

BAB III TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Konsep Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi merupakan tahapan dalam menunjang sistem transportasi baik dari segi kebutuhan sarana maupun prasarana. Tujuan dasar perencanaan transportasi adalah untuk memperkirakan atau mengukur keperluan dan keinginan dalam fungsi transportasi yang lebih efektif pada tahun mendatang.

Analisis perencanaan transportasi biasanya dilakukan dengan mencakup beberapa komponen yang cukup banyak dan beragam. Berikut merupakan ciri kajian perencanaan transportasi ditandai dengan adanya, yaitu :

1. Multimoda

Kajian perencanaan transportasi menggunakan satu atau lebih angkutan transportasi guna menunjang pergerakan manusia dan/ atau barang pasti melibatkan banyak moda transportasi.

2. Multidisiplin

Kajian perencanaan transportasi melibatkan banyak disiplin keilmuan, karena berbagai aspek penelitiannya, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan sistem prasarana dan sarana. Biasanya, perencanaan transportasi melibatkan bidang keilmuan seperti, sosial, politik, ekonomi, geografi, rekayasa, penelitian operasional, informatika dan psikologi.

3. Multisektoral

Kajian perencanaan transportasi dengan menyertakan kelembagaan pemerintah yang berkaitan, misalnya lembaga pemerintah atau swasta, misalnya Dinas Perhubungan, BPN, Dinas Tata Kota, Polantas, Operator Bus, Dinas Pendapatan Daerah, dan lain – lain.

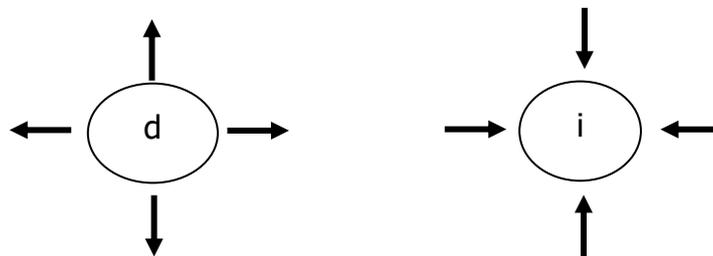
4. Multimasalah

Perencanaan transportasi bisa menimbulkan permasalahan beragam yang berkaitan dengan rekayasa, operasional, pengguna jalan, ekonomi hingga aspek sosial.

“Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap” adalah konsep perencanaan yang telah banyak diimplementasikan hingga saat ini, diantaranya yaitu :

1. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan dan tarikan pergerakan adalah perkiraan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona.



Sumber : Perencanaan dan pemodelan, Offyar Z. Tamin 2000

Gambar III. 1 Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

2. Sebaran Pergerakan

Sebaran pergerakan atau distribusi perjalanan, yaitu tahapan yang menghubungkan interaksi antara tata guna lahan, jaringan transportasi dan arus lalu lintas.

3. Pemilihan Moda

Pemilihan moda terjadi ketika seseorang akan memutuskan bagaimana mencapai tujuan yang efektif, efisien aman dan nyaman.

4. Pemilihan Rute

Pemilihan rute terjadi ketika seseorang akan memilih dan memutuskan rute yang akan ditempuh untuk mencapai tujuan

tergantung pada alternatif terpendek, tercepat dan termurah, sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik.

Tata guna lahan adalah sebuah perencanaan untuk mengatur fungsi lahan, tata alokasi lahan dan pemanfaat lahan secara rasional agar tercipta keteraturan. Untuk menghubungkan antar tata guna lahan satu dengan tata guna lahan lainnya, diperlukan suatu aksesibilitas dan mobilitas untuk menuju suatu zona atau tata guna lahan tersebut. Sehingga, sistem transportasi memiliki peran penting sebagai penghubung antar zona atau tata guna lahan. Apabila, terjadi peningkatan kegiatan pada guna lahan, maka permintaan (demand) pada transportasi akan mengalami peningkatan. Dengan demikian, apabila sistem transportasi mengalami permasalahan, hal tersebut akan berdampak pada aksesibilitas tata guna lahan.

3.2 Konsep Pemilihan Rute

Pemilihan rute adalah tahap terakhir dari model perencanaan empat tahap. Besarnya pergerakan suatu jaringan jalan dari zona asal ke zona tujuan yang dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitas pada sistem jaringan antarzona yang meliputi jarak, waktu dan biaya. Ketika akan melakukan perjalanan, selain memilih moda seseorang cenderung akan memilih rute yang akan ditempuh untuk mencapai tujuan secara efektif, efisien dan biaya transportasi yang kecil.

Rute merupakan rangkaian ruas berurutan yang saling terhubung, sehingga menghubungkan zona asal dan tujuan (Wijaya, 2018). Rute yang sederhana adalah berupa hubungan langsung antara zona asal dan tujuan tanpa titik antara dan tidak terdapat rute alternatif yang tumpang tindih. Kegiatan pemilihan rute bertujuan memodelkan perilaku pelaku pergerakan dalam memilih rute yang menurut mereka merupakan rute terbaiknya (Tamin, 2000). Sehingga dalam pemodelan pemilihan rute dapat diidentifikasi rute yang akan digunakan oleh setiap pengendaraan, sehingga akhirnya dihasilkan jumlah pergerakan pada setiap ruas jalan. Pendekatan

yang sering digunakan untuk mempertimbangkan pemilihan rute, yaitu biaya pergerakan dan nilai waktu, sebab biaya pergerakan dianggap proposional dengan jarak tempuh (Tamin, 2000). Menurut Tamin (2000), menyebutkan model pemilihan rute terjadi berdasarkan beberapa faktor pertimbangan yang didasari pengamatan bahwa tidak setiap pengemudi akan memilih rute yang sama dari zona asal yang menuju ke zona tujuan, khususnya di daerah perkotaan. Hal tersebut disebabkan oleh adanya:

1. Peningkatan biaya disebabkan adanya kemacetan pada ruas jalan, sehingga kinerja beberapa rute lain menjadi lebih tinggi.
2. Perbedaan persepsi pribadi tentang biaya perjalanan, karena adanya perbedaan kepentingan atau informasi yang tidak jelas dan tidak tepat mengenai kondisi lalu lintas saat itu.

Untuk mendapatkan setepat mungkin arus yang didapat saat survei yang dilakukan di setiap ruas jalan maka perlu dilakukan pemodelan pemilihan rute. Analisis pemilihan rute terdiri dari beberapa bagian utama, yaitu:

1. Alasan pengguna jalan memilih rute yang dipilih;
2. Pengembangan model antara sistem transportasi dengan alasan pengguna jalan memilih rute tertentu;
3. Perbedaan persepsi terhadap 'rute yang terbaik' baik dari jarak tempuh, rute dengan waktu tempuh yang singkat ataupun kombinasi dari keduanya;
4. Kemacetan dan ciri fisik ruas jalan membatasi jumlah arus lalu lintas di jalan tersebut.

Pemilihan rute dapat dibedakan menjadi 2 (dua) kelompok topik penelitian, diantaranya (Wijaya 2018) :

1. Pemilihan Rute (*Route Choice*), yaitu menyangkut pemilihan dari satu rute yang telah diketahui, proses pemilihan tergantung kepada kondisi dari masing – masing rute. Pelaku perjalanan memilih rute pada jaringan yang sudah dikenalnya.

2. Pencarian Rute Alternatif (*Route Search*), merupakan proses bagi pelaku perjalanan dalam menentukan rute yang memungkinkan untuk mencapai tujuan perjalanannya; dan

3.3 Pengertian Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, 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 rel, jalan lori dan jalan kabel (UU Nomor 2 Tahun 2022). Secara sederhana, dapat disimpulkan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi yang digunakan sebagai tempat perlintasan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor.

Sistem transportasi adalah suatu bentuk hubungan antara penumpang, sarana dan prasarana transportasi dalam melakukan suatu rangkaian perpindahan penumpang dan/atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan. Di perkembangan zaman saat ini, jalan menjadi komponen penting bagi masyarakat untuk melakukan perpindahan dalam rangka memenuhi kebutuhannya. Berdasarkan Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan pasal 2 menyebutkan Penyelenggaraan jalan dilaksanakan dengan berdasarkan asas :

- | | |
|------------------------------|---------------------------------------------|
| a. Kemanfaatan | g. Keserasian, Keselarasan dan Keseimbangan |
| b. Keselamatan | h. Keterpaduan |
| c. Keamanan dan Kenyamanan | i. Kebersamaan dan Kemitraan |
| d. Persatuan dan Kesatuan | j. Berkelanjutan |
| e. Efisiensi dan Efektivitas | k. Transparan dan Akuntabilitas |
| f. Keadilan | l. Partisipatif |

Dalam penyelenggaraannya sebagai fungsinya, jalan diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu :

1. Jalan Arteri

Jalan arteri adalah jalan yang melayani lalu lintas yang tinggi (kendaraan berat) antara kota – kota penting atau antara pusat – pusat produksi dan ekspor.

2. Jalan Sekunder

Jalan sekunder adalah jalan raya yang melayani lalu lintas yang cukup tinggi, baik kendaraan ringan maupun berat antara kota – kota penting dan kota – kota yang lebih kecil juga melayani daerah disekitarnya.

3. Jalan Penghubung

Jalan penghubung adalah jalan untuk keperluan aktivitas daerah yang sempit juga dipakai sebagai jalan penghubung antara jalan – jalan golongan yang sama atau berlainan.

