

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang dari permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, perumusan masalah, manfaat penelitian, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka pemikiran penelitian serta sistematika penulisan.

### **1.1. Latar Belakang**

Suatu kota memiliki peran sebagai sistem pelayanan kebutuhan manusia yang beragam. Untuk memenuhi keberagaman kebutuhan tersebut diimplementasikan melalui penyediaan perumahan, perdagangan dan jasa, tempat rekreasi dan jaringan angkutan yang disebut sebagai fungsi dari ruang kota (Petersen, 2004). Penyediaan kebutuhan secara spasial berwujud sebagai suatu luasan lahan yang memiliki fungsi selaras dengan kebutuhan manusia. Fungsi-fungsi lahan tersebut dalam suatu wilayah didefinisikan sebagai guna lahan. Guna lahan juga mengakomodasi pemenuhan kebutuhan manusia seperti bekerja, belanja, sekolah, istirahat di rumah dan aktivitas lainnya.

Penyediaan fasilitas kebutuhan manusia berada di lokasi yang berbeda-beda sesuai dengan distribusi fungsi guna lahan kota menyebabkan terjadinya pergerakan manusia dan barang (arus lalu lintas). Pergerakan dilayani oleh sistem transportasi (kendaraan, jalan, terminal dll) sebagai perantara untuk memudahkan manusia dari titik awal mencapai titik tujuannya. Pergerakan tersebut dipengaruhi oleh ukuran dan skala aktivitas yang berbeda-beda pada tiap jenis guna lahan atau disebut intensitas guna lahan. Khisty dan Lall (2000) menjelaskan beberapa jenis aktivitas/lahan, yaitu permukiman, industri, perkantoran, dan pusat perbelanjaan sebagai jenis lahan/aktivitas, dengan ukurannya yaitu: unit perumahan, unit kantor, luasan kantor, luasan sekolah, jumlah buruh dan jumlah karyawan. Maka dari itu terdapat hubungan antara guna lahan pada suatu wilayah dengan arus lalu lintas atau pergerakan yang dihasilkan olehnya.

Menurut Tamin (2000) kota yang berpenduduk lebih dari 1-2 juta jiwa dipastikan mempunyai permasalahan transportasi. Dirangkum pada tahun 2019 dari Kemendagri, 9 kota utama di Indonesia telah melampaui 1 juta penduduk pada tahun 2017, yaitu Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung, Makassar, Semarang, Palembang, Bandar Lampung, dan Batam. Pulau Jawa (4 kota) dan Sumatera (4 kota). Mengingat arahan pembangunan wilayah di Indonesia sekarang ini ialah *Indonesiasentris*, yang berarti pembangunan dilakukan menyeluruh di wilayah Indonesia, tidak terfokus pada Pulau Jawa maka peran Pulau Sumatera menjadi penting pula didukung dengan data bahwa pada triwulan I-2019, penyumbang utama PDB Indonesia setelah Jawa (59,03%) adalah Sumatera (21,36%) (BPS, 2019).

Bandar Lampung mempunyai peran yang penting dalam perekonomian Provinsi Lampung berdasarkan data dari BPS, Kota Bandar Lampung berkontribusi 25,45% terhadap PDRB Provinsi Lampung pada tahun 2016, dimana menempati posisi ke-2 penyumbang PDRB terbesar Provinsi Lampung. Selain itu Bandar Lampung berstatus sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan merupakan kota metropolitan, sehingga Bandar Lampung memiliki tingkat kepentingan yang tinggi di Provinsi Lampung.

Kondisi perekonomian yang kuat tentunya didukung dengan kelancaran distribusi barang produksi dan kelancaran penduduk dalam beraktivitas. Namun permasalahan seperti tata guna lahan Kota Bandar Lampung terutama guna lahan perdagangan dan jasa cenderung tumbuh dan berkembang mengikuti jaringan jalan utama (berada di sisi jalan utama) sehingga menyebabkan munculnya hambatan samping, penurunan kecepatan, peningkatan volume kendaraan dan peningkatan aktivitas keluar masuk kendaraan, hal-hal tersebut mengakibatkan turunnya aksesibilitas. Kemudian masyarakat dalam melakukan perjalanan, saat ini cenderung menggunakan transportasi pribadi, hal ini mengakibatkan volume kendaraan meningkat. Selain itu kondisi transportasi umum (BRT dan Angkot) tidak memiliki antusias yang baik dari masyarakat kota Bandar Lampung, ditambah dengan kualitas pelayanan yang tidak ada perkembangan baik dari trayek atau kualitas kendaraan. Fasilitas transportasi lain seperti halte BRT dan Angkot juga tidak berfungsi dengan semestinya, banyak yang sepi dari aktivitas naik-turun

penumpang. Tingkat pelayanan jalan raya Kota Bandar Lampung menunjukkan bahwa hanya 36% ruas jalan yang memiliki pelayanan di atas batas minimum pelayanan sesuai PerMen Perhub KM 14 tahun 2006, sisanya 66% statusnya merupakan ruas jalan raya dengan pelayanan minim bahkan dibawah standar minimum pelayanan. Berbagai permasalahan transportasi tersebut menggambarkan bahwa kondisi transportasi di Kota Bandar Lampung tidak dalam kondisi yang baik. Dalam mengantisipasi hal tersebut pergerakan harus dalam kondisi baik yaitu efektif dan mudah dilakukan oleh masyarakat. Karena pergerakan dipengaruhi oleh intensitas guna lahan. Maka dari itu perlu untuk mengetahui besaran pengaruh intensitas guna lahan (ukuran dan skala aktivitas tiap jenis guna lahan) dalam pergerakan di Kota Bandar Lampung, dengan menggunakan Model Pergerakan yang merupakan representatif dari kondisi nyata di lapangan, dapat mengetahui ukuran pengaruh Intensitas Guna Lahan terhadap pergerakan di Kota Bandar Lampung.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Aktivitas perekonomian di kota Bandar Lampung mulai menunjukkan peningkatan kebutuhan akan pelayanan sistem transportasi yang lebih mumpuni, seperti pembangunan *fly over* pada persimpangan jalan di Bandar Lampung yang berawal dari waktu tundaan dan panjang antrean yang melebihi kondisi normal. Pelayanan transportasi umum juga yang tidak menunjukkan peningkatan, mengakibatkan penduduk bergeser ke moda pribadi sebagai pilihan bepergian menjadikan pemadatan lalu lintas lebih cepat terjadi. Jalan-jalan protokol kota mulai padat walau tidak di waktu jam sibuk lalu lintas. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, dinyatakan bahwa kecepatan arus bebas jalan protokol adalah 28km/jam dan 38km/jam dan disimpulkan menyebabkan kemacetan di Kota Bandar Lampung (Sari et al, 2016).

