

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan merupakan suatu usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana. Proses dari sebuah pembangunan biasanya akan menimbulkan perubahan dan juga memiliki dampak positif maupun negatif bagi kehidupan masyarakat. Salah satu bentuk pembangunan adalah pembangunan infrastruktur. Infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Pembangunan infrastruktur sangat diperlukan di dalam proses pertumbuhan ekonomi karena dapat mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, sehingga menciptakan lapangan kerja baru, menurunkan tingkat kemiskinan, dan meningkatkan pendapatan perkapita. Infrastruktur berperan sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator untuk melihat hasil pembangunan yang telah dilakukan dan juga berguna untuk menentukan arah pembangunan di masa yang akan datang (Ompusunggu, 2019).

Salah satu bentuk pembangunan infrastruktur yang berperan besar terhadap pertumbuhan ekonomi adalah pembangunan infrastruktur jalan, dimana tujuan utama pembangunannya adalah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dan menghubungkan antar daerah. Infrastruktur jalan sangat besar pengaruhnya terhadap penyelenggaraan distribusi dan logistik yang menjadi urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya, dan pertahanan keamanan nasional, serta konektivitas antar wilayah dan kondisi geografis Indonesia.

Namun, tidak selamanya pembangunan jalan akan memberikan dampak positif, pembangunan yang dilakukan juga seringkali tidak sejalan dengan peningkatan ekonomi masyarakat sekitar terdampak pembangunan. Maka dari itu, perlu adanya pendekatan ekonomi masyarakat mengarah pada penentuan lokasi pembangunan yang tepat. Kedua pendekatan tersebut mengarah kepada pencapaian efektivitas dan efisiensi pembangunan (Yunus, 1999). Masing-masing

pemerintah daerah berlomba-lomba untuk memajukan daerah dengan melakukan pembangunan jalan untuk meningkatkan aksesibilitas daerah dan pertumbuhan ekonominya.

Pemerintah Kota Salatiga membangun jalan lingkar kota atau disebut Jalan Lingkar Selatan (JLS) dalam rangka menciptakan konektivitas untuk pembangunan daerah. Menurut data DPUPR Kota Salatiga, JLS Salatiga dibangun sepanjang 11,3 kilometer dan lebar standar 21 meter melewati Kecamatan Argomulyo, Kecamatan Sidomukti, dan Kecamatan Sidorejo. JLS Salatiga ini menghubungkan Kota Salatiga dengan Kota Semarang dan Kabupaten Boyolali. Pembangunan JLS Salatiga, dilandasi faktor-faktor, yaitu untuk mengurangi kepadatan pada jalan arteri, memecah pemusatan kegiatan ekonomi masyarakat, membuka daerah terisolasi, memanfaatkan lahan, menciptakan lapangan kerja di sektor jasa, meningkatkan perekonomian sekaligus sebagai sarana dan prasarana lingkungan serta fasilitas sosial yang dapat dimanfaatkan bagi kepentingan umum. Pembangunan JLS Salatiga ini, disambut baik oleh masyarakat setempat, terutama masyarakat yang dilalui oleh JLS Salatiga, hal ini ditandai aktivitas masyarakat yang meningkat di sepanjang JLS Salatiga (Herianto & Utomo, 2012).

Salah satu dampak pembangunan JLS Salatiga adalah pertumbuhan ekonomi di sekitar wilayah JLS Salatiga. Pertumbuhan ekonomi ini ditandai dengan perkembangan UMKM di sepanjang JLS Salatiga. Hal-hal yang melatarbelakangi munculnya UMKM JLS Salatiga adalah pelaku UMKM merasa ada peluang dengan adanya Jalan Lingkar ini, karena banyak kendaraan yang melewati ini, di mana yang pada awalnya daerah tersebut adalah daerah pinggiran yang cukup terisolir, dengan adanya Jalan Lingkar ini, proses transportasi yang menghubungkan daerah satu dengan daerah yang lain menjadi lebih mudah.

Berdasarkan data Pemerintah Kota Salatiga, tercatat hingga saat ini, sebanyak 22.995 UMKM yang sudah berdiri dan berkembang di Salatiga per tahun 2022, dan JLS Salatiga menjadi salah satu pusat berkembangnya UMKM tersebut. Di sepanjang JLS Salatiga, perkembangan tersebut terlihat dari mulai dibangunnya beberapa warung, ruko, atau bangunan-bangunan berkarakteristik

perdagangan dan jasa lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan JLS memberikan dampak yang sangat besar terhadap aktivitas ekonomi masyarakat.