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Jalan, pasal 11 ayat (1) menyebutkan bahwa, “Setiap Jalan harus memiliki bagian – bagian Jalan yang merupakan ruang yang dipergunakan untuk mobilitas, konstruksi Jalan, keperluan peningkatan kapasitas Jalan, keperluan peningkatan kapasitas Jalan, dan keselamatan bagi pengguna Jalan”. Bagian – bagian jalan sebagaimana yang dimaksud, yaitu :

1. Ruang Manfaat Jalan (Rumaja)

Ruang manfaat jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan dan digunakan untuk badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengamannya (PM Pekerjaan Umum No. 20/PRT/2010 2010).

2. Ruang Milik Jalan (Rumija)

Ruang milik jalan adalah ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar manfaat jalan yang diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan, pelebaran jalan, penambahan jalur lalu lintas di masa datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan dan

dibatasi oleh lebar, kedalaman dan tinggi tertentu (PM Pekerjaan Umum No. 20/PRT/2010 2010).

3. Ruang Pengawasan Jalan (Ruwasja)

Ruang pengawasan jalan adalah ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya diawasi oleh penyelenggara jalan agar tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi, konstruksi jalan, dan fungsi jalan.

Seperti yang telah diketahui bahwa, jalan menjadi prasarana untuk menunjang dan mendukung berbagai aktivitas dan kebutuhan manusia dalam hal kepentingan mobilitas guna mencapai tujuan ekonomi dan non ekonomi. Mobilitas akan tercipta dengan baik apabila pergerakan penduduk semakin terintegrasikan antara satu dengan yang lainnya di dalam suatu sistem. Secara tidak langsung jalan berfungsi sebagai prasarana transportasi untuk kegiatan ekonomi, yaitu menunjang pemerataan perekonomian sebagai jalan penghubung. Dengan demikian, aksesibilitas bagi masyarakat akan lebih mudah untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

3.4 Pengertian Jalan Tol

3.4.1 Definisi Jalan Tol

Jalan umum yang menjadi salah satu bagian sistem jaringan jalan dan sebagai rasional penggunaannya diwajibkan membayar tol disebut dengan jalan tol. Jalan tol salah satu bagian dari sistem jaringan jalan nasional dan terintegrasikan dengan sistem transportasi yang terpadu (UU Nomor 2 Tahun 2022). Tol singkatan dari *tax on location*, sehingga setiap orang yang menggunakan kendaraan bermotor wajib melakukan pembayaran jalan tol. Pembangunan jalan tol telah berperan dalam meningkatkan ekonomi lokal melalui peningkatan kepesertaan produk usaha mikro, usaha kecil dan usaha menengah pada ruang usaha tempat istirahat dan pelayanan jalan tol. Dalam rangka mengakomodasi ekonomi lokal tersebut maka pelayanan tol dapat dikembangkan dengan menambahkan

fasilitas penunjang berupa area promosi ekonomi lokal, sehingga dapat menghubungkan akses terbatas ke luar jalan tol.

Jalan tol memiliki peran yang strategis dalam mewujudkan pemerataan pembangunan maupun untuk pengembangan wilayah (Nurida 2018). Pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia sangat dibutuhkan, karena dapat mengurangi inefisiensi akibat kemacetan pada ruas utama, serta untuk meningkatkan proses distribusi barang dan jasa terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, serta dapat mengembangkan wilayah tersebut menjadi sentra perekonomian. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol pasal 2 menyebutkan maksud, tujuan, dan lingkup penyelenggaraan jalan tol, sebagai berikut :

- (1) Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah.
- (2) Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.
- (3) Lingkup Peraturan Pemerintah ini mencakup pengaturan penyelenggaraan jalan tol, BPJT, serta hak dan kewajiban badan usaha dan pengguna jalan tol.

Besarnya tarif tol berbeda untuk setiap golongan kendaraan dan dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan tol, besar keuntungan biaya operasi kendaraan dan kelayakan investasi (PP Nomor 15 Tahun 2005). Jalan tol memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan jalan biasa atau jalan non – tol. Berikut kelebihan dari menggunakan jalan tol, yaitu :

1. Mengurangi waktu tempuh perjalanan. Ketika pengguna jalan menggunakan jalan non – tol saat melewati persimpangan

pengguna jalan diharuskan berhenti dan menunggu yang menyebabkan banyak waktu yang terbuang, dibandingkan dengan menggunakan jalan tol.

2. Keselamatan lalu lintas pengguna jalan diprioritaskan.
3. Penghematan biaya perjalanan, seperti: operasi, konsumsi bahan bakar, polusi udara dan kebisingan.
4. Sepanjang perjalanan kendaraan dapat bergerak tanpa rintangan tanpa terhalang akibat adanya persimpangan atau perpotongan sebidang dengan jalan non – tol.

3.4.2 Syarat Teknis dan Spesifikasi Jalan Tol

Secara umum, jalan tol dinyatakan sebagai jalan lintas alternatif dari ruas jalan umum yang ada (sekurang – kurangnya mempunyai fungsi arteria tau kolektor). Namun jalan tol tidak dapat dikatakan jalan alternatif jika pada kawasan tersebut belum ada jalan umum dan membutuhkan pengembangan kawasan tertentu. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol Pasal 5 menyebutkan syarat teknis penyelenggaraan jalan tol, yaitu :

- (1) Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.
- (2) Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antarkota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam, dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam.
- (3) Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat (MST) paling rendah 8 (delapan) ton.
- (4) Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagararan yang dilengkapi fasilitas penyeberangan jalan dalam bentuk terowongan dan jembatan.

- (5) Pada tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengamanan dengan struktur dan kekuatan yang dapat menyerap energi benturan kendaraan.
- (6) Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Jalan tol harus mempunyai spesifikasi (PP Nomor 15 Tahun 2005 2005), sebagai berikut :

- a. Tidak ada persimpangan sebidang;
- b. Jumlah jalan masuk dan keluar ke dan dari jalan tol dibatasi secara efisien dan semua jalan masuk dan jalan keluar harus terkendali secara penuh;
- c. Jarak antarsimpang susun, paling rendah 5 (lima) kilometer untuk jalan tol luar perkotaan dan paling rendah 2 (dua) kilometer untuk jalan tol dalam perkotaan;
- d. Jumlah lajur sekurang – kurangnya dua lajur per arah;
- e. Menggunakan pemisah tengah atau median; dan
- f. Lebar bahu jalan sebelah luar harus dapat dipergunakan sebagai jalur lalu lintas sementara dalam keadaan darurat.

3.4.3 Standar Pelayanan Minimum Jalan Tol

Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol adalah ukuran jenis dan mutu pelayanan yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol (PM Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 2014). Peraturan Menteri tersebut digunakan sebagai acuan bagi Badan Usaha Jalan Tol dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jalan tol.

Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol wajib dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol guna meningkatkan pelayanan kepada pengguna jalan tol. Berdasarkan Peraturan Menteri PU Nomor

16/PRT/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol pasal 3 menyebutkan, Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol mencakup substansi pelayanan, yaitu :

1. Kondisi Jalan Tol.

Pada dasarnya, kondisi jalan tol terdiri dari 3 (tiga) indikator, yaitu:

- a. Kecepatan, artinya tingkat kecepatan jalan tol standar yang harus dipenuhi adalah lebih dari 0,33 Mu.
- b. Ketidakrataan, artinya tingkat kenyamanan dalam berkendara, adapun tolak ukur yang digunakan untuk aspek ini adalah besaran IRI yang harus kurang dari atau sama dengan 4 m/km.
- c. Tidak ada lubang, artinya dilakukan pemantauan secara visual yang meliputi pengamatan terhadap alur, retak, ambles, pelepasan butir gelombang, lubang serta rusak tepi/tambahan.

2. Kecepatan Tempuh Rata – Rata.

Pada indikator ini, besaran tolok ukur dibedakan untuk jalan tol dalam kota dan jalan tol luar kota. Untuk jalan tol dalam kota disyaratkan kecepatan tempuh rata – rata lebih dari atau sama dengan 1,6x jalan non tol, sedangkan jalan tol luar kota kecepatan tempuh rata – rata harus lebih dari atau sama dengan 1,8x jalan non tol.

3. Aksesibilitas.

Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan dalam melakukan perjalanan dari lokasi tempat tinggal ke lokasi pelayanan yang dibutuhkan. Indikator untuk aksesibilitas meliputi kecepatan transaksi dan jumlah gardu tol. Tolak ukur yang digunakan dibedakan menjadi sistem transaksi terbuka dan sistem transaksi tertutup.

4. Mobilitas.

Mobilitas adalah suatu ukuran kemampuan seseorang untuk melakukan pergerakan. Indikator untuk aspek layanan ini adalah kecepatan penanganan hambatan lalu lintas yang mencakup observasi patroli dan patroli kendaraan derek dengan syarat 30 menit/siklus pengamatan.

5. Keselamatan.

Keselamatan terdiri dari beberapa indikator, yaitu :

- a. Sarana pengaturan lalu lintas termasuk di dalamnya perambuan, marka jalan, *guide*, *post/reflector* dan patok per kilometer.
- b. Penerangan jalan umum wilayah perkotaan, disyaratkan bahwa 100% lampu menyala.
- c. Pagar rumija disyaratkan 100% terpenuhi.
- d. Penanganan kecelakaan berupa evakuasi korban kecelakaan ke rumah sakit terdekat dan penderekan gratis.