Kondisi fasilitas transportasi yang tidak memadai sesuai kebutuhan jika dibiarkan akan menimbulkan penurunan tingkat aksesibilitas (Khisty dan Lall, 2000). Selain itu, berakibat buruk bagi perekonomian kota bandar lampung, semua aktivitas penduduk dapat terganggu dan tidak sejalan dengan tujuan perencanaan tata guna lahan dan sistem transportasi yaitu keseimbangan dan efisiensi aktivitas guna lahan

dan kemampuan transportasi. Maka perlu diadakan kajian untuk mengetahui kebutuhan aktivitas dan kondisi pergerakan terkini di lapangan. Teknik pemodelan merupakan cara untuk merepresentasikan kondisi riil lapangan dengan bentuk penyederhanaan (Tamin, 2000). Berdasarkan hal tersebut didapat pertanyaan penelitian: bagaimana model pergerakan transportasi di kota bandar lampung berdasarkan intensitas guna lahan?

### **1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dilakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui model pergerakan kota bandar lampung berdasarkan intensitas guna lahan, dalam mencapai tujuan tersebut, diperlukan sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi pergerakan kota Bandar Lampung
2. Mengidentifikasi model pergerakan kota Bandar Lampung berdasarkan intensitas guna lahan.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat terhadap:

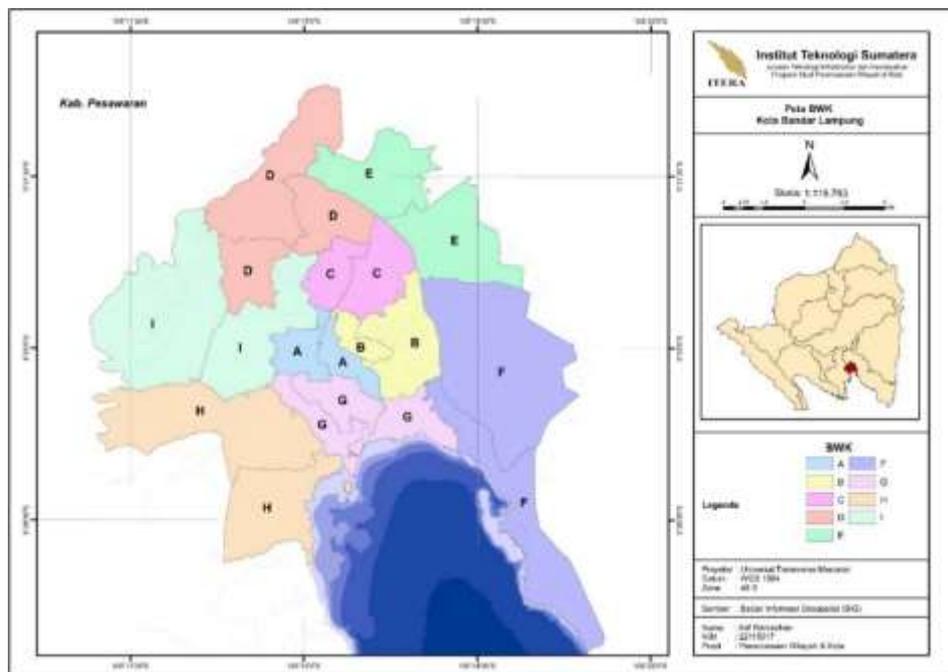
1. Mahasiswa atau peneliti untuk mengetahui permasalahan yang berkaitan dengan hubungan guna lahan dengan pergerakan bangkitan di kota Bandar Lampung. Selain itu, penelitian diharapkan menambah ilmu pengetahuan.
2. Pemerintah atau lembaga terkait serta dapat memperoleh referensi dalam perencanaan transportasi perkotaan di Bandar Lampung. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan manfaat tentang hubungan guna lahan dan transportasi untuk perencanaan transportasi perkotaan Bandar Lampung.

### **1.5. Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang Lingkup penelitian ini terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup waktu dan materi penjelasan lebih rinci mengenai ruang lingkup penelitian dijelaskan pada sub-bab berikut.

### 1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang Lingkup Wilayah yang menjadi fokus penelitian ini adalah seluruh Bagian Wilayah Kota (BWK) Bandar Lampung, yang berjumlah 9 (BWK) yang kemudian disebut dengan zona. Pengambilan wilayah BWK sebagai zona ialah dengan alasan peran Kota Bandar Lampung sebagai Pusat Kegiatan Nasional dan *growth center* di wilayah Provinsi Lampung, BWK sebagai pengembangan pusat-pusat baru yang tersebar di seluruh Kota Bandar Lampung sesuai arah pengembangan struktur kota dengan pola pusat majemuk (*multiple nuclei*).



Sumber: Hasil Analisis, 2019

**Gambar Error! No text of specified style in document..1**

#### Peta Wilayah Studi

Berikut daftar BWK beserta kecamatan anggotanya:

**Tabel I. 1**  
**Ruang Lingkup Wilayah**

No	BWK	Kecamatan
1	A	Tanjung Karang Pusat, Enggal
2	B	Tanjung Karang Timur, Kedamaian
3	C	Kedaton, Way Halim
4	D	Rajabasa, Labuhan Ratu dan Langkapura
5	E	Sukarame dan Tanjung Senang
6	F	Panjang dan Sukabumi
7	G	Teluk Betung Utara, Teluk Betung Selatan dan Bumi Waras
8	H	Teluk Betung Barat dan Teluk Betung Timur