Pembangunan JLS juga dapat menimbulkan dampak negatif. Berkembangnya UMKM baru setelah pembangunan JLS Salatiga, tentunya berdampak terhadap perkembangan UMKM yang telah berdiri sebelum JLS Salatiga dibangun. Semakin banyak UMKM yang bermunculan akan membuat persaingan semakin ketat antar UMKM. Maka dari itu, perlu dilakukan *monitoring* perkembangan UMKM di pusat perekonomian, dalam penelitian ini JLS Salatiga sebagai salah satu pusat aktivitas ekonomi di Kota Salatiga. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik UMKM sepanjang JLS Salatiga dan bagaimana perkembangan UMKM tersebut dari tahun 2012-2022 sebagai dampak dari pembangunan JLS Salatiga. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan untuk mengetahui pergerakan ekonomi di Kota Salatiga, sehingga dapat ditentukan apakah perlu pembangunan pusat ekonomi di lokasi lain atau harus mengembangkan aktivitas perekonomian di sepanjang JLS Salatiga ini.

1.2 Perumusan Masalah

Pembangunan jalan di berbagai daerah belakangan ini menjadi pusat perhatian pemerintah nasional maupun pemerintah daerah. Jalan merupakan akses krusial yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya, dengan tujuan mempermudah mobilitas masyarakat. Pembangunan jalan akan memberikan dampak positif maupun negatif terhadap lingkungan dan sosial ekonomi daerah. Salah satu pembangunan jalan yang cukup berpengaruh adalah pembangunan JLS Kota Salatiga. Pembangunan JLS Salatiga ditujukan sebagai jalan alternatif kota dan sebagai pusat aktivitas perekonomian. Pembangunan JLS Salatiga sangat berdampak terhadap aktivitas ekonomi masyarakat sekitar JLS maupun masyarakat Kota Salatiga pada umumnya. Hal ini ditandai dengan munculnya UMKM di sepanjang JLS Salatiga dari tahun ke tahun. Banyaknya UMKM di sepanjang JLS Salatiga belum menentukan perkembangan UMKM tersebut lebih baik atau justru semakin menurun karena semakin banyaknya saingan yang

bermunculan tiap tahunnya. Untuk itu, perlu dilakukan penelitian untuk mengidentifikasi perkembangan UMKM di sepanjang JLS Salatiga dari tahun 2012-2022, untuk melihat apakah JLS Salatiga berdampak positif terhadap perkembangan UMKM. Maka dari itu, peneliti menyusun rumusan masalah, sebagai berikut:

- a. Bagaimana Karakteristik UMKM di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga?
- b. Bagaimana perkembangan UMKM di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga tahun 2012-2022?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

- a. Menganalisis karakteristik UMKM di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga.
- b. Menganalisis perkembangan UMKM di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga dari tahun 2012-2022.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang diharapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Kegunaan Teoritis atau Keilmuan
 1. Bagi Penulis
Penelitian ini berguna sebagai salah satu syarat kelulusan program sarjana strata 1 Fakultas Geografi di Universitas Muhammadiyah Surakarta.
 2. Bagi Mahasiswa Fakultas Geografi
Penelitian ini berguna sebagai bahan referensi untuk penelitian selanjutnya atau bagi pihak yang akan melakukan penelitian serupa terkait dengan perkembangan UMKM suatu daerah serta sebagai literatur untuk menambah ilmu pengetahuan.
 3. Bagi Masyarakat

Penelitian ini berguna untuk informasi pengetahuan terkait karakteristik dan perkembangan UMKM sepanjang JLS Salatiga tahun 2012-2022.

b. Kegunaan Praktis

Sebagai bahan rekomendasi bagi pemerintah daerah dalam menentukan lokasi industri yang akan dikembangkan.

1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya

1.5.1 Telaah Pustaka

a. Teori Pembangunan

Secara umum, kita dapat memberikan makna tentang pembangunan sebagai suatu proses perencanaan (*social plan*) yang dilakukan oleh birokrat perencanaan pembangunan untuk membuat perubahan sebagai proses peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat. Konseptualisasi pembangunan merupakan proses perbaikan yang berkesinambungan pada suatu masyarakat menuju kehidupan yang lebih baik atau lebih sejahtera sehingga terdapat beberapa cara untuk menentukan tingkat kesejahteraan pada suatu negara (Kartono & Nurcholis, 2016). Proses pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, politik, yang berlangsung pada level makro (nasional) dan mikro (*community/group*). Makna penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi.

Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004, tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Pembangunan Nasional didefinisikan sebagai upaya yang dilaksanakan oleh semua komponen bangsa dalam rangka mencapai tujuan bernegara. Seiring berjalannya waktu, teori pembangunan berkembang dan dibagi menjadi beberapa paradigma. (Digdowiseiso, 2020), dalam buku Teori Pembangunan mengelompokkan teori pembangunan ke dalam dua paradigma atau perspektif, yaitu Modernisasi, Keterbelakangan atau Ketergantungan.

b. Dampak Pembangunan

Menurut KBBI, kata dampak diartikan sebagai pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif). Kata dampak lebih identik dengan hal positif dan negatif, suatu yang berkaitan dengan proyek maupun program pasti akan menimbulkan banyak konsekuensi, dampak positif dapat berupa peningkatan harga jual lahan, pemerataan pembangunan, dan pengurangan waktu tempuh kendaraan. Sedangkan, dampak negatifnya berupa kerusakan lingkungan, polusi udara, kebisingan, dan terganggunya aliran permukaan.

Tiga model pembangunan yang terdiri dari *Economic Growth*, *Basic Needs* dan *People Centered*, memiliki dampak masing-masing dalam penerapannya.

1. *Economic Growth*

Terdapat tiga bidang minat dalam teori pertumbuhan selama 50 tahun terakhir pada tahun 1997. Yang pertama mengacu pada karya Harrod tahun 1948 dan Domar pada tahun 1947. Kedua adalah pengembangan model neoklasik. Ketiga dimulai sebagai reaksi terhadap kelalaian dan kekurangan dalam model neoklasik, tetapi sekarang menghasilkan pergantian pertanyaan dan jawaban sendiri (Solow, 1997).

Teori ini menekankan pada kenaikan pendapatan nasional (perspektif ekonomi) dalam jangka waktu misal per tahun. Tingkat pertumbuhan ekonomi tersebut akan secara langsung mempengaruhi penyerapan tenaga kerja (Jiang et al., 2022). Oleh karena itu, proses pembangunan menjadi terpusat pada produksi, antara lain melalui:

- akumulasi modal termasuk semua investasi baru dalam bentuk tanah, peralatan fisik dan SDM;
- peningkatan tenaga kerja, baik secara kuantitas maupun kualitas;
- kemajuan teknologi, yakni cara baru untuk menggantikan pekerjaan-pekerjaan yang bersifat tradisional.

Model pembangunan ini memiliki dampak yaitu ketika pertumbuhan terjadi, kemiskinan berkurang, terlepas dari tingkat ketimpangan yang ada. Kemiskinan adalah masalah global, dan memeranginya adalah tugas sejarah yang dihadapi umat manusia. Pecahnya krisis kemiskinan memiliki siklus tertentu, dan perkembangan penelitian ekonomi dapat bereaksi terhadap siklus kemiskinan (Qin et al., 2021).

Secara identik, pola pertumbuhan yang sama memiliki pengaruh yang berbeda terhadap pengentasan kemiskinan. (Škare & Družeta, 2016) menyimpulkan bahwa pertumbuhan baik untuk pengentasan kemiskinan tetapi itu tidak cukup. Sejauh mana pertumbuhan mengurangi kemiskinan tergantung pada bagaimana kita mengukur kemiskinan, dan pada daya serap orang miskin, kecepatan dan pola pertumbuhan. Di saat yang kaya semakin kaya dan yang miskin semakin miskin, “*trickle-down*” effect menjadi skenario yang perlu ditinjau kembali.

2. *Basic Needs*

Tokoh teori ini adalah Gunnar Myrdall yang mencoba memecahkan masalah kemiskinan secara langsung dengan memenuhi segala kebutuhan dasar masyarakat khususnya masyarakat miskin, misal dengan memenuhi kebutuhan sandang, pangan, perumahan, serta akses terhadap pelayanan publik seperti pendidikan, kesehatan, air bersih, transportasi, dan lain-lain. Sehingga, pemerintah dapat melakukan subsidi atau bantuan pemenuhan kebutuhan mendasar masyarakat.

Pertemuan kebutuhan dasar (*basic needs*) masyarakat, khususnya orang miskin, telah menjadi fokus penting dari upaya pembangunan pedesaan di Dunia Ketiga. Hal ini sebagian besar disebabkan oleh kesadaran bahwa manfaat dari upaya pembangunan sebelumnya belum mencapai masyarakat miskin. Konsep kebutuhan dasar pembangunan

menempatkan fokus pada ujung pembangunan. Ini berarti serangan langsung terhadap kemiskinan melalui pemenuhan kebutuhan dasar manusia dari segmen masyarakat yang paling membutuhkan (Vansteenkiste et al., 2020).