6. Pertolongan Pertama.

Indikator pertolongan pertama yang digunakan meliputi keberadaan kendaraan derek, polisi patrol jalan raya, patrol jalan tol (*operator*), kendaraan *rescue* dan sistem informasi.

7. Lingkungan.

Indikator lingkungan yang dimaksud, yaitu berupa kebersihan di sekitar ruas jalan tol serta tidak ada tanaman yang mengganggu fungsi jalan tol.

8. Tempat Istirahat (TI) dan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP).

3.5 Kinerja Lalu Lintas

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan

kelancaran lalu lintas (PM No. 96 Tahun 2015). Kinerja lalu lintas perkotaan dapat dinilai dengan menggunakan parameter lalu lintas. Dalam penelitian ini hanya membahas mengenai besarnya volume lalu lintas jalan nasional dan jalan tol. Berikut merupakan penjelasan terkait dengan batasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut.

3.5.1 Kapasitas Jalan

Menurut PM No. 96 Tahun 2015 , menyebutkan bahwa "Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung volume lalu lintas ideal persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan perjam atau satuan mobil penumpang per jam". Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum yang melewati suatu titik pada suatu jalan yang dapat di pertahankan persatuan jam dalam kondisi yang berlaku (Cahyono, 2017). Persamaan dasar untuk penentuan kapasitas jalan luar kota berdasarkan MKJI 1997 adalah sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \qquad \textbf{Rumus III. 1}$$

Keterangan :

- C : Kapasitas (smp/jam)
- C_0 : Kapasitas Dasar (smp/jam)
- FC_w : Faktor Penyesuaian Lebar Jalan
- FC_{sp} : Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (hanya untuk jalan tak terbagi)
- FC_{sf} : Faktor Penyesuaian Hambatan Samping dan Bahu Jalan

3.5.2 Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik tertentu pada ruas jalan persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan per jam atau satuan mobil penumpang (PM No. 96 Tahun 2015). Volume lalu lintas pada ruas jalan per satuan waktu, yang

dikenal dalam perencanaan lalu lintas adalah Lalu Lintas Harian Rata – Rata Tahunan (LHRT) dan Volume Jam Perencanaan (VJP).

1. Lalu Lintas Harian Rata – Rata Tahunan (LHRT) merupakan arus lalu lintas dalam setahun dibagi jumlah hari dalam satu tahun (365 hari), sehingga Lalu Lintas Harian Rata – Rata Tahunan (LHRT) dinyatakan dalam bentuk satuan mobil penumpang (smp) per hari (PM No. 96 Tahun 2015).
2. Volume Jam Perencanaan (*Design Hourly Volume*) merupakan besaran yang dipergunakan dalam perancangan bagian – bagian dalam jaringan jalan. Satuan yang biasa digunakan adalah smp/jam. Sepanjang tahun akan terdapat 1 (satu) jam dimana volume lalu lintas adalah yang tertinggi. Volume lalu lintas tertinggi ini yang dijadikan sebagai volume jam perencanaan (PM No. 96 Tahun 2015).

3.5.3 Komposisi Lalu Lintas

Komposisi lalu lintas dalam hal ini lebih dikenal dengan klasifikasi kendaraan. Klasifikasi kendaraan sangat tergantung pada tujuan dari suatu survei dilakukan. Klasifikasi kendaraan meliputi (PM No. 96 Tahun 2015) :

1. Klasifikasi kendaraan berdasarkan berat kendaraan, terutama beban sumbu untuk hal – hal yang berhubungan dengan desain penanganan jalan dan konstruksi perkerasan;
2. Klasifikasi kendaraan berdasarkan dimensi kendaraan yang dilakukan untuk menentukan lebar lajur dan radius putar;
3. Klasifikasi kendaraan berdasarkan dimensi kendaraan pribadi dan kendaraan umum, biasanya dilakukan untuk menentukan skema manajemen pembatasan yang akan dilakukan; dan
4. Klasifikasi kendaraan berdasarkan kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki, umumnya dilakukan untuk menentukan teknik – teknik optimasi penggunaan ruang jalan dan keselamatan pejalan kaki.

Berikut merupakan golongan kendaraan bermotor yang berlaku pada jalan tol sebagai berikut.

Tabel III. 1 Golongan Kendaraan Bermotor

| GOLONGAN | JENIS KENDARAAN |
|-----------------|----------------------------------------|
| Golongan I | Sedan, Jip, Pick Up/Truk Kecil dan Bus |
| Golongan II | Truk dengan 2 (dua) gandar |
| Golongan III | Truk dengan 3 (tiga) gandar |
| Golongan IV | Truk dengan 4 (empat) gandar |
| Golongan V | Truk dengan 5 (lima) gandar atau lebih |

Sumber : Kepmen PU Nomor 370 Tahun 2007

3.6 Konsep Dampak Pembangunan

3.6.1 Pengertian Dampak

Dampak merupakan suatu pengaruh yang ditimbulkan karena adanya suatu akibat baik yang bersifat positif maupun negatif. Secara sederhana dampak dapat diartikan sebagai pengaruh atau akibat (Luis and Moncayo 2017).

Pada hakekatnya, ketika seseorang melakukan pengambilan keputusan, disetiap keputusan tersebut memiliki pengaruh atau akibat baik yang bersifat positif maupun negatif. Berdasarkan pengertian dari dampak, maka dampak dapat dibagi menjadi 2 (dua) jenis pengertian, yaitu:

1. Dampak Positif

Dampak positif merupakan suatu pengaruh yang menimbulkan atau memberikan kesan baik kepada lingkungan sekitar, sehingga dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Pengaruh positif dapat diartikan menunjukkan perubahan ke arah yang lebih baik.

2. Dampak Negatif

Dampak negatif merupakan suatu pengaruh yang menimbulkan atau memberikan kesan yang buruk kepada lingkungan sekitar, sehingga dapat menghambat bahkan merusak lingkungan disekitarnya. Pengaruh negatif ini dapat diartikan menunjukkan perubahan ke arah yang lebih buruk baik dari sebelum ataupun setelah adanya pembangunan yang dilakukan.

3.6.2 Konsep Pembangunan

Secara umum, pembangunan kata pembangunan diartikan sebagai usaha untuk mewujudkan kemajuan hidup berbangsa. Akan tetapi pada sebagian masyarakat, bahkan pada masyarakat kecil pembangunan selalu diartikan sebagai perwujudan fisiki, seperti pembangunan *mall*, jembatan, jalan raya, rumah ibadah dan sebagainya.

Kata pembangunan menjadi salah satu hal menarik untuk diperdebatkan, namun mungkin saja tidak ada ilmu satu disiplin ilmu yang paling tepat untuk mengartikan kata pembangunan itu sendiri. Para ahli sendiri, memberikan definisi yang bermacam – macam seperti halnya perencanaan, sebab istilah pembangunan dapat diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lainnya. Namun, secara umum disepakati bahwa pembangunan merupakan suatu proses untuk melakukan perubahan (Digdowiseiso 2020). Menurut Deddy T. Tikson (2005), pembangunan nasional merupakan sebuah transformasi ekonomi, sosial dan budaya yang secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan. Misalnya, transformasi dalam struktur ekonomi dapat dilihat melalui peningkatan pertumbuhan produksi yang cepat di sektor industri jasa, sehingga kontribusinya terhadap pendapatan nasional semakin besar. Sebaliknya, sektor pertanian melakukan kontribusi yang semakin kecil dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Sedangkan, transformasi sosial dapat dilihat melalui pendistribusian kemakmuran melalui pemerataan memperoleh akses terhadap sumber daya sosial

ekonomi, seperti pendidikan, kesehatan, perumahan, air bersih, fasilitas rekreasi dan partisipasi dalam proses pembuat keputusan politik. Sedangkan, transformasi budaya dapat dilihat melalui semangat kebangsaan dan nasionalisme serta adanya nilai dan norma yang dianut masyarakat. Dengan penjelasan diatas, dapat diketahui bahwa pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, politik yang berlangsung baik secara makro (nasional) dan mikro (kelompok/*group*).

Secara sederhana, pembangunan diartikan sebagai upaya untuk melakukan perubahan menjadi lebih baik, dimana perubahan yang dimaksud adalah menuju ke arah peningkatan dari keadaan semula dan tak jarang bahwa diasumsikan pembangunan adalah pertumbuhan. Seiring perkembangannya hingga saat ini belum ditemukan adanya suatu kesepakatan yang menolak asumsi tersebut (Digdowiseiso 2020). Dengan demikian, pembangunan tidak dapat dipisahkan dari pertumbuhan, artinya pembangunan dapat menyebabkan teradinya pertumbuhan dan pertumbuhan akan terjadi sebagai akibat adanya pembangunan.

Pelaksanaan pembangunan harus direncanakan dalam setiap tahapan dari pembangun, sehingga dibutuhkan sebuah pembangunan berkelanjutan yang mempertimbangkan berbagai aspek khususnya lingkungan hidup (Ompusunggu 2018). Terdapat ciri – ciri pembangunan yang memperhatikan berbagai aspek yang dapat dilihat, yaitu :

1. Menjamin pemerataan dan keadilan, artinya pembangunan berkelanjutan dilaksanakan dengan memperhatikan pemerataan distribusi sumber lahan dan faktor produksi, pemerataan kesempatan bagi perempuan dan pemerataan ekonomi untuk peningkatan kesejahteraan.
2. Menghargai keanekaragaman hayati, artinya dalam melakukan pembangunan keanekaragaman hayati menjadi dasar dari tata

lingkungan, sehingga pemerintah dapat memastikan bahwa sumber daya alam selalu tersedia secara berkelanjutan baik di masa kini dan masa yang akan datang.

