijakan pemerintah terhadap penerapan jalan satu arah Lingkar Brawijaya	Variabel : 1. Kebijakan jalan satu arah 2. Pendapatan pedagang UMKM sektor tradisional Menggunakan analisis kuantitatif dengan metode analisis studi kasus yang menganalisa dengan menggunakan alat uji sampel pasangan (uji t).	Dari hasil penelitian di ketahui terdapat perbedaan yang signifikan dalam penerimaan penjualan pada sektor Usaha Mikro Kecil dan Menengah terhadap kebijakan pemerintah yang relevan. Dapat di pahami juga bahwa reaksi sektor usaha mikro kecil dan menengah terhadap kebijakan pemerintah terdapat pengaruh perbedaan penjualan yang di terima oleh UMKM sktor tradisional sejak pelaksanaan kebijakan.
2.	Nur Amiliyatus S, Khusnul Ashar /2015/ Analisis Perubahan Permintaan Dan Pendapatan Sektor UMKM Sebagai Dampak Perubahan Kebijakan Pemerintah Daerah (Studi Kasus Sektor Umkm Barang Dan Jasa Di Jalan Gajayana-Mt Haryono-Mayjend Panjaitan Sebelum Dan Sesudah Penerapan Kebijakan	Tujuan penelitian ini adalah mengetahui kondisi permintaan dan pendapatan sektor UMKM yang berada di jalan Gajayana-MT Haryono-Mayjend Panjaitan sebelum dan sesudah penerapan kebijakan transportasi jalur satu arah di kota Malang	Variabel : 1. Kebijakan jalan satu arah 2. Pendapatan pedagang sektor UMKM Menggunakan analisis statistic deskriptif, Analisis statistik yang digunakan untuk uji hipotesis adalah Uji Rank Bertanda Wilcoxon (Wilcoxon Signed-Rank Test)	Hasil yang didapat adalah permintaan dan pendapatan sektor UMKM sebelum dan sesudah penerapan transportasi jalur satu arah ini berbeda secara nyata. Permintaan dan pendapatan sektor UMKM di sepanjang jalan Gajayana-MT Haryono-Mayjend Panjaitan lebih tinggi ketika penerapan jalur dua arah diterapkan daripada penerapan jalur satu arah.

	Transportasi Jalur Satu Arah Di Kota Malang)			
3.	Bakthi Pangestu /2016/ Evaluasi Kebijakan Satu Arah Di Jalan Let. Jen. Suwarto Kota Banjar, Jawa Barat	Tujuan penelitian untuk mengevaluasi Kebijakan Jalan Satu Arah Di Jalan Let. Jend. Suwarto Kota Banjar, Jawa Barat	Fokus penelitian : 1. Mengevaluasi pelaksanaan serta mengetahui kendala dan hambatan penerapan jalan satu arah di jalan et. Jend. Suwarto Kota Banjar 2. Dampak penerapan jalan satu arah terhadap pemerintah dan masyarakat. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan berpengaruh pada perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat. Dalam penerapan kebijakannya, sistem jalan satu arah tidak selamanya berjalan 100% sesuai dengan apa yang diharapkan. Ada beberapa faktor penghambat yang mempengaruhinya. Namun bagaimanapun juga, kebijakan jalan satu arah yang diterapkan di Jalan Let. Jend. Suwarto Kota Banjar ini sangat bermanfaat, baik bagi pemerintah maupun masyarakat.
4.	Annisaa Indrarini /2016/ Identifikasi Dampak Penerapan Jalan Satu Arah Pada Jalan Prof. Dr. Ir. Herman Yohanes, Yogyakarta, Terhadap Aktivitas Perekonomian Koridor Jalan	Tujuan penelitian ini menganalisis dampak Penerapan Jalan Satu Arah Pada Jalan Prof. Dr. Ir. Herman Yohanes, Yogyakarta, Terhadap Aktivitas Perekonomian Koridor Jalan	Fokus penelitian : 1. Dampak penerapan jalan satu arah terhadap kondisi lalu lintas koridor jalan 2. Dampak terhadap aktivitas perekonomian sepanjang jalan yang di terapkan menjadi satu arah Penelitian ini menggunakan analisis deduktif-kualitatif.	Hasil penelitian membuktikan bahwa penerapan jalan satu arah memebrikan dampak besar terhadap aktivitas perekonomian seperti penurunan jumlah pengunjung dan jumlah pendapatan para pelaku usaha, dan juru parker yang cukup signifikan. Namun, beberapa usaha yang tidak terkena dampak berupa kerugian adalah usaha yang terspesialisasi dan menawarkan jasa atau barang yang spesifik.