Menurut (Reinert, 2000), model pembangunan pendekatan kebutuhan dasar mengakui bahwa negara-negara akan memiliki persyaratan yang berbeda sebagai akibat dari perbedaan karakteristik ekonomi, sosial, politik, dan budaya mereka. Namun demikian, ada tingkat minimum tertentu dari konsumsi pribadi dan akses ke layanan publik yang dapat dianggap penting di mana saja, dan dalam kasus ini dimungkinkan untuk menentukan target dalam unit fisik secara global.

Model pembangunan kebutuhan dasar dirancang untuk memfokuskan perhatian yang lebih besar pada aspek kemiskinan nonmoneter yang mutlak, kebutuhan yang mengakar, vital bagi kesejahteraan manusia. Dampaknya terlihat pada keberhasilan awalnya selama tahun 1970-an, namun dalam jangka pendek. Capaian tujuan telah berlangsung baik dalam teori maupun aplikasi setidaknya sejak Tujuan Pembangunan Milenium.

Tetapi, masih ada kesenjangan antara teori dan empiris di model pembangunan ini. Teori mengakui sejumlah kesulitan, seperti mengidentifikasi kebutuhan dasar berdasarkan umpan balik lokal dan kesulitan menetapkan bobot yang berarti untuk setiap faktor, yang sering diabaikan dalam praktik demi urgensi data apa yang tersedia dan membuat indeks tunggal yang memudahkan untuk mengkomunikasikan pesan kebijakan sederhana. Masih banyak pekerjaan yang harus dilakukan untuk merekonsiliasi praktik dengan teori dan menggabungkan wawasan tentang kebutuhan dasar, kemampuan, dan pendekatan hak ke dalam paradigma pembangunan yang lebih terpadu dan kuat (Li, 2016).

3. *People Centered*

Pembangunan yang berpusat pada orang (*people centered*) dapat memiliki arti yang berbeda untuk orang yang berbeda. Sederhananya berpusat pada orang mengacu pada fokus kesejahteraan manusia, sementara pembangunan adalah proses untuk memastikan bahwa keluarga, komunitas, masyarakat, negara, benua atau dunia memiliki semua barang, infrastruktur, dan layanan berwujud dan tidak berwujud yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dan aspirasi jangka pendek hingga jangka panjang mereka (Mugumbate, J. R., et al, 2020).

Fokus sentral proses pembangunan adalah peningkatan perkembangan manusia dan kesejahteraan manusia, persamaan dan sustainability sehingga model ini berwawasan lebih jauh dari sekedar angka pertumbuhan GNP atau pengadaan pelayanan sosial. Contoh dari model ini, adalah *empowering*/pemberdayaan. Pada proses ini pemerintah berperan sebagai fasilitator. Peranan pemerintah dalam hal ini adalah menciptakan lingkungan sosial yang memungkinkan manusia untuk berkembang, yaitu lingkungan sosial yang mendorong perkembangan manusia dan aktualisasi potensi manusia secara lebih besar.

c. Usaha Mikro Kecil Menengah

Usaha kecil dan menengah dapat diartikan dalam berbagai macam pengertian dengan didasarkan pada besarnya hasil/pendapatan usaha, besarnya modal, jumlah tenaga kerja hingga bentuk usahanya. Pemerintah Republik Indonesia menjelaskan tentang batasan-batasan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dalam UU No. 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan pengertian sebagai berikut:

1. Usaha Mikro adalah usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria mikro sebagai mana diatur dalam Undang-Undang ini. Kriteria usaha mikro adalah sebagai berikut:

- Memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau
 - Memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp. 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah)
2. Usaha kecil adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasi, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari Usaha Menengah atau Usaha Besar yang memenuhi kriteria Usaha Kecil sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini. Kriteria usaha kecil adalah sebagai berikut:
- Memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau
 - Memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp. 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
3. Usaha menengah adalah usaha ekonomi produktif yang beridiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi baik langsung maupun tidak langsung dengan usaha kecil atau usaha besar dengan jumlah kekayaan bersih atau hasil penjualan tahunan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini. Kriteria usaha menengah adalah sebagai berikut:
- Memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp. 10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau

- Memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah)

d. Faktor-faktor Pendorong Perkembangan UMKM

Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) tumbuh semakin signifikan dengan tambahan kegiatan ekspor dan telah menarik perhatian para ahli. Mereka sekarang telah tumbuh menjadi kelompok industri terbesar. UMKM juga memiliki peluang untuk menjadi penggerak dominan pertumbuhan ekspor dan menyarankan agar UMKM berpartisipasi aktif dalam upaya ekspor, namun kontribusinya berbeda antar negara (Sani et al., 2018).