3. Menggunakan pendekatan yang integratif, artinya pendekatan yang menyatukan beberapa aspek ke dalam satu proses.

Menggunakan pandangan jangka panjang untuk merencanakan pengelolaan dan pemanfaatan dari sumber daya guna mendukung pembangunan.

3.6.3 Konsep Pembangunan Infrastruktur

Infrastruktur adalah sebuah fasilitas berupa fisik ataupun non fisik yang dibangun oleh pihak pemerintah atau perorangan guna memenuhi keperluan dasar masyarakat dalam lingkup ekonomi dan sosial. Jadi, dapat diartikan bahwa infrastruktur merupakan sebuah wadah yang digunakan sebagai roda penggerak dalam pertumbuhan ekonomi dan menjadi pemicu pembangunan suatu kawasan terjadi.

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Dalam hal ini, peran infrastruktur sebagai mediator antara sistem ekonomi dan sosial dalam tatanan kehidupan manusia dan lingkungannya. Lingkungan menjadi faktor pendukung sistem infrastruktur dan sistem ekonomi didukung oleh sistem infrastruktur, kemudian sistem sosial sebagai objek dan sasaran yang didukung oleh sistem ekonomi (Ompusunggu 2018). Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seperti halnya infrastruktur jalan dan jembatan. Pada hakekatnya pembangunan merupakan suatu proses, tahapan atau rangkaian kegiatan yang berlangsung secara berkelanjutan yang mengandung makna pertumbuhan dan perubahan yang dilakukan bersama – sama baik oleh pemerintah maupun seluruh komponen masyarakat yang dipadukan dengan ilmu pengetahuan dan teknologi terhadap permasalahan yang timbul dari suatu proses pembangunan. Tujuan dilakukannya pembangunan adalah untuk meningkatkan

kualitas manusia yang dilakukan secara berkelanjutan yang berlandaskan kemampuan nasional dengan tantangan perkembangan global. Pelaksanaan pembangunan akan membantu mewujudkan aspek kehidupan bangsa, yaitu aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan secara menyeluruh untuk mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat. Di Indonesia, pembangunan infrastruktur masih belum merata khususnya di wilayah pedesaan. Ketidakmerataan pembangunan wilayah ini menyebabkan pertumbuhan ekonomi yang tidak merata, hal ini tentu akan mempengaruhi kesejahteraan sosial di wilayah setempat. Saat ini Indonesia sudah banyak melakukan pembangunan infrastruktur dengan tujuan untuk membantu masyarakat secara perlahan memenuhi kebutuhan hidupnya. Suatu pembangunan dapat dikatakan berhasil apabila, pembangunan tersebut memberikan dampak baik bagi masyarakat di kawasan tersebut baik dari segi sosial maupun ekonomi (Ramadhanti 2019).

Dalam ruang lingkupnya pembangunan infrastruktur mencakup banyak hal, namun yang ditekankan dalam penelitian ini adalah pembangunan infrastruktur di bidang transportasi. Pembangunan di bidang transportasi diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan yang dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah guna mencapai tujuan diantaranya :

1. Mencapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah;
2. Membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional; dan
3. Membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Pembangunan yang merata dan dapat dinikmati oleh seluruh komponen bangsa di berbagai wilayah akan meningkatkan partisipasi

aktif masyarakat dalam pembangunan, mengurangi gangguan keamanan, serta menghapuskan potensi konflik sosial untuk tercapainya Indonesia yang maju, mandiri dan adil.

3.7 Kondisi Sosial Ekonomi

3.7.1 Kondisi Sosial

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kondisi sosial adalah situasi keadaan masyarakat di suatu negara pada saat tertentu. Sosial dapat dikatakan sebagai sebuah perilaku manusia yang berhubungan ataupun bekerja sama satu sama lain dalam kehidupan bermasyarakat untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan dalam hidupnya masing – masing. Dasar dari unsur sosial adalah ikatan emosional antar individu, tak ada konflik antar individu dengan kelompok, sebab individu tunduk kepada tujuan kelompoknya (Nurida 2018).

Secara umum, istilah kata sosial sering dikaitkan dengan hal – hal yang berhubungan dengan manusia dalam masyarakat, seperti misalnya kehidupan masyarakat di perkotaan dan pedesaan, atau suatu sifat manusia yang mengarah pada rasa empati terhadap kehidupan yang dapat memunculkan sifat tolong – menolong, sehingga sering dikatakan sebagai manusia dengan jiwa sosial yang tinggi. Kondisi sosial pada individu dipengaruhi melalui 2 (dua) cara, yaitu secara langsung dan tidak langsung. Secara langsung, yaitu keadaan dimana individu melakukan pergaulan sehari – hari baik di lingkungan keluarga, teman, pekerjaan, dan sekitarnya. Sedangkan secara tidak langsung, yaitu kondisi dimana individu dipengaruhi melalui media lainnya, seperti media masa baik cetak dan audio visual. Dalam halnya berperilaku sosial kepada makhluk sosial, dapat juga dipengaruhi oleh proses dan hasil pendidikan yang telah dilakukan karena ruang lingkup pertemanan dan aktivitas dalam masyarakat yang beragam (Irfantri 2018).

Dalam kehidupan sosial, keluarga menjadi faktor utama dalam menentukan tingkat ketercapaian pendidikan anak – anaknya. Namun, pendidikan keluarga tidak hanya tergantung pada satu keluarga itu saja, sehingga suatu keluarga hidup berdampingan dengan keluarga lainnya. Pada kondisi sosial ekonomi berkaitan era tantara status sosial dan kebiasaan hidup sehari – hari, sehingga secara tidak langsung menjadi suatu budaya dan kebiasaan di kalangan kelompok atau individu tertentu. Kebiasaan hidup tersebut kemudian disebut dengan *culture activity*, hal tersebut juga menunjukkan bahwa pola interaksi atau pergaulan hidup antara individu menunjukkan adanya perbedaan kedudukan dan deratan atau status kriteria dalam membedakan status pada masyarakat. Menurut R. Linton dalam Irfantri, 2018 menyatakan, kondisi sosial masyarakat mempunyai 5 (lima) indikator, yaitu umur dan jenis kelamin, pekerjaan, prestise, *family* atau kelompok rumah tangga dan keanggotan dalam kelompok perserikatan. Dari kelima indikator tersebut, hanya indikator umur dan jenis kelamin yang tidak terpengaruh oleh proses pendidikan, sehingga hanya 4 (empat) indikator yang perlu diukur tingkat perbaikannya untuk mengetahui tingginya manfaat sosial bagi masyarakat.

Status sosial dalam masyarakat seringkali menjadi budaya dalam pengelompokan orang – orang berdasarkan kesamaan karakteristik pekerjaan dan pendidikan. Sehingga, secara tidak langsung menyebabkan terjadinya diskriminasi diantara kalangan individu maupun kelompok. Secara umum, kondisi sosial masyarakat memiliki (Irfantri 2018) :

1. Jenis pekerjaan yang bervariasi prestisenya, yang mana beberapa diantara individunya memiliki akses yang lebih besar terhadap pekerjaannya memiliki status lebih tinggi dibandingkan orang lain.

2. Tingkat pendidikan yang berbeda – beda antar individu, semakin individu memiliki pendidikan yang lebih baik, maka akses yang dimilikinya akan lebih besar.
3. Sumber daya ekonomi setiap individu yang berbeda.
4. Tingkat kekuasaan untuk mempengaruhi institusi masyarakat

Dari uraian kondisi sosial diatas, pembagian kelompok atau masyarakat (individu) memiliki apa dapat disebut sebagai status sosial (Irfantri 2018).

3.7.2 Kondisi Ekonomi

Ekonomi adalah ilmu yang mempelajari tentang berbagai aktivitas perilaku manusia (sosial) berupa produksi, distribusi serta konsumsi terhadap barang dan jasa. Istilah ekonomi berasal dari kata "*oikos*" artinya keluarga atau rumah tangga dan "*nomos*" artinya hukum atau peraturan yang berlaku.

Aspek pada kondisi ekonomi adalah suatu tinjauan investasi dari sudut pandang pemerintah atau masyarakat yang merasakan manfaat dari suatu proyek (Krisnananda and Kartika 2021). Dalam kehidupan sehari – hari pengetahuan mengenai ekonomi sangat diperlukan dalam memenuhi kebutuhan, sehingga ilmu ekonomi menjadi ilmu yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Ekonomi menjadi sebuah alat yang digunakan untuk mengukur tingkat kemajuan dalam suatu negara, apakah keadaan ekonomi baik atau semakin memburuk. Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan bahwa pengertian ekonomi adalah sebuah bidang kajian ilmu yang berhubungan tentang pengurusan sumber daya material individu, masyarakat dan negara untuk meningkatkan kesejahteraan kehidupan manusia (Nurida 2018).