5.	Devy Alvionita/2015/ Dampak Perubahan Jalur Satu Arah Pada Kawasan Perdagangan Dan Jasa Di Kecamatan Palu Barat Terhadap Pendapatan Masyarakat	Penelitian bertujuan untuk mengetahui bagaimana persepsi masyarakat serta mengukur dampak perubahan jalur satu arah pada kawasan perdagangan dan jasa terhadap pendapatan masyarakat di Kecamatan Palu Barat.	Fokus penelitian : 1. Mengetahui persepsi masyarakat dan dampak terhadap perubahan pendapatan terhadap perubahan jalur satu arah pada kawasan perdagangan dan jasa di Kecamatan Palu Barat Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-kualitatif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan jalur satu arah yang diberlakukan pada kawasan perdagangan dan jasa di Kecamatan Palu Barat banyak menuai pro dan kontra dari masyarakat, yang berdampak terhadap jarak tempuh yang menjadi panjang dan jauh, biaya transportasi yang dikeluarkan bertambah, namun tidak terlalu berdampak terhadap pendapatan.
6.	Rizka Aprilia, Rusdiarti/2017/ Dampak Revitalisasi Pasar Tradisional Terhadap Pendapatan Pedagang Di Pasar Bulu Semarang	Penelitian bertujuan untuk melihat dampak revitalisasi Pasar Tradisional terhadap pendapatan pedagang di Pasar Bulu Semarang.	1.Melihat dampak revitalisasi pasar tradisional terhadap pendapatan pedagang di pasar buku Kota Semarang. 2. Melihat dampak revitalisasi pasar tradisional terhadap aspek sosial budaya,ekonomi dan fisik. Jenis penelitian kualitatif dan kuantitatif,dengan teknik analisis data model interaktif dan uji t sampel berpasangan.	hasil menunjukkan revitalisasi tidak mengubah hubungan sosial antara penghuni pasar, pasar juga menjadi lebih bersih dan rapi. Rata-rata pendapatan pedagang sebelum revitalisasi sebesar Rp 5.280.000, sedangkan sesudah revitalisasi sebesar Rp 3.366.000. Kesimpulan dalam penelitian ini adalah revitalisasi berdampak pada penurunan pendapatan pedagang di Pasar Bulu Semarang.
7.	Nunung Nuring Hayati,Ahmad Hasanuddin, Grendy Firma Setiawan/2015/Evaluation Of One Way	Untuk membandingkan kinerja sebelum dan sesudah perubahan arah di Kawasan Pasar Tanjung	Fokus : 1.mengetahui kinerja dari jalan itu sendiri dari sebelum dan sesudah adanya kebijakan	Berdasarkan hasil penelitian, Secara keseluruhan, kinerja setelah perubahan menunjukkan perubahan yang berarti. Faktor yang berpengaruh