Di sisi lain, UMKM diasosiasikan dengan berbagai tantangan yang mengancam kelangsungan hidup mereka. Tantangan ini termasuk meningkatnya biaya, globalisasi, ketidakpastian ekonomi, mempertahankan dan menarik pekerja, persaingan, kepatuhan terhadap aturan, dan bergerak dengan teknologi baru (Matenda & Sibanda, 2022).

Ketika UMKM dikembangkan, beberapa faktor mempengaruhi perkembangannya, antara lain faktor pemodal, faktor pemasaran/*marketing*, faktor politik ekonomi kelembagaan/institusi, dan faktor kualitas usaha. UMKM memainkan peran penting dalam kelangsungan hidup bank karena pinjaman mereka menyumbang sebagian besar dari total pinjaman bank (Rustiarini et al., 2022). Menurut (Manzoor et al., 2021) perkembangan UMKM memiliki pengaruh positif dan optimis pada pembangunan pedesaan.

Ada tiga faktor penentu pertumbuhan UMKM, yaitu faktor individu, faktor organisasi, dan faktor lingkungan. Faktor individu secara langsung mempengaruhi pertumbuhan usaha, serta pengaruh tidak langsung melalui faktor organisasi. Jadi faktor individu merupakan penentu pertumbuhan UMKM, karena faktor individu yang mencerminkan pengalaman bisnis dan motivasi pemilik/pengelola akan mampu mengelola organisasi menjadi lebih efektif sehingga mampu bersaing, dan berpengaruh terhadap pencapaian pertumbuhan bisnis. Faktor lingkungan memberikan pengaruh yang paling besar dalam pencapaian pertumbuhan UMKM, artinya kemampuan

pemilik/pengelola untuk menghasilkan produk yang kompetitif, pemanfaatan teknologi, dan keragaman produk akan menentukan pertumbuhan UMKM (Sarwoko & Frisdiantara, 2016).

Selain itu, menurut (Serrasqueiro et al., 2021), terdapat berbagai alternatif lain sebagai penentu pertumbuhan UMKM yang menjadi pertimbangan, antara lain: (1) faktor ekonomi makro (indikator iklim ekonomi, subsidi publik, lokasi geografis, kepadatan penduduk, sektor kegiatan ekonomi, regulasi, korupsi, transparansi, akuntabilitas, kualitas kehidupan dan kualitas institusi); (2) faktor perusahaan (usia, ukuran, keuangan internal dan eksternal dan aset tidak berwujud termasuk hak kekayaan intelektual, paten, desain, merek, dan lain-lain); (3) faktor strategis (aliansi strategis, hubungan persaingan, usaha patungan, lisensi IP dan konsorsium R&D); dan (4) faktor individu (kualifikasi akademik pendiri/pengelola, jenis kelamin, pengalaman co-working, kebangkrutan sebelumnya, kondisi pengangguran dan karakteristik individu lainnya yang masih belum dieksplorasi).

e. Jalan

1. Pengertian Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada 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.

2. Klasifikasi dan Fungsi Jalan

Menurut (Alamsyah, 2001), berkembangnya angkutan darat, terutama kendaraan bermotor yang meliputi jenis ukuran dan jumlah maka masalah kelancaran arus lalu lintas, keamanan, kenyamanan, dan daya dukung dari perkerasan jalan harus menjadi perhatian, oleh karena itu perlu pembatasan–pembatasan. Menurut Peraturan Pemerintahan No. 26 jalan – jalan dilingkungan perkotaan terbagi dalam jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Jalan – jalan sekunder dimaksud untuk memberikan pelayanan kepada lalu lintas dalam kota, oleh karena itu

perencanaan dari jalan – jalan sekunder hendaknya disesuaikan dengan rencana induk tata ruang kota yang bersangkutan, dari sudut lain, seluruh jalan perkotaan mempunyai kesamaan dalam satu hal, yaitu kurangnya lahan untuk pengembangan jalan tersebut. Dampak terhadap lingkungan disekitarnya harus diperhatikan dan diingat bahwa jalan itu sendiri melayani berbagai kepentingan umum seperti taman–taman perkotaan.

3. Sistem Jaringan Jalan

Menurut (Alamsyah, 2001), sistem jaringan jalan dapat di klasifikasikan menurut:

- Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah di tingkat nasional, yang menghubungkan simpul–simpul jasa distribusi. Jaringan jalan primer menghubungkan secara menerus kota jenjang ke satu, kota jenjang ke dua, kota jenjang ke tiga, dan kota-kota di bawahnya sampai persil dalam satu satuan wilayah pengembangan. Jaringan jalan primer menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang ke satu antar satuan wilayah pengembangan. Jaringan jalan primer tidak terputus walaupun memasuki kota jaringan jalan primer harus menghubungkan kawasan primer. Suatu ruas jalan primer dapat berakhir pada suatu kawasan primer. Kawasan yang mempunyai fungsi primer antara lain: Industri berskala regional, Bandar udara, Pasar Induk, Pusat Perdagangan skala Regional/Grosir.

- Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan – kawasan yang memiliki fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai perumahan.

- Jalan Lingkar

Pengertian Jalan Lingkar disebutkan dalam Kamus Tata Ruang Direktorat Jenderal Cipta Karya Depertemen Pekerjaan Umum,

sebagai semua jalan yang melingkari pusat suatu kota yang fungsinya agar kendaraan dapat mencapai bagian kota tertentu tanpa harus melalui pusat kota atau bagian kota lainnya untuk mempercepat perjalanan dari satu sisi kota ke sisi kota lainnya. Menurut (Tamin, 2000; dalam Oktora, 2011), Jalan Lingkar yaitu jalan yang melingkari suatu wilayah yang pada prinsipnya merupakan usaha untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas agar jangan memasuki wilayah yang bersangkutan sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri radial dapat dihindari.

Manfaat lain dari pembangunan jalan lingkar di pinggiran kota adalah berupa rangsangan tumbuhnya perumahan/pemukiman maupun kegiatan-kegiatan ekonomi karena ada kemudahan prasarana transportasi, maka lebih sedikit waktu yang digunakan oleh penduduk di daerah yang dilalui jalan raya tersebut dalam mengangkut hasil produksinya ke pasar atau ke daerah lain untuk dijual dengan demikian pendapatan serta produktivitas masyarakat tersebut akan meningkat dan dapat diharapkan keutuhan dan masa depan keluarga yang terjamin. Selain itu dapat merangsang tumbuhnya atau berkembangnya daerah baru bahkan dengan dibangunnya jalan raya di pinggir kota nilai atau harga tanah di sekitar atau sepanjang jalan tersebut akan meningkat karena desa yang dilalui relatif mudah dijangkau dibanding dengan keadaan sebelumnya, disamping usaha untuk mengurangi kemacetan jalan raya yang sudah ada (Suparmoko, 2002; dalam Gayatri, 2012).

1.5.2 Penelitian Sebelumnya

(Hendra Andy Mulia Panjaitan et al., 2020) melakukan penelitian dengan judul penelitian dengan judul “Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif Provinsi Sumatera Utara” bertujuan untuk 1) Memberikan gambaran mengenai capaian pertumbuhan inklusif di

Provinsi Sumatera Utara, (2) menganalisis inklusifitas pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara melalui pola hubungan indikator pertumbuhan inklusif, (3) mengukur dampak pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan inklusif di Provinsi Sumatera Utara. Penelitian dilakukan dengan melakukan analisis mengenai dampak pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif di Provinsi Sumatera Utara. Estimasi parameter yang digunakan adalah *two-stages least square* (2SLS). Data yang digunakan adalah 33 kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Utara pada periode 2013-2017. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan PDRB tidak inklusif, karena dapat meningkatkan GINI di Sumatera Utara.

Perbedaan penelitian penulis dengan penelitian ini terletak pada tujuan penulis, lokasi penelitian, dan metode analisis data. Penelitian di atas lebih berfokus untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi provinsi akibat pembangunan infrastruktur, sedangkan penelitian penulis lebih berfokus kepada pertumbuhan UMKM akibat pembangunan infrastruktur jalan.

(Putra, Fransiskus Andika Dwi dan Rani, 2022) melakukan penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Pulau Sulawesi Tahun 2014 – 2018”. Penelitian yang dilakukan memiliki tujuan, yaitu 1) untuk mengetahui pengaruh antara infrastruktur air terhadap pertumbuhan ekonomi, 2) untuk mengetahui pengaruh antara infrastruktur listrik terhadap pertumbuhan ekonomi, 3) untuk mengetahui pengaruh antara infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif menggunakan satu variabel terikat (*dependent variable*) yaitu PDRB dan tiga variabel bebas (*independent variable*) yaitu: jalan, listrik, dan air. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel infrastruktur air memiliki pengaruh yang negatif dan signifikan terhadap PDRB. Sedangkan variabel infrastruktur listrik dan jalan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap PDRB.

Perbedaan penelitian penulis dengan penelitian ini terletak pada tujuan penulis, lokasi penelitian, dan variabel terikat. Penelitian di atas memiliki objek

penelitian berupa pertumbuhan ekonomi daerah, sedangkan penulis berfokus pada pertumbuhan UMKM. Persamaannya terletak pada variabel bebas yang digunakan, yaitu pembangunan infrastruktur jalan dan pengaruhnya.