No	BWK	Kecamatan
9	I	Kemiling dan Tanjung Karang Barat

Sumber: RTRW, 2019

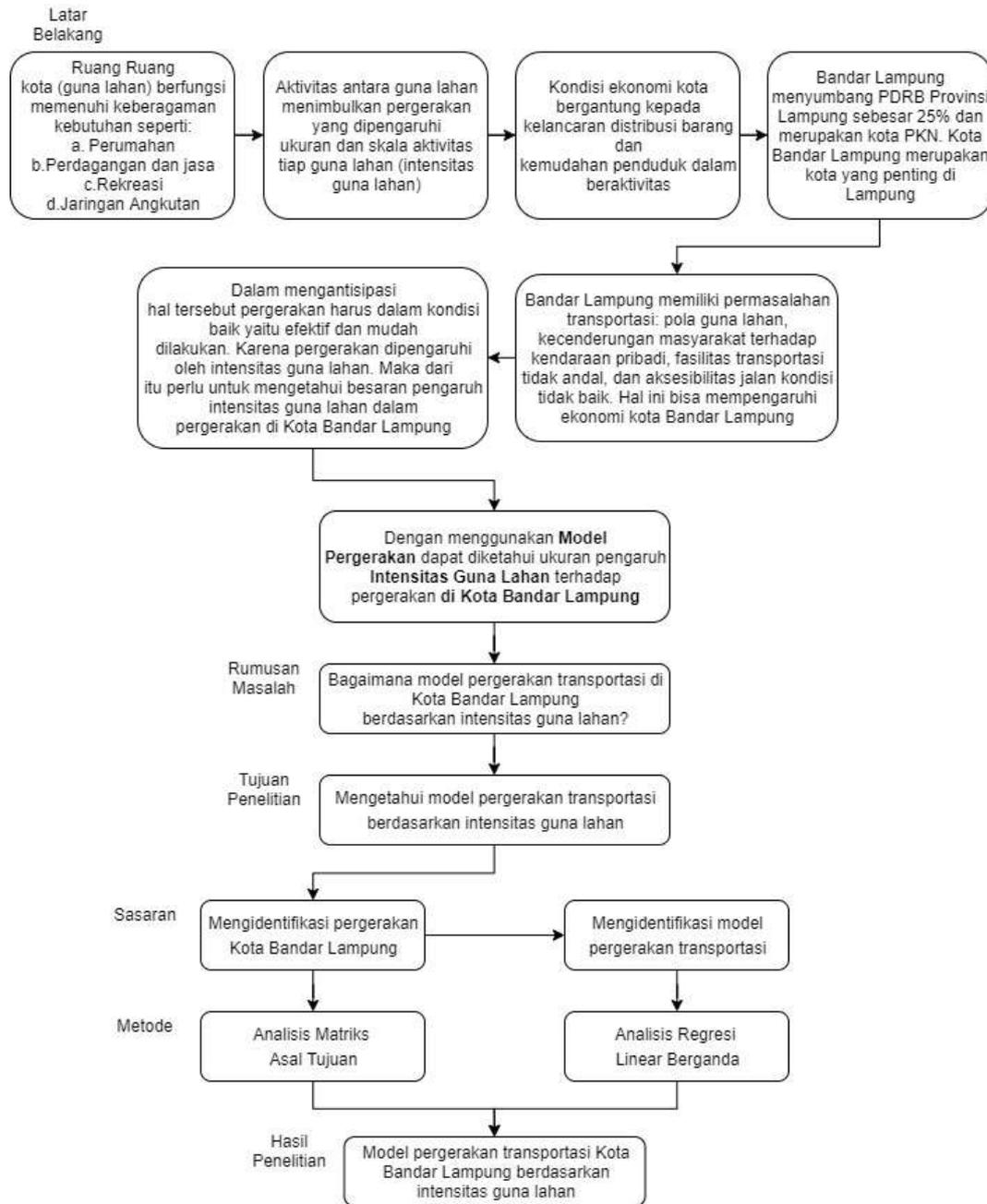
### 1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi merupakan suatu batasan dalam melakukan penelitian. Ruang lingkup materi berguna untuk membatasi ruang lingkup analisis dalam penelitian. Adapun ruang lingkup materi dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. **Sasaran 1: Besaran nilai pergerakan Kota Bandar Lampung berdasarkan intensitas guna lahan:** Pergerakan kota Bandar Lampung didasarkan pada arus lalu lintas ruas jalan diteliti pada tiap zona pada tahun 2019, dan didasarkan pada matriks asal tujuan.
- b. **Sasaran 2: Model Pergerakan kota Bandar Lampung berdasarkan intensitas guna lahan:** model pergerakan pada penelitian ini didasarkan dengan asumsi bahwa intensitas guna lahan merupakan sebab utama terjadinya pergerakan, maka dari itu asumsi lain yang mempengaruhi pergerakan tidak dimasukkan dalam penelitian. Model pergerakan akan menjelaskan ukuran besaran pengaruh intensitas guna lahan dengan pergerakan.

### 1.6 Kerangka Pemikiran Penelitian

Berdasarkan pada latar belakang, pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran yang akan dicapai, secara garis besar kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat dilihat secara rinci pada tabel berikut:



Sumber: Peneliti, 2019

## Gambar Error! No text of specified style in document..2 Kerangka Penelitian

### 1.7 Metodologi Penelitian

Dalam sub bab ini akan dijelaskan secara detail mengenai metode pengumpulan data, hingga metode analisis data, sebagai berikut.

### 1.7.1 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini untuk mendapatkan data dan informasi pendukung studi dilakukan pengumpulan data, metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan dua jenis pengumpulan data yaitu data primer dan data sekunder yang akan dijelaskan sebagai berikut.

#### 1.7.1.1 Data Primer

Pengumpulan data secara langsung di lapangan untuk mendapatkan data terkait penelitian di lokasi studi. Pengambilan data primer dilakukan dengan survei pada lokasi penelitian. Untuk pengumpulan data arus lalu lintas dan geometri jalan dibutuhkan surveyor pada masing-masing titik pengamatan. Metode pengumpulan data pada penelitian ini diantaranya:

##### a. Arus Lalu Lintas

Dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan survei arus lalu-lintas (*Traffic Counting/TC*) survei ini dilakukan dengan cara menghitung jumlah lalu lintas kendaraan yang lewat di titik survei/ titik pos pada suatu ruas yang telah ditetapkan.



Sumber: Traffic Counter, 2019

**Gambar Error! No text of specified style in document..3**  
**Tampilan Aplikasi TC**



Sumber: Traffic Counter, 2019

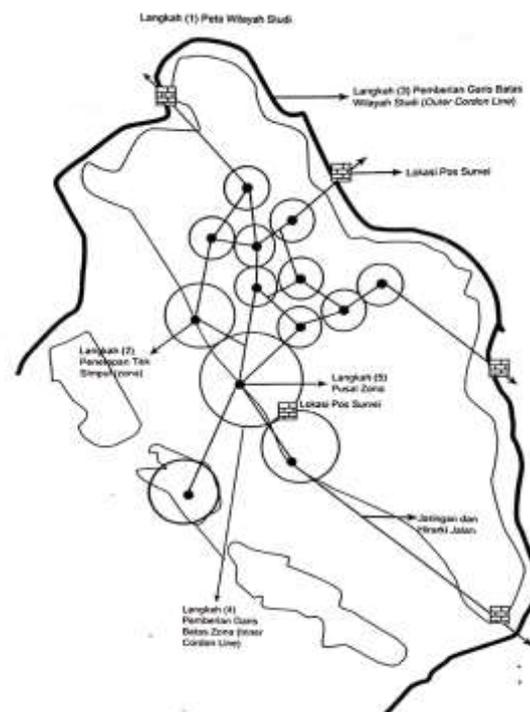
**Gambar Error! No text of specified style in document..4**  
**Tampilan Hasil Survei TC**

Perhitungan dilakukan secara manual menggunakan aplikasi pembantu "*Traffic Counter*" melalui gawai. Perhitungan dilakukan saat hari kerja dan hari libur pada tanggal 4-5 Juli 2019, 18-19 Agustus 2019, 25-26 Agustus 2019 dan 1-2 September 2019, masing-masing 1 hari pada jam puncak lalu lintas yaitu pagi hari pukul 06.30-

08.30 WIB dan sore hari pukul 16.00-18.00 WIB, dilakukan selama 2 jam dengan pola  $6 \times 15$  menit perhitungan dan  $4 \times 5$  menit istirahat

## Penentuan Titik Survei Lalu-lintas

Penentuan titik survei pada penelitian ini menggunakan metode *cordon line* dengan memperhatikan hal berikut ini (Miro, 2002: 161): menetapkan peta wilayah studi, menetapkan zona-zona atau titik simpul yang akan diteliti jumlah lalu lintas nya, memberi garis batas pada wilayah studi yang disebut garis batas luar (*external cordon line*), memberi garis batas pada zona atau titik simpul yang sudah dipilih dan ditetapkan disebut garis batas dalam (*internal cordon line*), dan menetapkan pusat zona (*centroid zone*) yang dianggap perjalanan melalui titik di pusat zona ini.