	Traffic Flow Policy Changes In City Of Jember		2. mengetahui faktor-faktor lain dari kinerja jalan tersebut Metode analisis data yang di gunakan adalah Formulir UR-1, UR-2 dan UR-3 pada MKJI 1997 dan uji t berpasangan.	adalah pertumbuhan kendaraan. Kebijakan Dinas Perhubungan merubah arah lalu lintas di kota Jember, ditinjau dari nilai DS berdampak baik di kawasan Pasar Tanjung, namun memindahkan kemacetan di jalan A Yani yang mengalami titik jenuh tinggi.
8.	Edy Suandi Hamid dan Y. Sri Susilo/2011/Strategi Pengembangan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	Penelitian ini bertujuan menyusun strategi yang operasional dan tepat untuk mengembangkan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).	Focus penelitian : menyusun strategi yang operasional dan tepat untuk mengembangkan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Metode analisis yang digunakan adalah pendekatan deskriptif	Pengembangan UMKM tidak hanya oleh UMKM saja, tetapi juga harus di dukung semua stakeholder. Dukungan diharapkan datang dari asosiasi bisnis, perguruan tinggi, dan instansi terkait di kabupaten/kota di DIY. Kebijakan pemerintah juga diperlukan untuk mendorong pengembangan UMKM.

Dari tabel di atas, terdapat beberapa persamaan dan beberapa perbedaan antara peneliti ini dengan penelitian terdahulu. Adapun persamaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Meneliti mengenai adanya kebijakan jalan satu arah.
2. Meneliti mengenai tentang dampak adanya kebijakan jalan satu arah.

Sedangkan perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah sebagai berikut :

1. Obyek yang di teliti adalah pedagang UMKM di jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang, sedangkan penelitian terdahulu meneliti tentang

kebijakan jalan satu arah di Meliputi Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan Mayjen Panjahitan Kota Malang, Jalan Let. Jen. Suwanto Kota Banjar, Jawa Barat, Jalan Prof. Dr. Ir. Herman Yohanes di Yogyakarta, Kota Jember.

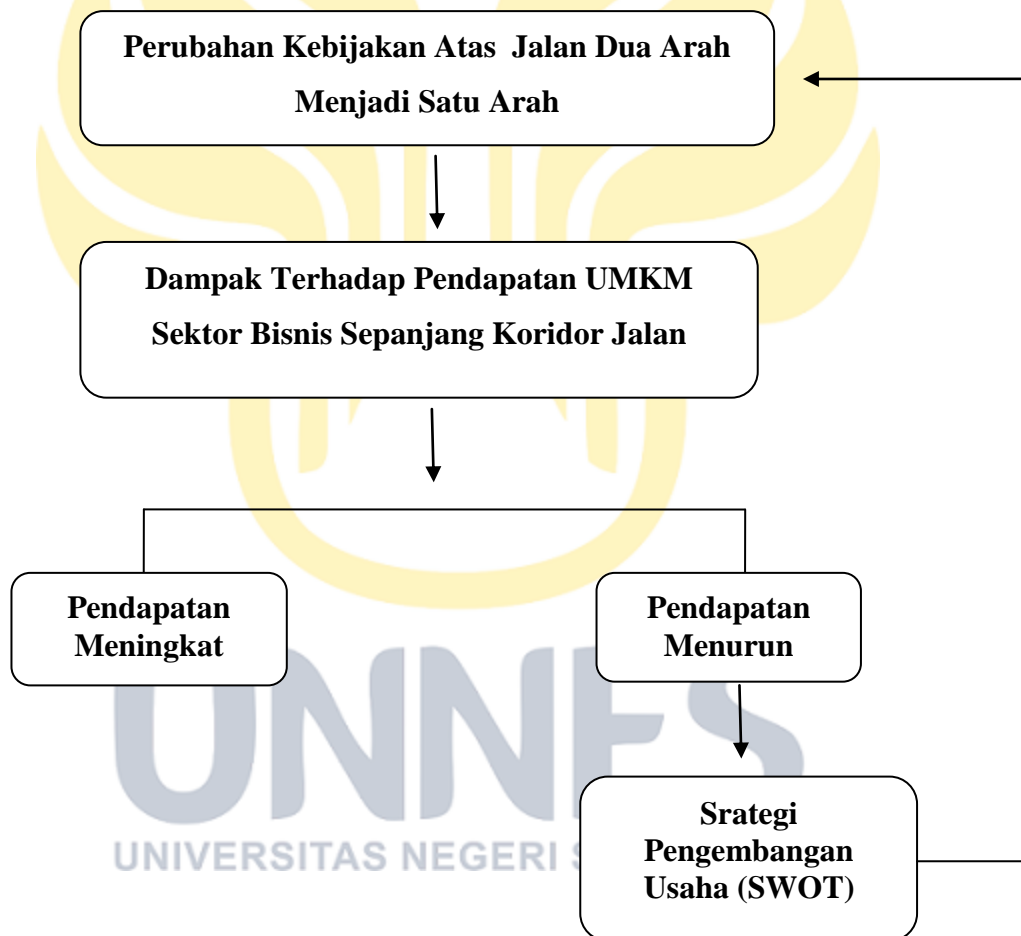
2. Menggunakan pendekatan analisis kuantitatif, sedangkan pada penelitian terdahulu menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