Status ekonomi adalah kedudukan seseorang atau keluarga di masyarakat berdasarkan pendapatan yang disesuaikan dengan harga barang pokok. Secara tidak langsung keberadaan status ekonomi

dapat menimbulkan terjadinya perbedaan diantara kalangan individu maupun kelompok, misalnya keluarga yang memiliki status ekonomi kurang mampu akan cenderung memikirkan bagaimana memenuhi kebutuhan pokok dan akan lebih berkonsentrasi terhadap pemenuhan kebutuhan dasar yang menunjang kehidupannya dan keluarganya. Sebaliknya, orang dengan tingkat ekonomi yang tinggi akan mempunyai kesempatan yang lebih besar dalam menempuh pendidikan, dimana orang dengan kemampuan ekonomi yang tinggi akan lebih mudah menerima informasi, sehingga semakin mudah mendapat pengetahuan yang baik. Ukuran atau kriteria yang digunakan untuk menggolongkan masyarakat ke dalam kelas tertentu adalah sebagai berikut :

1. Ukuran kekayaan, artinya semakin kaya seseorang maka akan semakin tinggi status seseorang di dalam masyarakat.
2. Ukuran kekuasaan, artinya semakin tinggi dan banyak wewenang seseorang dalam masyarakat, maka semakin tinggi status ekonomi tersebut.
3. Ukuran kehormatan adalah orang yang disegani di kalangan masyarakat tertentu dan ditempatkan lebih tinggi dari orang lain di dalam kelompok masyarakat.

Ukuran ilmu pengetahuan adalah ilmu pengetahuan yang menjadi ukuran oleh masyarakat guna menghargai ilmu pengetahuan tersebut.

3.7.3 Kondisi Sosial Ekonomi

Kondisi sosial ekonomi adalah lingkungan yang terdiri dari individual maupun kelompok manusia yang saling berhubungan yang membentuk suatu komunitas sosial, sehingga terjadi kegiatan perekonomian (Nurida 2018). Komunitas terhadap sosial dan kehidupan ekonomi sangat berpengaruh terhadap kualitas lingkungan kehidupan dimanapun manusia tersebut berada. Kualitas lingkungan sosial ekonomi yang baik dapat dilihat pada kehidupan pada manusia

itu sendiri, sebagai contoh manusia yang ada di lingkungan baik maka secara ekonomi akan terpenuhi, tidak kekurangan pangan dan sandang, memiliki rumah, berpendidikan, merasa aman dan nyaman serta terpenuhinya sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Untuk memenuhi semua kebutuhan tersebut, manusia harus memiliki pekerjaan dan pendapatan yang tepat dan sesuai. Kondisi sosial ekonomi masyarakat akan selalu mengalami perubahan seiring berjalannya waktu dengan menyesuaikan keadaan lingkungan disekitarnya.

Kondisi sosial ekonomi masyarakat ditandai dengan adanya saling kenal mengenal antarsatu dengan yang lainnya, paguyuban, sifat gotong royng dan kekeluargaan. Menurut Mulyanto Sumardi dan Hans Dieter Evers (2001) menyebutkan ciri – ciri keadaan sosial ekonomi, diantaranya:

1. Lebih berpendidikan;
2. Mempunyai status sosial yang ditandai dengan tingkat kehidupan, kesehatan, prestise, pekerjaan dan pengenalan diri terhadap lingkungan;
3. Mempunyai tingkat mobilitas ke atas lebih besar;
4. Mempunyai ladang luas;
5. Lebih berorientasi pada ekonomi komersial produk;
6. Mempunyai sikap yang lebih berkenaan dengan kredit; dan
7. Pekerjaan lebih spesifik.

Berdasarkan hal diatas, maka kondisi sosial ekonomi merupakan segala sesuatu yang berhubungan dalam hal memenuhi kebutuhan yang pada setiap individu maupun kelompok (masyarakat). Terdapat beberapa faktor yang menentukan tinggi rendahnya sosial ekonomi masyarakat, diantaranya adalah tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, kondisi lingkungan tempat tinggal, kepemilikan kekayaan dan partisipasi dalam aktivitas

kelompok dari komunitasnya. Dalam hal ini, uraian dalam penelitian ini hanya dibatasi 4 (empat) faktor, diantaranya sebagai berikut:

1. Tingkat Pendidikan.

Pendidikan adalah pembelajaran pengetahuan, keterampilan dan kebiasaan sekelompok orang yang diturunkan dari satu generasi ke generasi berikutnya melalui pengajaran, pelatihan atau penelitian. Di Indonesia, pendidikan diupayakan untuk mewujudkan individu agar dapat mengembangkan potensi dirinya dengan bekal memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara.

Dalam rangka mencerdaskan kehidupan bangsa dan mengembangkan manusia Indonesia seutuhnya, pendidikan diselenggarakan melalui 2 (dua) jalur, yaitu pendidikan sekolah (pendidikan formal) dan jalur pendidikan luar sekolah (pendidikan non formal). Berdasarkan Undang – Undang Nomor 20 Tahun 2003 Tentang Pendidikan, menyebutkan batasan atau tingkatan pendidikan dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu :

- a. Pendidikan Dasar/rendah (SD-SMP/MTs);
- b. Pendidikan Menengah (SMA/SMK); dan
- c. Pendidikan Tinggi (D3/S1).

Dalam penelitian ini, tingkat pendidikan dilihat dari jenjang pendidikan formal terakhir yang ditempuh, karena tingkat pendidikan berpengaruh terhadap jenis pekerjaan dan pendapatan yang diperoleh.

2. Pendapatan.

Pendapatan adalah jumlah semua hasil suatu pekerjaan yang diterima dalam bentuk uang dan/atau barang. Menurut Sumardi dalam Yerikho mengemukakan

bahwa pendapatan yang diterima oleh seseorang akan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan yang ditempuh. Dengan individu yang memiliki pendidikan yang tinggi kesempatan untuk memperoleh pekerjaan yang lebih baik akan tinggi, sehingga peluang mendapatkan pendapatan yang tinggi lebih besar. Sedangkan, bagi individu yang memiliki pendidikan rendah. Kesempatan memperoleh pekerjaan yang lebih baik akan rendah, sehingga peluang mendapatkan pendapatan yang lebih tinggi akan rendah.

Pendapatan sosial ekonomi seseorang dapat merumuskan indikator kemiskinan yang representatif, hal tersebut karena pendapatan merupakan variabel yang secara tidak langsung mempengaruhi apakah seseorang atau kelompok orang akan mampu atau tidak untuk memenuhi kebutuhan hidupnya secara layak sebagai manusia yang memiliki harkat dan martabat. Berdasarkan pendapatan keluarga, kedudukan sosial ekonomi digolongkan menjadi 3 (tiga) kategori, yaitu :

a. Golongan Ekonomi Rendah.

Golongan masyarakat berpenghasilan rendah, yaitu masyarakat yang menerima pendapatan lebih rendah dari keperluan untuk memenuhi tingkat hidup yang minimal dengan besar pendapatan < Rp.1.500.000 per bulan.

b. Golongan Ekonomi Sedang

Dengan menjadikan pendidikan sebagai acuan kehidupan, golongan ekonomi sedang memiliki pendapatan dari satu juta lima ratus ribu rupiah hingga dua juta lima ratus ribu rupiah per bulan (Rp.1.500.000 – Rp.2.000.000).

c. Golongan Ekonomi Tinggi.

Golongan masyarakat berpenghasilan tinggi, yaitu masyarakat yang dapat memenuhi kebutuhan hidup baik kebutuhan jangka pendek maupun jangka panjang tanpa ada rasa khawatir. Dimana, pendidikan bukan sebagai acuan kehidupan menjadikan budaya dalam keluarga untuk menjaga marwah (kehormatan dan harga diri). Golongan ini memiliki pendapatan lebih dari tiga juta lima ratus ribu rupiah per bulan (> Rp.3.500.000).

3. Kepemilikan Kekayaan.

Kepemilikan kekayaan atau fasilitas adalah kepemilikan barang berharga yang memiliki nilai tinggi dalam suatu rumah tangga. Kepemilikan kekayaan atau fasilitas, diantaranya:

a. Barang Primer

Barang primer merupakan barang yang sangat penting keberadaannya untuk menunjang kebutuhan hidup yang sifatnya wajib untuk dipenuhi, misalnya sembilan bahan pokok (sembako), rumah tempat tinggal, pakaian.

b. Barang Sekunder

Barang sekunder merupakan jenis barang ataupun jasa yang diperlukan setelah semua kebutuhan barang primer terpenuhi, misalnya sepeda motor, televisim telepon genggam dan lainnya.

c. Barang Tersier

Barang tersier merupakan barang kebutuhan yang sifatnya mewah, tidak sederhana dan berlebihan yang timbul akibat kebutuhan barang primer dan barang sekunder telah terpenuhi, contohnya mobil, AC, apartemen, rumah mewah dan lain sebagainya.

4. Pekerjaan

Yang dimaksud dengan pekerjaan disini ialah jenis perbuatan atau kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh imbalan atau upah. Pekerjaan juga dapat disebut sebagai mata pencaharian atau pokok penghidupan manusia.

Dalam kondisi sosial ekonomi pekerjaan akan menentukan status sosial ekonomi, karena dengan bekerja segala kebutuhan akan dapat terpenuhi. Pekerjaan juga didefinisikan sebagai usaha manusia untuk mendapatkan kepuasan dan mendapatkan imbalan atau upah berupa barang dan jasa juga dapat memenuhi kebutuhan hidupnya (Irfantri 2018). Pekerjaan yang ditekuni setiap individu berbeda – beda, hal itu menyebabkan perbedaan tingkat penghasilan dari yang rendah hingga yang lebih tinggi tergantung pekerjaan yang ditekuni. Menurut ISCO (*Standard Clasification of Oecupation*) pekerjaan diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu :

- a. Pekerjaan yang berstatus tinggi, yaitu tenaga ahli dan ahli jenis, pemimpin ketatalaksanaan dalam suatu instansi pemerintahan maupun swasta serta tenaga administrasi ketatausahaan.
- b. Pekerjaan yang bertatus sedang, yaitu pekerjaan dibidang penjualan dan jasa.
- c. Pekerjaan yang berstatus rendah, yaitu buruh tani dan buruh pabrik.