Sumber: Miro, 2002

**Gambar Error! No text of specified style in document..5**  
**Penentuan Titik Survei**

### Langkah 1: Penentuan Zona

Penentuan zona sebagai sampel pada penelitian didasarkan pada Bagian Wilayah Kota (BWK) Kota Bandar Lampung sebagai sampel penelitian mengacu pada dokumen:

1. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung 2011-2030;
2. Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan;

3. Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2012; dan
4. Peraturan Menteri PU No. 11/PRT/M/2011.

**Tabel I. 2**  
**Zona**

No.	Zona	Tipe Zona	Kecamatan
1	A	Internal	Tanjung Karang Pusat, Enggal
2	B	Internal	Kedamaian, Tanjung Karang Timur
3	C	Internal	Way Halim, Kedaton
4	D	Internal	Langkapura, Labuhan Ratu, Rajabasa
5	E	Internal	Tanjung Senang, Sukarame
6	F	Internal	Sukabumi, Panjang
7	G	Internal	Teluk Betung Utara, Teluk Betung Selatan, Bumi Waras
8	H	Internal	Teluk Betung Barat, Teluk Betung Timur
9	I	Internal	Kemiling, Tanjung Karang Barat
10	e1	Eksternal	Padang Cermin
11	e2	Eksternal	Gedong Tataan
12	e3	Eksternal	Natar
13	e4	Eksternal	Jati Agung
14	e5	Eksternal	Tanjung Bintang
15	e6	Eksternal	Tarahan

*Sumber: Peneliti, 2019*

### **Langkah 2: Penentuan Pusat Zona**

Penentuan *centroid zone* didasarkan pada arahan Pusat Pelayanan Kota Bandar Lampung pada dokumen RTRW dan merupakan titik yang dilalui oleh pergerakan penumpang secara spasial.

### **Langkah 3: Penentuan Ruas Jalan**

Ruas jalan yang dianalisis pada penelitian ini ialah ruas jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, dan kolektor sekunder sesuai dengan Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2012, memiliki fungsi menghubungkan secara berdaya guna antara Pusat Kegiatan Nasional dengan Pusat Kegiatan Lokal, antar Pusat Kegiatan Wilayah, atau antara Pusat Kegiatan Wilayah dengan Pusat Kegiatan Lokal.

**Tabel I. 3**  
**Ruas Jalan Diteliti**

No.	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Jenis Data
1	Jl. Soekarno Hatta	Arteri Primer	Primer
2	Jl Yos Sudarso	Arteri Primer	Primer
3	Jl Diponegoro	Arteri Sekunder	Primer
4	Jl Gadjah Mada	Arteri Sekunder	Primer
5	Jl Teuku Umar	Arteri Sekunder	Primer
6	Jl Imam Bondjol	Arteri Sekunder	Primer
7	Jl Wolter Monginsidi	Arteri Sekunder	Primer

No.	Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Jenis Data
8	Jl Gatot Subroto	Arteri Sekunder	Primer
9	Jl Laks R.E. Martadinata	Arteri Sekunder	Primer
10	Jl Ir Sutami	Arteri Sekunder	Primer
11	Jl P. Tirtayasa	Arteri Sekunder	Primer
12	Jl Ryacudu	Arteri Sekunder	Primer
13	Jl Pramuka	Arteri Sekunder	Primer
14	Jl Z.A. Pagar Alam	Arteri Sekunder	Primer
15	Jl Raden Imbakusuma	Arteri Sekunder	Primer
16	Jl Endro Suratmin	Kolektor Sekunder	Sekunder
17	Jl Sultan Agung	Kolektor Sekunder	Sekunder
18	Jl Tamin	Kolektor Sekunder	Sekunder
19	Jl P. Emir Moh. Noer	Kolektor Sekunder	Sekunder
20	Jl Urip Sumoharjo	Kolektor Sekunder	Sekunder
21	Jl Dr Susilo	Kolektor Sekunder	Sekunder
22	Jl K.H. Ahmad Dahlan	Kolektor Sekunder	Sekunder
23	Jl Pemuda	Kolektor Sekunder	Sekunder
24	Jl Perintis Kemerdekaan	Kolektor Sekunder	Sekunder
25	Jl Arif Rahman Hakim	Kolektor Sekunder	Sekunder
26	Jl Ki Maja	Kolektor Sekunder	Sekunder
27	Jl Untung Suropati	Kolektor Sekunder	Sekunder
28	Jl Ratu Dibalau	Kolektor Sekunder	Sekunder
29	Jl Dr Setia Budi	Kolektor Sekunder	Sekunder
30	Jl H. Agus Salim	Kolektor Sekunder	Sekunder
31	Jl Sisingamangaraja	Kolektor Sekunder	Sekunder
32	Jl Hayam Wuruk	Kolektor Sekunder	Sekunder
33	Jl Pagar Alam	Kolektor Sekunder	Sekunder
34	Jl Ratulangi	Kolektor Sekunder	Sekunder

Sumber: Dinas Perhubungan Bandar Lampung, 2019

#### Langkah 4: Penentuan Titik Pos Survei

Penentuan titik pos survei yang efektif adalah pada ruas jalan arteri primer, arteri sekunder, dan kolektor sekunder yang memotong garis batas luar (*outer cordon line*) wilayah studi yakni batas administrasi Kota Bandar Lampung menuju ke wilayah lain dan memotong garis batas dalam (*inner cordon line*) yaitu batas administrasi BWK pada zona-zona.

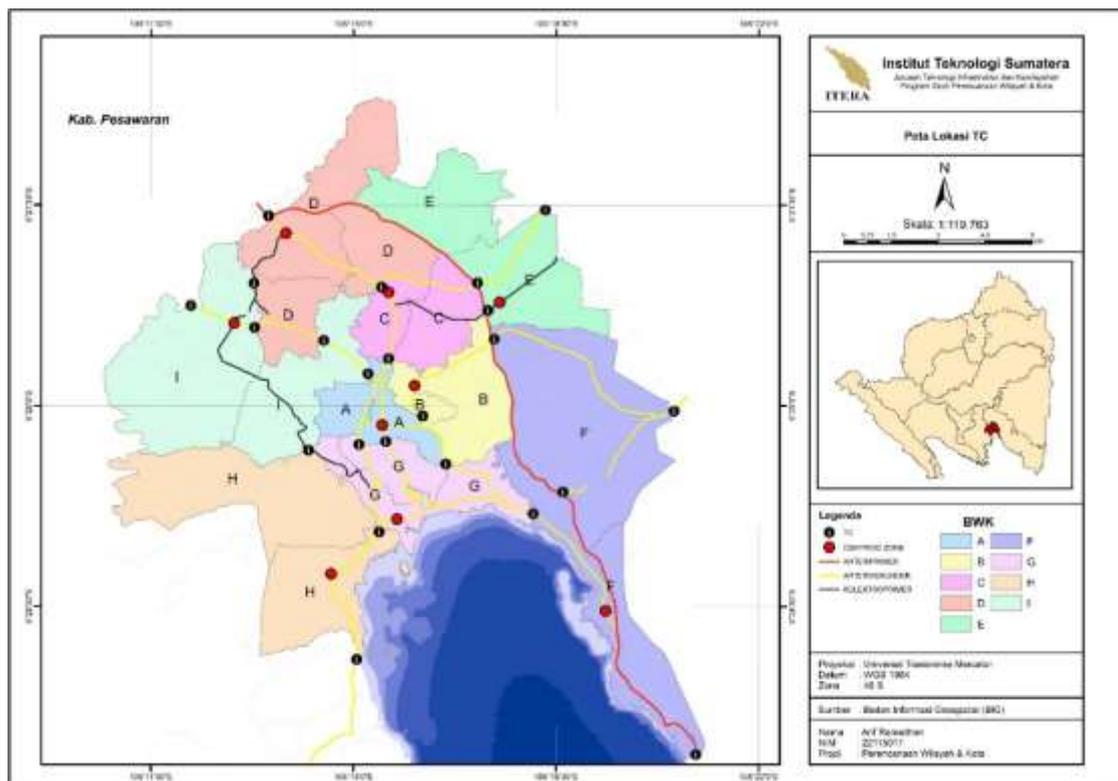
**Tabel I. 4**  
**Lokasi Titik Pos Survei Arus Lalu- Lintas**