2.9 Kerangka Berpikir

Suatu kebijakan yang telah ditetapkan pemerintah pastinya di dalamnya sudah terencana di jauh-jauh hari, penerapan jalan satu arah yang pada awal tahun 2017 yang telah diterapkan di beberapa titik ruas jalan yang sering mengalami kemacetan sudah terlaksana. Namun penerapan jalan satu arah ini di sisi lain selain mengurangi kemacetan pastinya juga akan merubah aktivitas perekonomian yang ada di sepanjang koridor jalan.

Jalur yang awalnya dua arah kemudian diubah menjadi satu arah ternyata membuat banyak orang beranggapan bahwa jalur semakin kacau (harus berputar jauh). Ternyata jalur yang semakin kacau tersebut membuat para konsumen mulai enggan melewati jalan tersebut dan menurunkan minat mereka terhadap produk bisnis baik di barang maupun jasa di sekitar Jalan MH Thamrin-Gajah Mada. Penurunan minat konsumen tersebut berimplikasi pada menurunnya jumlah permintaan konsumen & produk sektor bisnis baik barang maupun jasa di daerah tersebut. Penurunan tersebut jelas akan menurunkan pendapatan pemilik sektor bisnis tersebut. Dari alur berpikir seperti itu, penulis menganggap bahwa perlunya meneliti tentang seberapa besar pengaruh terhadap pendapatan dan mengatasi permasalahan diatas

yaitu bagaimana strategi pengembangan usaha yang dapat di lakukan untuk meningkatkan pendapatan kembali. Dengan adanya sebuah penurunan pendapatan yang di rasakan oleh pedagang UMKM di sepanjang jalan tersebut, maka dapat di lakukan cara mengenai bagaimana pendapatan meningkat kembali. Oleh karenanya penelitian ini juga berfokus pada strategi pengembangan usaha yang dapat di lakukan para pelaku UMKM untuk dapat meningkatkan pendapatannya.



Gambar 2.2 Kerangka Berpikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Jenis karakteristik sektor UMKM yang ada di sepanjang jalan MH Thamrin-Gajah Mada daerah Kota Semarang dari hasil penelitian disebutkan bahwa dominasi sektor UMKM yang terdapat di sepanjang kawasan kedua jalan tersebut adalah sektor UMKM barang.
2. Berdasarkan hasil analisis yang menggunakan Uji T berpasangan (*paired t test*) variabel pendapatan rata-rata mengalami perubahan penurunan yang signifikan. Hal ini ditunjukkan pada hasil $0,000 < 0,05$ yang artinya terdapat perbedaan yang signifikan untuk usaha barang dan usaha jasa. Hasil untuk sektor UMKM jenis barang menunjukkan bahwa pendapatan pedagang yang sebelum penetapan kebijakan adalah sebesar Rp15.950.000,00 per bulan, sedangkan setelah penetapan kebijakan sebesar Rp10.492.100,00 per bulan, maka dari hasil perhitungan tersebut rata-rata pendapatan dari usaha sektor barang turun sebesar 34%. Sedangkan untuk usaha sektor jasa pendapatan pedagang sebelum penetapan kebijakan adalah sebesar Rp 5.650.000,00 per bulan, setelah penetapan kebijakan sebesar Rp 3.350.000,00 per bulan, dari hasil perhitungan tersebut rata-rata pendapatan dari usaha sektor jasa turun sebesar 40%.