(Dewi et al., 2023) melakukan penelitian dengan judul “ Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan UMKM Di Desa Tanjung Kecamatan Tanjung Kabupaten Lombok Utara”. Tujuan penelitian untuk mengetahui pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di Desa Tanjung, karena UMKM menjadi sektor penunjang pertumbuhan ekonomi daerah. Metode penelitian yang pendekatan kuantitatif berupa data primer, dengan teknik analisis regresi linier sederhana yang diolah menggunakan software IBM SPSS *Statistic* 26. Hasil penelitian menunjukkan Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan UMKM memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05, dengan *coefficients* sebesar 0,788, maka pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan UMKM. Lalu diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,877, yang artinya pembangunan infrastruktur jalan mempengaruhi pertumbuhan UMKM sebesar 87,7 persen.

Perbedaan penelitian penulis dengan penelitian ini terletak pada lokasi penelitian dan metode penelitian. Penelitian di atas berlokasi di Kabupaten Lombok Utara sedangkan penulis melakukan penelitian di Kota Salatiga. Metode penelitian di atas menggunakan pendekatan kuantitatif, sedangkan penulis menggunakan metode kualitatif. Objek penelitian yang dikaji sama, yaitu infrastruktur jalan dan UMKM.

Tabel 1.1 Perbandingan Penelitian Sebelumnya

Nama Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
(Hendra Andy Mulia Panjaitan et al., 2020)	Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif Provinsi Sumatera Utara	Melakukan analisis mengenai dampak pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif di Provinsi Sumatera Utara	Metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan PDRB tidak inklusif, karena dapat meningkatkan GINI di Sumatera Utara
(Putra, Fransiskus Andika Dwi dan Rani, 2022)	Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di	Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh pembangunan infrastruktur air, listrik dan jalan terhadap PDRB	Metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif	Hasil menunjukkan bahwa infrastruktur air berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap PDRB. Sedangkan variabel infrastruktur listrik dan jalan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap PDRB.

	Pulau Sulawesi Tahun 2014 – 2018			
(Dewi et al., 2023)	Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastrktur Jalan Terhadap Pertumbuhan UMKM Di Desa Tanjung Kecamatan Tanjung Kabupaten Lombok Utara	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan UMKM di Desa Tanjung Kecamatan Tanjung Kabupaten Lombok Utara	Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif berupa data primer.	Hasil penelitian menunjukkan Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan UMKM memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05, dengan <i>coefficients</i> sebesar 0,788, maka pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan UMKM. Lalu diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,877, yang artinya pembangunan infrastrutur jalan mempengaruhi pertumbuhan UMKM sebesar 87,7 persen

(Suryana, 2023)	Perkembangan UMKM Di Sepanjang Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga Tahun 2012-2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis karakteristik UMKM di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga. 2. Menganalisis perkembangan UMKM di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga dari tahun 2012-2022. 	Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan teknik survey/wawancara langsung.	<p>Hasil penelitian menunjukkan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) karakteristik UMKM tiap segmen JLS Salatiga berdasarkan klasifikasi dan bidang usaha memiliki karakteristik yang didominasi oleh usaha mikro sebesar 85% dan bidang usaha kuliner sebesar 60%. Karakteristik UMKM dari aspek modal memiliki rata-rata Rp. 112,6 jt/thn, aspek omset rata-rata Rp 185 jt/thn, aspek tenaga kerja rata-rata berjumlah 2 pekerja per tiap UMKM, dan aspek pemasaran yang sebagian besar dipasarkan dalam kota Salatiga; 2) Secara umum, terjadi perkembangan terhadap seluruh UMKM JLS Salatiga. Berdasarkan faktor modal terjadi perkembangan
-----------------	--	--	--	---