No	Ruas Jalan	Lokasi	Kode
1	Jl Diponegoro	Masjid Al-Furqan	T1
2	Jl Gajah Mada	<i>Flyover</i> Pahoman	T2
3	Jl Teuku Umar	RS Abdul Muluk	T3
4	Jl Imam Bondjol	Pasar Bambu Kuning	T4
5	Jl W. Monginsidi	RS Bumi Waras	T5
6	Jl Gatot Subroto	Rumah Dinas Wal-Kot	T6
7	Jl RE Martadinata	TPI Lempasing	T7
8	Jl RE Martadinata	Bakso Sony VI	T8
9	Jl Yos Sudarso	Jl Yos Sudarso	T9
10	Jl Soekarno Hatta	PT Bukit Asam	T10
11	Jl Ir Sutami	PT Garuda Food	T11

No	Ruas Jalan	Lokasi	Kode
12	Jl Ir Sutami	Simpang Kawasan Industri	T12
13	Jl Antasari	<i>Flyover</i> Antasari	T13
14	Jl Urip Sumoharjo	Lampu Merah Urip-E.Suratmin	T14
15	Jl Ryacudu	<i>Flyover</i> Way Halim	T15
16	Jl Ryacudu	Polsek Sukarame	T16
17	Jl Soekarno Hatta	Bundaran Tugu Raden Intan II	T17
18	Jl Pramuka	Universitas Malahayati	T18
19	Jl Imam Bondjol	Perumahan BKP	T19
20	Jl Imam Bondjol	Gedung Balai Krakatau	T20
21	Jl Imam Bondjol	Kompi Senapan B Kemiling	T21
22	Jl Z.A. Pagar Alam	<i>Flyover</i> MBK	T22
23	Jl Ima Kusuma	Perumahan Citra Land	T23

Sumber: Peneliti, 2019

Sementara itu titik *gateway* di wilayah studi terdapat 6: Kawasan Wisata Pesawaran, PKW Kota Agung, PKN Palembang, Arah Pintu Tol Kota Baru, Arah Pintu Tol Lematang, dan arah PKN Cilegon. Setelah dilakukan analisis tersebut maka di dapatlah peta lokasi survei arus lalu lintas seperti pada gambar berikut:



Sumber: Hasil Analisis, 2019

## Gambar Error! No text of specified style in document..6 Persebaran Titik TC

### b. Geometri Jalan

Survei geometri jalan dilakukan dengan menghitung lebar ruas jalan diteliti. Data ini akan digunakan dalam menentukan besaran nilai *ekuivalensi mobil penumpang (emp)*. Pengukuran dilakukan menggunakan meteran yang dilakukan oleh surveyor pada masing-masing ruas diteliti.

### 1.7.1.2 Data Sekunder

Metodologi pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan survei ke dinas terkait dari penelitian ini. Pengumpulan data sekunder juga untuk mengetahui kondisi *existing* kota bandar lampung.

**Tabel I. 5**  
**Daftar Data Sekunder**

No	Data	Sumber Data	Tahun
1	Jumlah Pekerja (Industri, Kesehatan, Pendidikan, Kantor)	BPS, Dinas Ketenagaan Kerja, Dinas Penduduk Catatan Sipil	2019
2	Jumlah Penduduk Per Kecamatan	BPS	2019
3	Dokumen RTRW Kota Bandar Lampung	BAPPEDA	2019
4	Jumlah Fasilitas Pendidikan	BPS	2019
5	Jumlah Fasilitas Kesehatan	BPS	2019
6	Jumlah Pelajar	BPS	2019
7	Jumlah Lokasi Wisata	Dinas Pariwisata	
8	Jumlah Arus Lalu Lintas	Dinas Perhubungan	2018

Sumber: Peneliti, 2019

**Tabel I. 6**  
**Rangkuman Sumber Data Variabel**

Kode Variabel	Nama Variabel	Sumber Data
Y	Total Pergerakan	<i>Traffic Counting (Analisis MAT)</i>
X1	Jumlah Pasar Swalayan	BPS
X2	Jumlah Pasar Modern	
X3	Jumlah Toko/Pertokoan	Dinas Perizinan
X4	Jumlah Kantor	
X5	Jumlah Rumah	
X6	Jumlah Industri	BPS
X7	Jumlah Wisata	
X8	Jumlah Sekolah/Kampus	
X9	Jumlah Rumah Sakit	
X10	Luas Perdagangan Dan Jasa	RTRW (Analisis ArcGIS)
X11	Luas Perkantoran	
X12	Luas Permukiman	
X13	Luas Perindustrian	
X14	Luas Wisata	
X15	Luas SPU	

Kode Variabel	Nama Variabel	Sumber Data
X16	Luas Bangunan Pertokoan/Pasar	
X17	Luas Bangunan Kantor	
X18	Luas Bangunan Rumah	
X19	Luas Bangunan Industri	
X20	Luas Bangunan Sekolah/Kampus	
X21	Luas Bangunan Rumah Sakit	
X22	Luas Bangunan Wisata	
X23	Jumlah Pelajar	
X24	Jumlah Wisatawan	
X25	Jumlah Buruh Industri	
X26	Jumlah Pegawai	
X27	Jumlah Penduduk	

Sumber: Peneliti, 2019

## 1.7.2 Metode Analisis

Metode pengolahan data akan dijelaskan metode analisis data yang dipergunakan untuk memperoleh informasi. Metode pengolahan data yang akan dilakukan sebagai berikut berdasarkan sasaran:

### 1.7.2.1 Sasaran 1: Mengidentifikasi pergerakan kota Bandar Lampung.

Analisis berikut digunakan untuk mendapatkan besaran bangkitan dan tarikan pergerakan, arah pergerakan, dan distribusi pergerakan masing-masing zona. Dalam mengetahui pergerakan penumpang diperlukan beberapa analisis, diantaranya analisis arus lalu lintas, analisis matriks asal tujuan. Kemudian hasil dari analisis ini akan digunakan sebagai data untuk variabel pada analisis regresi linear berganda.