3.8 Regresi Logistik Biner

Regresi logistik atau yang disebut juga logit model merupakan metode analisis yang digunakan untuk melihat hubungan antara variabel dependen dan independent, dimana variabel dependennya bersifat kategorik. Regresi logistik adalah sebuah pendekatan untuk membuat

model prediksi seperti halnya regresi linear atau biasa disebut dengan istilah *Ordinary Least Squares (OLS) Regression*. Perbedaannya adalah dalam regresi logistik, peneliti memprediksi variabel terikat berskala dikotomi. Skala dikotomi adalah skala data nominal dengan 2 (dua) kategori, misalnya Ya dan Tidak, Baik dan Buruk atau Tinggi dan Rendah.

Dalam analisis regresi logistik terdapat asumsi yang digunakan dalam analisis ini, yaitu :

- a. Regresi logistik tidak membutuhkan hubungan linear antara variabel independent dengan variabel dependen;
- b. Variabel independent tidak memerlukan asumsi *multivariate normality*;
- c. Asumsi homokedasitas tidak diperlukan;
- d. Variabel bebas tidak perlu diubah ke dalam bentuk matrik (interval atau skala ratio);
- e. Variabel *dependent* harus bersifat dikotomi;
- f. Variabel *independent* tidak harus memiliki keragaman yang sama antar kelompok variabel;
- g. Kategori dalam variabel *independent* harus terpisah satu sama lain atau bersifat eksklusif;
- h. Sampel yang diperlukan dalam jumlah relatif besar, minimum dibutuhkan hingga 50 sampel data untuk sebuah variabel prediktor (*independent*);
- i. Dapat menyeleksi hubungan karena menggunakan pendekatan non linier log transformasi untuk memprediksi *odds ratio*. *Odd* dalam regresi logistik sering dinyatakan sebagai probabilitas.

Seperti yang disebutkan sebelumnya, analisis regresi logistik tidak memerlukan distribusi normal dalam variabel independen, sehingga dalam analisisnya tidak memerlukan uji normalitas, uji heteroskedastisitas, dan uji asumsi klasik pada variabel independenya.

3.9 Probabilitas

Probabilitas (peluang) adalah pernyataan kuantitatif mengenai kemungkinan suatu kejadian yang akan terjadi. Probabilitas dalam analisis regresi logistik dapat disebut dengan *Odds*. Ukuran probabilitas dikaitkan dengan suatu kejadian Y dan dinyatakan sebagai $P(Y)$ yang bernilai $0 \leq P(Y) \leq 1$.

Log Odds dengan menggunakan konstante Euler ($e \approx 2,718$) sebagai bilangan pokok logaritma naturalis, lazimnya dituliskan sebagai *In odds*. *Log Odds* kejadian Y disebut juga logit Y , dengan persamaan sebagai berikut

$$\text{logit } Y = P(Y_n) = \frac{e^{(\beta_0 + \beta_1)}}{1 + e^{(\beta_0 + \beta_1)}}$$

Rumus III. 2

3.10 Discrete Choice

Model pemilihan diskrit merupakan model yang menggambarkan pembuat keputusan untuk memilih diantara alternatif yang tersedia. Pembuat keputusan yang dimaksud dapat berupa orang, rumah tangga, perusahaan atau unit pembuat keputusan yang lain. Secara umum, model pemilihan diskrit dinyatakan sebagai peluang setiap individu memilih suatu pilihan merupakan fungsi ciri sosio – ekonomi dan daya tarik pilhan tersebut, yang mana semua himpunan pilihan/alternatif disebut *choice set*. Model pemilihan diskrit digunakan untuk menguji pilihan berifat “yang mana”, sedangkan model regresi dipakai untuk menguji “berapa banyak” (Nugraha, Guritno, and Kartiko 2006). Sehingga, untuk menyatakan daya tarik suatu alternatif digunakan konsep utilitas. Utilitas didefinisikan sebagai sesuatu yang dimaksimumkan oleh individu. Alternatif tidak menghasilkan utilitas, namun utilitas didapatkan dari karakteristiknya dan dari setiap individu.

3.11 Analisis Deskriptif Kuantitatif

Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Muhson 2018).

Teknik analisis ini biasa digunakan untuk penelitian yang bersifat eksplorasi, misalnya ingin mengetahui suatu persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur. Penelitian jenis ini biasanya hanya mencoba untuk mengungkap dan mendeskripsikan hasil penelitiannya. Teknik analisis statistik deskriptif yang dapat digunakan adalah sebagai berikut :

1. Penyajian data dalam bentuk tabel atau distribusi frekuensi dan tabulasi silang (*crossstab*), sehingga dapat diketahui kecenderungan hasil temuan penelitian masuk dalam kategori yang ditentukan.
2. Penyajian data dalam bentuk visual seperti histogram, polygon, ogive, diagram batang, diagram lingkaran, diagram pastel (*pie chart*) dan diagram lambing.
3. Perhitungan ukuran tendensi sentral (*mean*, median, modus).
4. Perhitungan ukuran letak (kuartil, desil dan persentil).

Penghitungan ukuran penyebaran (standar deviasi, *varians*, *range*, deviasi kuartil, *mean deviasi*, dan sebagainya).

3.12 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kumpulan jurnal atau penelitian terdahulu yang digunakan sebagai referensi dalam penelitian ini baik dari konsep tinjauan pustaka maupun metode penelitian yang digunakan. Pada umumnya turut memberikan penjabaran mengenai perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang dilakukan. Berikut ini adalah

tinjauan dari penelitian terdahulu serupa yang dijabarkan dalam bentuk tabel.