3. Strategi pengembangan sektor UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang antara lain: Pengembangan usaha ditempat lain diimbangi dengan keunggulan produk usaha yang dijalankan masing-masing pelaku usaha, pembinaan usaha oleh dinas terkait kepada sektor UMKM yang ada disepanjang jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang, melakukan inovasi sesuai dengan kebutuhan usaha yang dijalankan, menciptakan bentuk promosi usaha dengan penggunaan teknologi media sosial ataupun bentuk internet lainnya, peran pemerintah atau kontribusi pihak eksternal dalam memberikan pelatihan yang dibutuhkan dari setiap jenis usaha yang dimiliki, bantuan pemerintah dalam mengembangkan, bantuan dalam segi finansial maupun materil yang sesuai kebutuhan atau keperluan dari pemilik sektor UMKM yang ada, menjaga harga jual produk yang relative sama dengan para pesaing, perlunya koordinasi antara dinas-dinas terkait dengan para pelaku usaha guna menciptakan strategi pengembangan usaha sektor UMKM di Jalan MH Thamrin-Gajah Mada.

5.2 **Saran**

1. Pemerintah harus meninjau ulang kebijakan transportasi jalur satu arah yang diterapkan di jalur jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang dikarenakan pertimbangan-pertimbangan yang muncul dari sisi ekonomi masyarakat yang kurang baik sebagai dampak penerapan kebijakan tersebut. Pemerintah bisa meninjau ulang kebijakan dengan melakukan observasi lapangan langsung dengan masyarakat disertai pertimbangan-pertimbangan

dari pengamat mempiris. Jika pemerintah tidak meninjau ulang kebijakan tersebut, khawatir sebagian besar sektor UMKM akan terkena dampak yang lebih buruk lagi seperti gulung tikar dan lain lain.

2. Pemerintah perlu memberikan kebijakan yang efektif, kemudian pemerintah dapat melakukan pembinaan untuk memberikan bekal yang cukup kepada sektor UMKM agar dapat meningkatkan kemampuan manajemen dan orientasi kewirausahanya guna mengembangkan usaha sektor UMKM yang ada di jalan MH Thamrin-Gajah Mada Kota Semarang agar mampu berkembang dan mampu meningkatkan omset.
3. Bagi pelaku usaha, dapat melakukan pemasaran secara telemarketing dengan memanfaatkan teknologi internet penggunaan media sosial ataupun bentuk aplikasi lainnya agar konsumen dapat dengan mudah mengakses info tentang produk yang di miliki.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2006). *Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta : Rineka Cipta
- Allibagio, M. A., Kurnia, I. R., Ismiyati, & Setiadi, B. H. (2017). Analisis Kinerja Dan Nilai Manfaat Diberlakukannya Sistem Satu Arah (Studi Kasus Simpang Lima Semarang). <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkts> , Volume 6, Nomor 3.
- Alvionita, D. (2015). Dampak Perubahan Jalur Satu Arah Pada Kawasan Perdagangan dan Jasa di Kecamatan Palu Barat Terhadap Pendapatan Masyarakat. *Program Studi S1 Pendidikan Geografi Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Tadulako* .
- Amiliyatus S, N., & Ashar, K. (2015). Analisis Perubahan Permintaan Dan Pendapatan Sektor UMKM Sebagai Dampak Perubahan Kebijakan Pemerintah Daerah . *Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya*, 5.
- Aprilia, R., & Rusdiarti. (2017). Dampak Revitalisasi Pasar Tradisional Terhadap Pendapatan Pedagang di Pasar Bulu Semarang. *Economics Development Analysis Journal* .
- BPS Kota Semarang, Indikator Perkembangan Penduduk Kota Semarang 2012-2015.
- Burhani, R. (2017, Februari Kamis). *Jalan searah di Semarang turunkan omzet pedagang*. Retrieved January Senin, 2018, from Antara News: <https://www.antaraneews.com/berita/614290/jalan-searah-di-semarang-turunkan-omzet-pedagang>
- Case, K. E., & Fair, R. C. (2007). *Principles Of Economics Edition-8*. Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall.
- David, Fred R. 2006. *Manajemen Strategi: Konsep-Konsep*. Edisi Ke-sepuluh. Jakarta : Salemba Empat
- Direktorat Lalu Lintas, Polda Jateng, Jumlah Kendaraan Pribadi Kota Semarang Tahun 2012-2016.
- Dwi, A. (2017, Februari Selasa). *Omzet Pelaku Bisnis Merosot*. Retrieved Januari Senin, 2018, from Radar Semarang.com: <http://radarsemarang.com/2017/02/01/omzet-pelaku-bisnis-merosot/>