#### 1. Arus Lalu Lintas

Dalam menentukan arus lalu lintas yang dinyatakan dalam smp/jam, data jumlah kendaraan bermotor akan dikalikan dengan ekuivalensi mobil penumpang (emp).

$$Q_{smp} = Q_{kend} \times emp \quad (1)$$

Dimana:

$Q_{smp}$  = arus lalu lintas (smp/jam)

$Q_{kend}$  = arus kendaraan (kend/jam)

$emp$  = ekuivalensi mobil penumpang

Nilai  $emp$  didapatkan dengan menyesuaikan tipe jalan, arus lalu lintas total dua arah atau volume lalu lintas ( $kend/jam$ ) dan lebar jalur lalu lintas  $W_c$  (meter) dengan jenis kendaraan. Arus lalu lintas total dua arah adalah:

$$\sum_{i=a}^b Q_{smp\ Tx\ i} = Q_{smp\ Tx\ a} + Q_{smp\ Tx\ b} \quad (2)$$

Dimana:

$Q_{smp\ Tx\ a}$  = Arus lalu lintas arah a pada lokasi Tx;

$Q_{smp\ Tx\ b}$  = arus lalu lintas arah b pada lokasi Tx.

**Tabel I. 7**  
**Bentuk Umum Data Arus Lalu-Lintas**

Arah: $i-d$	Hari: ....			Lokasi: ....	$W_c = \dots$			Tipe Jalan: ...	
Waktu	Jenis Kendaraan			Total	emp			Smp 15menit	Qsmp/jam
					MC	LV	HV		
	MC	LV	HV		0.25	1	1.2		
6.30-6.45									
6.50-7.05									
7.10-7.25									
7.30-7.45									
7.50-8.05									
8.10-8.25									
16.00-16.15									
16.20-16.35									
16.40-16.55									
17.00-17.15									
17.20-17.35									
17.40-17.55									

Sumber: Peneliti, 2019

Selanjutnya data arus lalu lintas ( $Q_{smp}$ ) akan digunakan dalam analisis matriks asal tujuan sebagai data masukan.

## 2. Matriks Asal-Tujuan

Matriks asal tujuan (MAT) didapatkan dengan memasukkan nilai Arus lalu lintas pada masing-masing zona diteliti. MAT digunakan untuk menggambarkan pola pergerakan di dalam daerah penelitian. MAT yang digunakan merupakan matriks berdimensi dua yang setiap baris dan kolomnya menggambarkan zona asal dan tujuan di dalam daerah penelitian. Matriks berisi informasi pergerakan antar zona.

Sel dari baris atas merupakan zona tujuan yang berasal dari zona asal dari kolom pertama.

**Tabel I. 8**  
**Bentuk Umum Matriks Asal-Tujuan (Mat)**

<b>Zona</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>...</b>	<b>n</b>	<b><math>O_i</math></b>
<b>1</b>	$T_{11}$	$T_{12}$	$T_{13}$		$T_{1n}$	<b><math>O_1</math></b>
<b>2</b>	$T_{21}$	$T_{22}$	$T_{23}$		$T_{2n}$	<b><math>O_2</math></b>
<b>3</b>	$T_{31}$	$T_{32}$	$T_{33}$		$T_{3n}$	<b><math>O_3</math></b>
<b>...</b>						<b>...</b>
<b>n</b>	$T_{n1}$	$T_{n2}$	$T_{n3}$		$T_{nn}$	<b><math>O_n</math></b>
<b><math>D_d</math></b>	<b><math>D_1</math></b>	<b><math>D_2</math></b>	<b><math>D_3</math></b>		<b><math>D_d</math></b>	<b><math>T_{total}</math></b>

Sumber: Tamin, 2000

Dimana:

$T_{nn}$  = jumlah arus lalu lintas  **$Q_{smp}$**  dari zona  $n$  (asal) menuju zona  $n$  (tujuan)

$$O_i = \sum_i T_{id} \quad (3)$$

$$D_d = \sum_d T_{id} \quad (4)$$

Dimana:

$\sum_d T_{id}$  = Jumlah Bangkitan zona asal  $i$  menuju zona tujuan  $d$  pada tiap baris  $d$   
 $\sum_i T_{id}$  = Jumlah Tarikan zona asal  $d$  dari zona tujuan  $i$  pada tiap kolom  $i$

Matriks Asal-Tujuan agar mempunyai keandalan haruslah memenuhi persyaratan berikut ini:

$$T_{total} = \sum_{i=A}^I O_i = \sum_{d=A}^I D_d \quad (5)$$

Dimana:

$\sum_{i=A}^I O_i$  = jumlah kolom  $O_i$  ( $i = A$  s.d.  $I$ )

$\sum_{d=A}^I D_d$  = jumlah baris  $D_d$  ( $d = A$  s.d.  $I$ )

Selanjutnya hasil matriks, yaitu nilai  **$O_i$**  dan  **$D_d$**  akan digunakan sebagai nilai Bangkitan (*Origin*) dan Tarikan (*Destination*), yang nantinya akan digunakan pada analisis regresi linear berganda sebagai variabel  $y_1$  dan  $y_2$ .

### 1.7.2.2 Sasaran 2: Mengidentifikasi model pergerakan kota Bandar Lampung berdasarkan intensitas guna lahan.

Untuk mendapatkan model pergerakan Kota Bandar Lampung digunakan beberapa uji dan analisis, diantaranya uji normalitas, *heteroskedasticities*, *multicollinearities* dan analisis regresi linear berganda. uji dan analisis tersebut dijelaskan sebagai berikut:

#### a. Uji Normalitas

Model sebagai alat prediksi akan menghasilkan kesalahan (residu), yakni selisih data aktual dengan data hasil peramalan. Residu haruslah terdistribusi normal (Santoso, 2005). Uji normalitas dapat menggunakan tiga cara, yaitu *Shapiro-Wilks*, histogram dan/atau *normal P-P Plot*. Uji normalitas menggunakan *Shapiro-Wilks* dengan aplikasi SPSS akan dilakukan pada variabel bebas dan variabel terikat serta pada hasil regresi dengan hipotesis sebagai berikut:

**Tabel I. 9**  
**Uji Normalitas Shapiro Wilks**

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Jumlah Pasar Tradisional	.196	9	.200*	.891	9	.203

Sumber: SPSS, 2019

Kolom berwarna kuning merupakan angka *p-value* yang akan diteliti.

Dalam menentukan normalitas data tersebut dilakukan uji hipotesis sebagai berikut:

- $H_0$  = sampel terdistribusi normal;
- $H_1$  = sampel tidak terdistribusi normal.

Uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut:

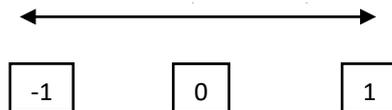
- Jika nilai probabilitas (*p-value*) > 0.05, maka  $H_0$  diterima;
- Jika nilai probabilitas (*p-value*) < 0.05, maka  $H_1$  diterima.