Tabel III. 2 Penelitian Terdahulu

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | An Analysis of Socio Economic Impacts of Trans Sumatera Pekanbaru - Dumai Toll Roads Development | Suci Atma Hardika dan Jeki Aridianto | 2020 | Jalan Tol Trans Sumatera Pekanbaru - Dumai | Kuantitatif Pendekatan Deskriptif | Hasil penelitian Pembangunan Tol Trans Pekanbaru-Dumai menimbulkan dampak. Dampak positif: membuka peluang bagi pelaku usaha di sekitar pembangunan jalan tol dan mengurangi jumlah pengangguran di Desa Harapan Baru karena keterlibatan masyarakat dalam pembangunan, tetapi tidak semua masyarakat di wilayah tersebut bekerja dalam pembangunan jalan tol, sedangkan dampak negatif : menyebabkan pendapatan masyarakat perkebunan menurun akibat berkurangnya perkebunan. | Penelitian menjadi tinjauan karena membahas mengenai dampak pembangunan terhadap kondisi sosial ekonomi di sekitar pembangunan dan sebagai pembanding metode analisis terhadap penelitian yang akan dilakukan. |
| 2 | Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jatiagung Kabupaten Lampung Selatan) | Irfantri Mahaputra | 2018 | Desa Jatimulyo Kecamatan Jati Agung Kabupaten Lampung Selatan | Deskriptif Pendekatan Kualitatif | Dari segi pekerjaan, sebanyak 85% menyatakan bahwa pekerjaan mereka baik sebelum maupun setelah pembangunan jalan tol Trans Sumatera (tidak mengalami perubahan) | Penelitian ini memberikan referensi penjelasan mengenai konsep kondisi sosial ekonomi masyarakat. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Pendapatan Masyarakat Bagian Sumatera Utara (Medan - Tebing Tinggi) | Milla Naeruz, Aisyah Damayanti, Mira Tanjung | 2022 | JalanTol Trans Sumatera (Medan - Tebing Tinggi) | Kuantitatif Pendekatan Deskriptif | Pendapatan pada UMKM di Tebing Tinggi dan bengkel mengalami penurunan begitu juga halnya dengan tenaga kerja. UMKM yang mengurangi pegawai dikarenakan menurunnya pendapatan. Hasil diolah menggunakan Smart PLS. Tarif Jalan tol trans sumatera medan – tebing tinggi, dianggap terlalu mahal bagi pengguna. | Penelitian ini membahas dampak ekonomi pembangunan khususnya pada pendapatan masyarakat dan sebagai referensi perbandingan dalam metode analisis data yang digunakan. |
| 4 | Analisis Manfaat Ekonomi Pembangunan Jalan Lingkar Majalaya di CBD Majalaya | I Putu Angga Darata Zunaeca | 2021 | Jalan Lingkar Majalaya di CBD Majalaya | Kuantitatif | Dari analisis nilai waktu, didapatkan penghematan rata-rata sebesar 21%. Dari hasil analisis biaya operasional kendaraan, didapatkan penghematan biaya sebesar 20% dan dari analisis kelayakan proyek didapatkan nilai NPV sebesar Rp. 100.474.785.307, IRR sebesar 27.17% dan BCR sebesar 1.94 | Penelitian ini membahas manfaat ekonomi terhadap pembangunan dan sebagai pembandingan terhadap metode analisis yang akan digunakan |
| 5 | Analisis Kelayakan Ekonomi dan Finansial Pembangunan Jalan Tol Mengwi - Gilimanuk | Jyoti Krisnananda dan Anak Agung Gde Kartika | 2021 | Rencana Jalan Tol Gilimanuk - Mengwi | Kuantitatif | Hasil kelayakan ekonomi diperoleh nilai BCR=2,32,NPV=Rp24.227.067.710.657,20 dan IRR=11,97%. Hasil kelayakan finansial diperoleh nilai BCR = 1,18 NPV = Rp3.344.797.279.603,31, IRR = 5,59%, dan PP pada tahun 32 bulan ke 2 setelah jalan tol dioperasikan. Disimpulkan pembangunan Jalan Tol Gilimanuk - Mengwi layak dari segi ekonomi dan finansial | Penelitian ini menjadi referensi karena berkaitan dengan Jalan Tol Gilimanuk - Mengwi dari segi kelayakan proyek dan sebagai pembandingan terhadap penelitian yang akan dilakukan. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6 | Analisis Kelayakan Perencanaan Pembangunan Jalan Penghubung (<i>Missing Link</i>) Antara Desa Sikur Sampai Desa Paokmotong Kabupaten Lombok Timur | Dessy Angga Afrianti, Sigit Irfansyah dan Meyrissa Putri Dewandaru | 2018 | Desa Sikur - Desa Paokmotong Kabupaten Lombok Timur | Kuantitatif | <p>1. Pada hasil pembebanan menggunakan <i>Vissim</i> kinerja jaringan jalan pada kawasan Sikur - Paokmotong pada tahun 2016 dan tahun rencana 2021 menunjukkan adanya jalan penghubung baru kinerja jaringan jalan menjadi lebih baik.</p> <p>2. Efisiensi biaya perjalanan pertahun akibat adanya penghematan waktu perjalanan pada tahun 2036 adalah sebesar Rp.217.314.417,00. Efisiensi biaya bahan bakar tahun 2036 sebesar Rp1.871.533.600,00. Total efisiensi biaya perjalanan tahun 2036 sebesar Rp.2.088.848.017,00</p> <p>3. Memiliki NPV = Rp.1.455.902.264, IRR = 20,96% dan BCR = 1</p> | Penelitian ini menjadi referensi dalam hal analisis terhadap perencanaan sebelum pembangunan dilakukan, dengan perbedaan analisis yang dilakukan terhadap kelayakan dari segi ekonomi. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7 | Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Pada Usaha Batik dan Perhotelan di Kota Pekalongan | Victorianus Aries Siswanto, Tri Pudji Wahjuningsih, Murtini | 2019 | Grosir Batik Setono, Kampung Batik Hayam Wuruk dan Perhotelan yang ada di Pekalongan | Kualitatif Pendekatan Deskriptif | <p>1. Dampak ekonomi dirasakan oleh pengusaha batik sebesar 31,82% menyatakan penurunan penjualan, sedangkan faktor sosial dan lingkungan memberikan dampak positif bagi usaha batik</p> <p>2. Perhotelan terkena dampak ekonomi sebagian tidak, namun kuisisioner terbuka 72,7% menyatakan penurunan sewa kamar. Sedangkan faktor sosial dan lingkungan memberikan dampak positif bagi usaha perhotelan di pekalongan</p> <p>3. Bagi tamu hotel, pembeli batik dan masyarakat Pekalongan pembangunan jalan tol memberikan dampak positif.</p> | Penelitian ini menjadi referensi pada metode analisis yang dilakukan dengan objek penelitian yang berbeda, namun menegaskan bahwa pembangunan jalan tol dapat memberikan dampak terhadap lingkungan sekitarnya. |
| 8 | Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara | Vina Maria Ompusunggu | 2018 | Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo | Kualitatif Pendekatan Deskriptif | Terdapat dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat di Desa Semangat Gunung baik dari segi positif maupun negatif. | Penelitian ini menjadi referensi terkait konsep pembangunan dan infrastruktur. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 | Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial, Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi | Ina Revayanti | 2019 | Wilayah Terdampak Langsung Pembangunan Jalan Tol Bogor - Clawi - Sukabumi di Kabupaten Sukabumi | Kualitatif (explonatory research) dan Deskriptif | <p>1. Pembangunan mempengaruhi perekonomian karena dapat memangkas waktu tempuh dan menumbuhkembangkan sektor industri, karena hasil produksi industri memanfaatkan jalan tol untuk penghematan biaya operasional lajur produksi barang/jasa</p> <p>2. Terjadi perubahan strata sosial akibat adanya dana pengganti dari kegiatan pembangunan jalan tol dan perubahan pola perikehidupan (peningkatan pendapatan, perubahan kondisi perumahan, peralihan profesi dan kepemilikan harta benda)</p> <p>3. Pembangunan jalan tol berdampak buruk terhadap lingkungan karena menyebabkan polusi debu, kondisi udara menjadi lebih panas serta terjadi banjir.</p> | Penelitian menjadi tinjauan karena membahas mengenai dampak pembangunan terhadap kondisi sosial ekonomi serta lingkungan sekitar pembangunan dan sebagai pembanding metode analisis terhadap penelitian yang akan dilakukan. |
| 10 | Effect Of Toll Road Construction Cikampek - Palimanan on Socio - Economic in Kalijati District of Subang Regency | Suci Puji Astuti, Epon Ningrum, dan Jupri | 2020 | Jalan Tol Cikampek - Paliaman di Kecamatan Kalijati Kabupaten Subang | Kualitatif | Pembangunan jalan tol Cikampek - Palimanan kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Kalijati tidak berpengaruh terhadap mata pencaharian pokok, namun menunjukkan pengaruh terhadap pendapatan dan kepemilikan tempat tinggal di Kecamatan Kalijati | Sebagai referensi terhadap penelitian yang serupa dan pembanding terhadap jenis metode analisis yang dilakukan. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11 | Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya - Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bebekan Kecamatan Taman Kabupaten Sidoarjo | Anggia Ferdini Hadiyanti | 2019 | Desa Bebekan Kecamatan Taman Kabupaten Sidoarjo | Kualitatif | Terjadi perubahan sesudah adanya pembangunan jalan tol Surabaya - Mojokerto. Masyarakat tidak lagi melakukan gotong royong = 84,51%, tidak lagi melakukan kegiatan kerja bakti = 85,92%, tetap melakukan kegiatan silaturahmi = 57,75%, serta tidak lagi melakukan kegiatan memenuhi undangan = 52,11%. Pendapatan masyarakat tidak mengalami perubahan dan tingkat kesejahteraan tidak mengalami perubahan. | Penelitian ini menjadi referensi dan pembandingan terhadap analisis kondisi sosial ekonomi yang dilakukan. |
| 12 | Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Akibat Pengembangan Lingkar Wilis di Kabupaten Tulungagung | Bambang Tri Kurnianto | 2017 | Jalan Lingkar Wilis, Kabupaten Tulungagung | Kualitatif Pendekatan Deskriptif (Miles & Huberman) | Pembangunan jalan tol memberikan manfaat dan dampak positif baik ekonomi maupun sosial terhadap masyarakat di Kabupaten Tulungagung | Sebagai referensi terhadap penelitian yang serupa dan pembandingan terhadap jenis metode analisis yang dilakukan. |
| 13 | Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Dumai | Marfi'ah Ayu Nurida | 2018 | Kelurahan Muara Fajar Timur | Kualitatif | Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur tidak merasa terganggu dengan adanya polusi udara maupun suara yang ditimbulkan. Pembangunan jalan tol membantu masyarakat memperoleh lapangan pekerjaan dan jumlah pendapatan masyarakat mengalami kenaikan 70%. | Sebagai referensi terhadap definisi kondisi sosial ekonomi, jalan tol dan pembangunan serta pembandingan terhadap analisis penelitian yang dilakukan. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14 | Kajian Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Kesejahteraan Sosial Warga Di Sekitar Pintu Tol Madiun Tahun 2020 | Wahyu Dwi Prakoso, Pryo Sularso, Indriyana Dwi Mustikarini | 2020 | Di Sekitar Pintu Tol Madiun | Kualitatif Pendekatan Deskriptif | Sebelum adanya pembagunan jalan tol bsia dikatakan kesejahteraan masyarakat belum terpenuhi. Pembangunan jalan tol memberikan dampak peningkatan kesejahteraan sosial warga di sekitar pintu tol Madiun mengalami peningkatan baik dari jaminan sosial, pendidikan, kesehatan, wisata, pendapatan. | Penelitian ini menjadi referensi karena didalamnya membahas kesejahteraan sosial terhadap pembangunan. |
| 15 | Analisis Kelayakan Finansial Proyek Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Dumai | Fitri Annisa | 2021 | Jalan Tol Pekanbaru - Dumai | Kualitatif Pendekatan Deskriptif | 1. Biaya operasioal dan pemeliharaan yang dikeluarkan oleh PT Utama Karya selama 36 tahun =Rp.1.506.246.723.520 2. Pendapatan tol dengan tarif tol metode PCI = Rp.8.210.163.530.975, sedangkan berdasarkan tarif berlaku = Rp.11.170.309.536.050 3. Kelayakan secara finansial belum menapai pengembalian keuntungan | Penelitian ini menjadi referensi dan pembanding terhadap analisis pembangunan infrastruktur |
| 16 | Development of Ex-Ante Analysis Method on Socio Economic Impact of Infrastructure Project | H.Purwoto, R. Budhiarto, D.Widhyarto, J.Agriawan, D. Kurniawan, J.Soesmardjito, H. Lastito, J. Jati, Dwi Novitasari | 2021 | 1. Bandara Komodo 2. PJU Surakarta Kotamadya 3. KEK Mandalika | Kualitatif (Ex-Ante) | Analisis terhadap ketiga kasus proyek infrastruktur KPBU menunjukkan skala dampak yang berbeda dari setiap proyek, karena dipengaruhi karakter pelayanan yang diberikan oleh masing - masing proyek infrastruktur, besaran total investasi dan skala proyek yang berbeda satu dengan yang lain. | Penelitian ini menjadi tinjauan pustaka sebagai referensi pengembangan metode analisis terhadap dampak sosial ekonomi yang berbeda serta sebagai literatur terhadap konsep dampak sosial pembangunan. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------|----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 17 | Environmental and Economic Impact Dynamic Consideration | Angie Ruiz dan Jose Guevara | 2020 | Jaringan Jalan Beraspal di Chili | Kualitatif (Pemodelan Dinamika Sistem) | <p>Penelitian ini memberikan kontribusi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dengan menggunakan analisis SD dapat melakukan analisis terintegrasi pembangunan perkerasan berkelanjutan. 2. Kebijakan dikaji bertujuan untuk menggambarkan interaksi antara variabel teknis, lingkungan dan ekonomi dalam konteks jaringan jalan yang ada. 3. Membantu membangkitkan kesadaran tentang hubungan antara strategi pemeliharaan yang memadai dan dampak lingkungan. | <p>Penelitian ini menjadi tinjauan sebagai referensi dalam kondisi dampak lingkungan dan ekonomi dengan metode analisis yang berbeda serta objek penelitian yang terkait kebijakan dinamis.</p> |
| 18 | Analisis Discrete Choice Pemilihan Penggunaan Jalan Tol Untuk Kendaraan Penumpang di Jalan Tol Solo - Semarang | Rafli Setiawan | 2020 | Jalan Tol Solo - Semarang | Kuantitatif | <p>Hasil analisa diketahui sebanyak 81,4% pengguna jalan tol dan 18,6% pengguna jalan non tol, faktor yang mempengaruhi pemilihan moda yaitu waktu dengan perhitungan bisonbiogeme mendapat nilai signifikan -0,597. Menggunakan model logit biner selisih dengan nilai $\alpha = -0,2724$ dan nilai $\beta = 0,0264$ dan menggunakan model logit biner nisbah dengan nilai $\alpha = 1,9601$ dan nilai $\beta = 0,9357$</p> | <p>Penelitian ini menjelaskan konsep pemilihan rute menggunakan metode logit biner.</p> |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 19 | Analisis Preferensi Pengguna Kendaraan Pribadi Terhadap Pemilihan Rute Antara Jalan Tol Dengan Jalan Arteri | Sony Yohannes Van Helen dan Ir. Dibyso Susilo | 2020 | Jalan Tol Bawen - Salatiga | Kuantitatif | Variabel biaya transportasi dan waktu tempuh berkorelasi dan mempunyai pengaruh yang kuat jalan dalam pemilihan rute jalan tol. Hampir seluruh masyarakat cenderung menggunakan jalur non tol ketimbang jalur tol, namun ada beberapa masyarakat lebih memilih melalui jalan tol karena berbagai faktor | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda |
| 20 | Pemilihan Rute Jalan Tol Menggunakan Model Pilihan Diskrit Dari Pengguna Jalan Tol | Darmawan Adi Suanto, Aleksander Purba dan Chatarina Niken | 2020 | Jalan Tol Trans Sumatera, ruas Terbanggi Besar - Pematang Panggang | Kualitatif Pendekatan Deskriptif | Faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan rute oleh pengguna jalan adalah tarif tol, penghematan waktu tempuh dan pendapatan per bulan. Berdasarkan grafik sensitivitas tarif tol menunjukkan arah negatif (-), semakin besar kenaikan tarif tol maka akan mengurangi probabilitas pengguna memilih jalan tol. | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 21 | Analisis Pemilihan Rute Perjalanan Rangkasbitung - Serang Terhadap Jalan Tol Serang - Panimbang | Arief Budiman, D.Esti Intari, W.Fathomah, R.T.Bethary, Syarifudin | 2021 | Jalan Tol Serang - Panimbang | Kualitatif Pendekatan Deskriptif | Waktu menjadi faktor utama yang menentukan pilihan masyarakat dengan presentase sebesar 39,2% dan keamanan menjadi faktor kedua dengan presentase 16%, dua hal ini menjadi prioritas masyarakat dalam memilih rute perjalanan, dan Jalan Tol menjadi pilihan utama mayoritas responden karna pelayanannya dengan presentase sebesar 79,4% | Penelitian ini menjabarkan proses analisis data probabilitas menggunakan metode stated preferenced |
| 22 | Analisis Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pemilihan Rute Jalan Tol Bali Mandara | Adi Susanto, Dewa Putu Punia, Santausa Purnama Salin, Juliaman Pangaribuan, Fery Subekti, Ricko Yudhanta | 2017 | Jalan Tol Bali Mandara (Benoa, Bandara Ngurah Rai, Nusa Dua) | Kualitattif | Variabel berpengaruh pada pemilihan (signifikan) adalah pendapatan keluarga, jarak tempuh dan persepsi kenyamanan dan keamanan berlalu lintas. | Penelitian ini menjadi referensi karena menggunakan analisis regresi logistik untuk menentukan probabilitas pemilihan rute dan sebagai pembanding terkait probabilitas pemilihan rute. |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23 | Analisis Model Perilaku Pengemudi Mobil Truk Dalam Pemilihan Rute Jalan (<i>Route Choice</i>) | Alfawi Saputra | 2021 | Jalan Tol Trans Sumatera | Kualitatif | Pengemudi mobil truk memilih jalan tol karena faktor jarak, waktu perjalanan, biaya perjalanan, kemacetan, dan tempat pemberhentian yang tersedia. Hasil dari uji sensitifitas antara Biaya dan Waktu dapat disimpulkan bahwa pengemudi mobil truk lebih sensitif terhadap variabel waktu, maka didapatkan Model Ujt = $0,414 - 0,28 * (\text{Biaya}) - 0,057 * (\text{Waktu})$. | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda. |
| 24 | Studi Karakteristik dan Pemilihan Rute Pengguna Jalan Tol Surabaya - Mojokerto Terhadap Jalan Tol Krian - Legundi-Bunder-Manyar Menggunakan Metode Stated Preference | Yanida Agustina dan Hera Widyastuti | 2020 | Jalan Tol Surabaya - Mojokerto dan Jalan Tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar | Kualitatif | Variabel yang berpengaruh signifikan dalam perpindahan rute pengguna jalan tol ialah pendidikan terakhir SD, tujuan perjalanan bekerja/dinas, tujuan perjalanan berlibur, posisi dalam kendaraan sebagai pengemudi, dan frekuensi > 1x sebulan s/d 1x Seminggu. | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda |
| 25 | Karakteristik Pelaku Perjalanan Dalam Memilih Rute – Studi Kasus : Jl. Manado - Airmadidi | Christmas E. L. Masinambow, Samuel Y. R. Rompis, Theo K. Sendow | 2018 | Jalan Manado - Airmadidi | Kualitatif | Hasil data regresi multinomial logistik kategori jalan nasional, variabel waktu tempuh dan kemacetan berpengaruh signifikan terhadap keputusan pemilihan rute jalan sukarno dibanding jalan nasional. | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda |

| NO | JUDUL PENELITIAN | PENELITI | TAHUN PENELITIAN | LOKASI PENELITIAN | METODE PENELITIAN | HASIL PENELITIAN | ALASAN MENJADI TINJAUAN |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26 | Kajian Potensi Pengguna Jalan Tol Malang - Kepanjen | Ade Yudha Iswara, Fahry Husein, Ludfi Djakfar, Hendi Bowoputro | 2017 | Jalan Tol Malang - Kepanjen | Kualitatif | Variabel yang mempengaruhi untuk berpindah ke jalan tol yaitu tarif dan kemacetan atau kepadatan kondisi jalan (VCR). Apabila tarif tol berada di bawah angka Rp 1.000,00/km dan VCR diatas 0,5 maka potensi pengguna tol akan semakin meningkat, dan potensi pengguna tol akan mengalami penurunan bila tarif tol berada diatas Rp 6000,00/km dan VCR dibawah 1 | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda |
| 27 | Analisis Peluang Pergeseran Penggunaan Jalan Arteri Ke Jalan Tol Studi Kasus: Dampak Pembangunan Jalan Tol Bandar Lampung – Metro | Muhammad Arif Wibowo, Dr. Sri Maryati, ST., MIP., Zulqadri Ansar, S.T., M.T. | 2016 | Jalan Tol Bandar Lampung – Metro | Kualitatif | Peluang pergeseran berdasarkan analisis sensitivitas biaya perjalanan, waktu tempuh dan kemudahan rute, menunjukkan peningkatan kinerja jalan tol dapat mendorong masyarakat pelaku perjalanan Bandar Lampung-Metro untuk sanggup melakukan penambahan biaya dengan selisih waktu tempuh dari jalan reguler tidak terlalu besar (lebih lama) atau terlalu kecil (lebih cepat). | Penelitian ini sebagai referensi dan pembandingan terhadap metode analisis yang digunakan dengan variabel penelitian yang berbeda |

Sumber : Analisis Data, 2022