- Farasolina, R. (2018, Januari Rabu). *Dampak Jalur Dua Arah Jalan Thamrin, Dishub Lakukan Pantauan*. Retrieved January Senin, 2018, from Asatu.id: <http://asatu.id/2018/01/31/dampak-jalur-dua-arrah-jalan-thamrin-dishub-lakukan-pantauan/>
- Hamdani. 2009. *Pembinaan pendampingan dan monitoring kredit usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM)* oleh business development service provider (bdsp)/kkmb. <https://hmadani75.wordpress.com/2009/12/29/pendampingan-dan-monitoring-kredit-usaha-mikro-kecil-dan-menengah-umkm-oleh-business-development-service-provider-bdspkkmb/> (di akses ada tanggal 4 Juni 2018)
- Hamid, E. S., & Susilo, Y. S. (2011). Strategi Pengembangan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Volume 12, Nomor 1, 45-55.
- Hayati, N. N., Hasanudin, A., & Setiawan, G. F. (2015). Evaluation Of One Way Traffic Flow Policy Changes In City Of Jember. *The 18th FSTPT International Symposium, Unila, Bandar Lampung*
- Heriyanto, A. W. (2012). Dampak Sosial Ekonomi Relokasi Pedagang Kaki Lima Di Kawasan Simpang. *Economics Development Analysis Journal*
- Hudalloh, M., Sujai, A. I., & Budi, W. (2014). Pengaruh Kebijakan Jalur Satu Arah Terhadap Penerimaan Penjualan Umkm Kota Malang Studi Kasus Umkm Sektor Tradisional Lingkar Brawijaya Meliputi Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan Mayjen Panjahitan. *JEMA*, Vol. 12 No. 2 Agustus 2014
- Indrarini, A. (2016). Identifikasi Dampak Penerapan Jalan Satu Arah Pada Jalan Prof. Dr. Ir. Herman Yohanes, Yogyakarta, Terhadap Aktivitas Perekonomian Koridor Jalan. *Departemen Teknik Arsitektur Dan Perencanaan*, 1.
- Irwan, Z. D. (2004). *Tantangan Lingkungan dan Lansekap Kota*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Iswidodo. (2017, January Senin). *LENGKAP, Ini Perubahan Jalur Satu Arah di Jalan Protokol Kota Semarang*. Retrieved January Selasa, 2018, from Tribun Jateng: <http://jateng.tribunnews.com/2017/01/30/lengkap-ini-perubahan-jalur-satu-arrah-di-jalan-protokol-kota-semarang>
- Jalur Searah Semarang Bakal Dievaluasi*. (2017, Juli Kamis). Retrieved Januari Senin, 2018, from Solopos.com: <http://www.solopos.com/2017/07/06/lalu-lintas-semarang-jalur-searah-semarang-bakal-dievaluasi-831398>