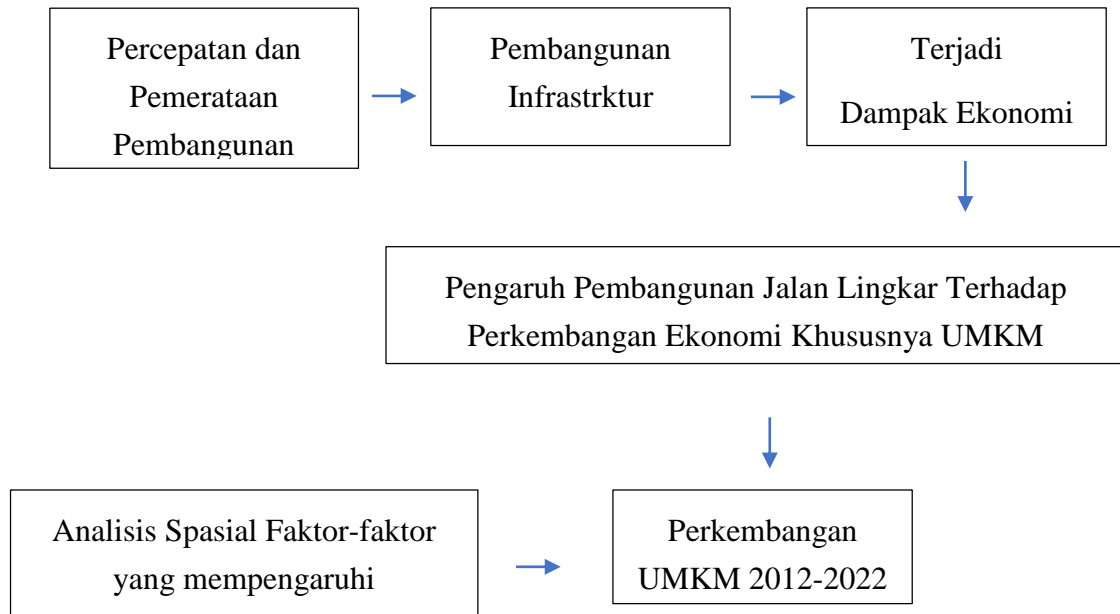
				<p>sebesar 54% dari rata-rata modal sebesar 34 jt/thn menjadi 112,6 jt/thn, dan faktor omset sebesar 226,6%, berkembang dari rata-rata 58,2 jt/th menjadi 185 jt/thn.</p> <p>Berdasarkan faktor tenaga kerja UMKM berkembang dari rata-rata 1 tenaga kerja menjadi 2 tenaga kerja.</p> <p>Berdasarkan faktor pemasaran terjadi perkembangan dari yang semula hanya dalam kota dan sekarang pemasarannya hingga ke luar kota bahkan ke luar provinsi.</p>
--	--	--	--	--

Sumber: Penulis, 2023

1.6 Kerangka Penelitian

Pembangunan jaringan jalan baru merupakan salah satu kontributor utama dalam pembangunan wilayah serta perkembangan ekonomi. Beberapa pihak menyatakan bahwa pembangunan jaringan jalan baru mampu memperluas batas dari pasar tenaga kerja yang dapat berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan akibat dari meluasnya kesempatan konsumen dan produsen untuk berinteraksi (Leck, et. al, 2008). Pembangunan jalan lingkar kota diharapkan dapat mempercepat akses barang dan jasa dari satu wilayah ke wilayah lainnya sehingga pada gilirannya dapat mewujudkan pemerataan pembangunan. Pembangunan jalan lingkar diharapkan dapat mewujudkan pemerataan pembangunan dan peningkatan perekonomian di Kota Salatiga. Untuk mengetahui pengaruh pembangunan jalan lingkar terhadap perkembangan ekonomi khususnya UMKM dapat dilihat dalam kerangka operasional penelitian pada Gambar di bawah ini.

Selanjutnya diagram alir kerangka pikir dapat dilihat pada diagram di bawah ini.



Gambar 1.1 *Kerangka Penelitian*

1.7 Batasan Operasional

Jalan Lingkar Kota adalah jalan yang melingkari sebuah kota. Umumnya, jalan lingkar berfungsi untuk mengurangi arus lalu lintas terusan dari pusat kota. Jalan lingkar bisa juga berfungsi sebagai penghubung daerah pinggiran kota, dan biasanya merupakan bagian jaringan jalan dengan pola radial membentuk ring radial. Biasanya semakin besar sebuah kota, semakin banyak jalan lingkar.

Jaringan Jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan (Peraturan Pemerintah Tahun 2006).

UMKM Menurut (Tambunan, 2013) UMKM adalah unit usaha produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau Badan Usaha disemua sektor ekonomi. Usaha mikro merupakan bisnis kecil. Meskipun berskala kecil, namun bisnis tersebut mampu membantu roda perekonomian negara. Usaha mikro juga mampu membangun lapangan kerja bagi masyarakat luas. Efek positif yang dihasilkan juga mampu meningkatkan devisa negara melalui pajak badan usaha.

Perkembangan Wilayah merupakan upaya pembangunan pada suatu wilayah untuk mencapai pembangunan yang bertujuan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dengan memanfaatkan berbagai sumber daya alam, sumber daya manusia, sumber daya kelembagaan, sumber daya teknologi dan prasarana fisik secara efektif (Rahayu & Santoso, 2014)