#### b. Uji Korelasi

Uji ini dilakukan untuk memenuhi persyaratan model matematis: variabel bebas dengan variabel terikat harus ada korelasi yang kuat baik positif maupun negatif, dan antara variabel bebas tidak terjadi korelasi yang kuat. Untuk mengukur kekuatan hubungan dua variabel, atau lebih berskala interval digunakan metode

korelasi *Bivariate Pearson Product Moment*. Kemudian akan dihubungkan antara variabel terikat (bangkitan) dengan variabel-variabel bebasnya. Analisis dilakukan dengan mengacu nilai koefisien korelasi (*Pearson Correlation*) yang berkisaran pada angka 1 sampai -1, angka tersebut menjelaskan kekuatan korelasi dengan ilustrasi sebagai berikut:

**Gambar** Error! No text of specified style in document..7



Sumber: Sarwono, 2009

Nilai positif atau negatif menggambarkan arah korelasi antara variabel, positif menggambarkan searah dan negatif berlawanan arah. Angka korelasi didapat dengan persamaan berikut:

$$r = \frac{N \sum_i (X_i Y_i) - \sum_i (X_i) \sum_i (Y_i)}{\sqrt{[N \sum_i (X_i^2) - \{\sum_i (X_i)\}^2] [N \sum_i (Y_i^2) - \{\sum_i (Y_i)\}^2]}} \quad (6)$$

Dimana:

$N$  = jumlah sampel

$X_i$  = nilai variabel bebas  $i$ ,

$Y_i$  = nilai variabel terikat  $i$ .

Dalam menentukan signifikansi angka korelasi tersebut akan dilakukan uji hipotesis sebagai berikut:

- a)  $H_0$ : tidak ada hubungan signifikan antara variabel terikat dengan variabel bebas
- b)  $H_1$ : ada hubungan signifikan antara variabel terikat dengan variabel bebas

Uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut:

- a) Jika  $p$ -value atau signifikansi  $< 0.05$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima;
- b) Jika  $p$ -value atau signifikansi  $> 0.05$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak;

Catatan: jika *output* SPSS pada angka korelasi terdapat tanda 2 bintang (\*\*) maka probabilitas atau signifikansi menjadi sebesar 0.010.

### c. Uji *Heteroskedasticities*

*Heteroskedasticities* adalah kondisi dimana residu mempunyai varians tidak konstan atau memiliki pola tertentu baik semakin meningkat atau menurun, kondisi

ini akan mempengaruhi keandalan regresi dalam memprediksi nilai, maka dilakukan uji ini agar model regresi memiliki nilai yang andal. Uji ini dilakukan dengan diagram *scatterplots* dengan memasukkan nilai residual di sumbu Y dan nilai prediksi regresi di sumbu X.

#### d. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis ini digunakan untuk mengukur besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dan memprediksi variabel terikat menggunakan variabel bebas (Sarwono, 2009). Dalam analisis ini terdapat dua jenis variabel yaitu variabel bebas ( $\mathbf{x}$ ) sebagai variabel yang menerangkan (*explanatory variabel*), dan variabel terikat ( $\mathbf{y}$ ) sebagai variabel yang diterangkan. Regresi menjelaskan hubungan antara variabel bebas dan terikat atau menyatakan ukuran besar pengaruhnya dinyatakan dalam persamaan berikut:

$$\mathbf{y} = \mathbf{a} + \mathbf{b}_1\mathbf{x}_1 + \mathbf{b}_2\mathbf{x}_2 + \dots + \mathbf{b}_n\mathbf{x}_n \quad (8)$$

Dimana:

$\mathbf{y}$  = variabel terikat

$\mathbf{x}_n$  = variabel bebas

$\mathbf{a}$  = konstanta / *intercept*

$\mathbf{b}_n$  = koefisien

$n$  = jumlah sampel

Nilai konstanta dan koefisien didapat menggunakan persamaan berikut:

$$\mathbf{b} = \frac{N \sum_i (X_i Y_i) - \sum_i (X_i) \sum_i (Y_i)}{\sum_i^n (x_i^2) - (\sum_i^n x_i)^2} \quad (9)$$

$$\mathbf{a} = \bar{y} - \mathbf{b}\bar{x} \quad (10)$$

Dimana:

$\bar{y}$  = rata-rata nilai y

$\bar{x}$  = rata-rata nilai x

Model regresi terbaik ditentukan dengan kriteria sebagai berikut:

- Koefisien determinasi ( $r^2$ ) mendekati satu;
- Tanda (positif atau negatif) dari koefisien regresi sesuai dengan teori;
- Angka konstanta regresi ( $\mathbf{a}$ ) mendekati nol; dan
- Jumlah variabel bebas ( $\mathbf{x}_n$ ) semakin banyak.

Persamaan regresi yang terpilih adalah persamaan yang memenuhi persyaratan diatas dan juga terbaik diantara alternatif lainnya.

## 1.8 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini melihat penelitian terkait sebelumnya. Berikut beberapa penelitian terdahulu yang terkait penelitian ini, yang termasuk menjadi bahan acuan untuk menentukan variabel penelitian selain landasan teori yang telah dibahas.

**Tabel I. 10**  
**Daftar Penelitian Terdahulu**

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel yang Digunakan	Keterangan
1	Irawan Setia Budi (2016)	Pengaruh Penggunaan Lahan terhadap Bangkitan dan Tarikan Pergerakan di Sepanjang Jalan Gajah Mada Kota Batam	Analisis regresi linier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luas guna lahan</li> <li>• Derajat kejenuhan</li> <li>• Maksud perjalanan</li> <li>• Penghasilan keluarga</li> <li>• Kepemilikan kendaraan</li> <li>• Jenis guna lahan asal</li> <li>• Moda perjalanan</li> <li>• Jenis kendaraan</li> </ul>	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengaji pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan pergerakan di sepanjang jalan Gajah mada kota batam.
2	Ofyar Z Tamin, Russ Bona Frazila (2000)	Penerapan konsep interaksi tata guna lahan – sistem transportasi dalam perencanaan sistem jaringan transportasi	Analisis model gravitasi Analisis regresi multilinear	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah penduduk</li> <li>• PDRB per kapita</li> <li>• Jumlah produksi pertanian serta perkebunan</li> <li>• Indeks sumbangan industri terhadap PDRB</li> <li>• Kondisi akomodasi daerah</li> <li>• Jumlah kamar hotel</li> </ul>	Tujuan penelitian ini adalah menjabarkan secara jelas konsep interaksi tata guna lahan-transportasi dalam bentuk suatu model kuantitatif dan memberikan hasil penerapan model.
3	Riska damayanti Dedes Nur Gandarum, jimmy S. Juwana. (2007)	Pengaruh Guna Lahan dan Pola Pergerakan Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan di Sekitar Bandara Soekarno Hatta	Analisis Deskriptif Kuantitatif	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fungsi lahan</li> <li>• Kelas jalan</li> <li>• Tipe jalan</li> <li>• Lebar Jalan</li> <li>• Panjang Jalan</li> <li>• Pola Jalan</li> <li>• Jenis hambatan</li> <li>• Jumlah Hambatan</li> <li>• Waktu tempuh</li> </ul>	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh dari fungsi lahan terhadap pola pergerakan yang berhubungan langsung dengan tingkat pelayanan jalan di kawasan sekitar Bandara Soekarno Hatta.
4	Budi S. Waluyo	Interaksi Model Jaringan Jalan – Guna Lahan: Kegagalan dari pembangunan	Analisis regresi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luas bangunan (Rumah/ sekolah/ kampus/ kantor)</li> <li>• Jumlah ruang (kamar/kelas)</li> <li>• Jumlah anggota keluarga</li> <li>• Jumlah kendaraan</li> </ul>	Tujuan penelitian ini adalah menganalisis bangkitan pergerakan dari <i>mix-land uses</i> di jalan koridor utama Kota Malang dan memformulasikan interaksi transport-guna

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel yang Digunakan	Keterangan
		Guna Lahan di Indonesia		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendapatan keluarga</li> <li>• Jumlah siswa/ mahasiswa/ pasien</li> <li>• Jumlah pekerja (guru/ dosen/ kantor)</li> <li>• Luas lahan (sekolah/ kantor)</li> <li>• Jumlah pengunjung</li> </ul>	lahan menggunakan interaksi model.
5	Todd Litman, (2018)	<i>Land Use Impacts on Transport</i>	Berbagai analisis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kepadatan</li> <li>• Guna Lahan campuran</li> <li>• Aksesibilitas Wilayah</li> <li>• Pemusatan</li> <li>• Konektivitas jaringan</li> <li>• Desain Jalan</li> <li>• Kondisi Pejalan Kaki dan Pe sepeda</li> <li>• Kualitas transit dan aksesibilitas</li> <li>• Suplai parkir</li> <li>• Desain tapak</li> <li>• Manajemen mobilitas</li> </ul>	Makalah ini membahas bagaimana berbagai faktor guna lahan seperti kepadatan, aksesibilitas regional, zona campuran, dan konektivitas jalan raya memengaruhi perilaku perjalanan, termasuk perjalanan kendaraan per kapita, mode split dan perjalanan tanpa motor.
6	Fitra Ramdhani, Rahmat Tisnawan (2017)	Analisis Model Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan Kabupaten Rokan Hulu	Analisis Korelasi Berbasis Zona	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luas sawah</li> <li>• luas sawah</li> <li>• jumlah industri kecil dan mikro</li> <li>• panjang jalan yang di aspal</li> <li>• jumlah tempat wisata</li> <li>• jarak antar ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan</li> <li>• jumlah kelurahan dan desa</li> <li>• jumlah rumah ibadah</li> <li>• jumlah puskesmas</li> <li>• dan luas wilayah</li> </ul>	untuk mengembangkan dan menata sistem transportasi di Kabupaten Rokan Hulu maka dilakukan analisis model bangkitan dan tarikan pergerakan di Kabupaten Rokan Hulu sehingga dapat meramalkan kebutuhan transportasi di Kabupaten Rokan Hulu. Berdasarkan hal tersebut diatas, maka tujuan penelitian ini adalah memperoleh model bangkitan dan tarikan pergerakan di Kabupaten Rokan Hulu dan mengetahui besarnya bangkitan dan tarikan pergerakan yang terjadi di Kabupaten Rokan Hulu serta mengidentifikasi faktor-faktor apa saja

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel yang Digunakan	Keterangan
					yang mempengaruhi bangkitan dan tarikan pergerakan di Kabupaten Rokan Hulu.

Sumber: hasil analisis, 2019

Penelitian-penelitian terdahulu tersebut merupakan penelitian sejenis, dalam penelitian ini peneliti menggunakan data-data tersebut sebagai acuan dalam mengetahui hubungan antara guna lahan dengan transportasi. Dalam mengaji penelitian sebelumnya, penulis tidak mendapati penelitian dengan judul yang sama sehingga keaslian penelitian ini bisa dianggap asli. Dalam suatu perencanaan transportasi dikutip dari berbagai sumber bahwa guna lahan memiliki andil besar dalam mempengaruhi suatu sistem transportasi di suatu kota. Pada dasarnya setiap wilayah memiliki karakteristik wilayah yang berbeda sehingga menghasilkan pengaruh yang berbeda juga terhadap sistem transportasi. Hal ini, menjadikan kota Bandar Lampung memiliki permasalahannya sendiri dalam bidang transportasi, ditambah dengan karakteristik lain seperti demografi, struktur ruang kota, dan pola ruang kota juga yang berbeda tiap wilayah membuat permasalahan transportasi di Kota Bandar Lampung memiliki permasalahan yang lebih identik.

### 1.9 Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan rencana penelitian yang akan dilakukan berdasarkan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Desain penelitian meliputi sasaran yang akan dicapai, kebutuhan data, metode analisis, sumber data, dan keluaran yang akan didapat. Desain penelitian dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel I. 11**  
**Desain Penelitian**

Sasaran	Analisis	Kebutuhan Data	Sumber Data	Keluaran
Teridentifikasi bangkitan pergerakan lahan di bandar lampung;	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis arus lalu lintas dan matriks asal tujuan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arus lalu lintas</li> <li>Matriks Asal Tujuan</li> </ul>	Observasi <i>traffic counting</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besaran Bangkitan Tarikan Setiap BWK di Bandar Lampung.</li> </ul>
Model bangkitan pergerakan Kota Bandar Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisis Regresi Linier Berganda</li> </ul>	Data variabel bebas dan variabel terikat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Survei sekunder melalui instansi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Model <i>Trip Generation</i> kota Bandar Lampung berdasarkan</li> </ul>

Sasaran	Analisis	Kebutuhan Data	Sumber Data	Keluaran
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokumen Rencana Wilayah</li> </ul>	intensitas guna lahan

*Sumber: hasil analisis, 2019*

## 1.10 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian terbagi ke dalam 5 (lima) bab, pembagian tersebut adalah sebagai berikut:

### 1. BAB I Pendahuluan

Pada bab ini dijelaskan bahasan awal terkait hal-hal yang mendasari penelitian yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, dan ruang lingkup penelitian. Pada bab ini juga disertakan kerangka pemikiran penelitian sebagai kerangka proses penelitian dan sistematika penulisan yang menunjukkan alur penulisan dalam penelitian. Serta orisinalitas penelitian.

### 2. BAB II Tinjauan Pustaka

Bagian ini menjelaskan konsep-konsep yang berkaitan dengan topik penelitian. Beberapa konsep yang digunakan dalam penelitian ini adalah mengenai konsep tata guna lahan dan transportasi. Kemudian dijelaskan juga mengenai teknis-teknis dalam pencarian data.

### 3. BAB III Gambaran Wilayah Studi

Bagian ini menjelaskan tentang gambaran umum Kota Bandar Lampung, seperti wilayah kota, karakteristik lalu lintas dan kondisi guna lahan di kota Bandar Lampung.

### 4. BAB IV Metodologi Penelitian

Bagian ini menjelaskan secara rinci metode yang akan digunakan dalam penelitian, mulai dari pendekatan penelitian, metode analisis, dan teknik analisis data.

## **5. BAB V Kesimpulan**

Bagian ini akan menjelaskan kesimpulan serta saran terhadap penelitian yang telah dilakukan. Bab ini juga akan memaparkan temuan-temuan selama penelitian berlangsung, keterbatasan studi, serta saran bagi penelitian selanjutnya yang dapat digunakan untuk melengkapi peneli