- Mangkoesoebroto, G. (2001). *Ekonomi Publik, Edisi-III*. Yogyakarta: BPFE.
- Moleong, L. J. (2012). *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Pangestu, B. (2016). Evaluasi Kebijakan Satu Arah. *Program Studi: Ilmu Pemerintahan STISIP Bina Putera Banjar*, 2.
- Pengolahan Data Statistik dengan SPSS 16.0*. (2010). Jakarta: Salemba Infotek.
- Peta Jalan Searah Kota Semarang 2017*. (2017, January Senin). Retrieved January Rabu, 2018, from Seputar Semarang.com: <http://seputarsemarang.com/peta-jalan-searah-kota-semarang-2017/>
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang Bagian Wilayah Kota I (BWK 1).
- Prapti, R. L., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang. *J. Dinamika Sosbud*, Volume 17 Nomor 2.
- Purwanto, D., & Yulipriyono, E. E. (2015). Efektifitas Pemberlakuan Sistem Satu Arah pada Jalan Indraprasta Kota Semarang dalam Rangka Pemerataan Sebaran Beban Lalu Lintas. *Jurnal Media Komunikasi Teknik Sipil*, Volume 21, No. 1.
- Purwanto, I. (2008). *Manajemen Strategi*. Bandung: Yrana Widya.
- Putri, U. E., & Muddakir, Y. B. (2013). Dampak Penataan Kawasan Simpanglima Kota Semarang Terhadap Pendapatan Pedagang Makanan. *Diponegoro Journal Of Economics*, Volume 2, Nomor 3.
- Rangkuti, F. (2015). *ANALISIS SWOT : Teknik Membedah Kasus Bisnis, Cara Perhitungan Bobot, Rating, dan OCAI*. Jakarta: Kompas Gramedia.
- Reksohadiprodjo, S. (2009). *Ekonomika Publik, Edisi Pertama*. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Simamora, H. (2000). *Manajemen Pemasaran Internasional*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.

- Soesilowaty, E. (2008). *Kebijakan Publik Teori dan Aplikasi*. Semarang: Universitas NEgeri Semarang Press.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: CV Alfabeta.
- Supomo, B., & Indriantoro, N. (2002). *Metode Penelitian Bisnis, Cetakan Kedua*. Yogyakarta: BFEE UGM.
- Tambunan, T. T. (2009). *UMKM Di Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Triyaningsih, S. L. (2012). Strategi Pemasaran Usaha Kecil dan Menengah. *Jurnal Ekonomi dan Perusahaan Fakultas Ekonomi Slamet Riyadi Surakarta* , 2.
- Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang
- Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Undang-Undang No 20 Tahun 2008, Karakteristik UMKM.
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2010 tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Wibisono, R. (2017, Februari Jumat). *Jalan Searah Bikin Anjlok Omzet Pedagang*. Retrieved January Senin, 2018, from Solo Pos.com: <http://www.solopos.com/2017/02/24/lalu-lintas-semarang-jalan-searah-bikin-anjlok-omzet-pedagang-795976>

- Yulianto. (2018, Maret Selasa). *Pemberlakuan Jalan Satu Arah, Dikeluhkan Pelaku Usaha*. Retrieved Maret Selasa, 2018, from Suara Merdeka.com: <http://citizennews.suaramerdeka.com/news/detail/18397/Pemberlakuan-Jalan-Satu-Arah-Dikeluhkan-Pelaku-Usaha>
- Yunanto, A. (2015). Analisis Posisi Strategis Usaha Kecil dan Menengah (UKM) Shuttlecock. *Fakultas Ekonomi Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto* .



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG