

EVALUASI DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TERHADAP PEMANFAATAN RUANG KAWASAN INDRAPURI – BLANG BINTANG

TUGAS AKHIR

Untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat-syarat
yang Diperlukan untuk Memperoleh
Ijazah Sarjana Teknik

Oleh

ASHARI RAHMAN
NIM: 1803120218



PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BATHOH – BANDA ACEH
2021

LEMBAR PENGESAHAN FAKULTAS

Tugas Akhir dengan judul “Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Pemanfaatan Ruang Kawasan Indrapuri – Blang Bintang”, disusun oleh:

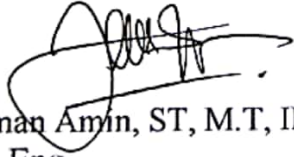
Nama Mahasiswa : Ashari Rahman
NIM : 1803120218
Program Studi : Teknik Sipil

Diajukan untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat yang diperlukan guna memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Aceh, telah lulus pada tanggal 12 Agustus 2021.

Banda Aceh, 12 Agustus 2021

Disetujui Oleh,

Dosen Pembimbing


Ir. Jurisman Amin, ST, M.T, IPM
ASEAN, Eng

NIDN. 1314057801

Ketua Program Studi Teknik


Ir. Tamalikhani, ST, M.Eng. Sc, IPM
ASEAN, Eng

NIDN. 1327108201

Menyetujui/Mengesahkan
Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Aceh


Dr. Ir. Hafnidar A. Rani, ST, MM, IPU, ASEAN Eng, ACPE
NIDN. 0104037002

LEMBAR PENGESAHAN PROGRAM STUDI

Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Pemanfaatan Ruang Kawasan
Indrapuri - Blang Bintang

Disusun oleh

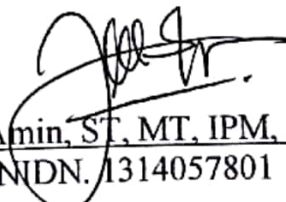
Nama Mahasiswa : Ashari Rahman
NIM : 1803120218
Program Studi : Teknik Sipil

Tugas Akhir ini merupakan salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik Strata-1 (S-1) di Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Aceh.

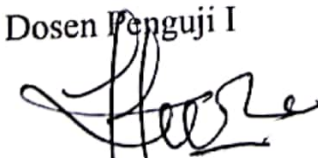
Tugas Akhir ini telah diperiksa dan disetujui oleh Dosen Pembimbing dan Dosen Penguji untuk disahkan.

Banda Aceh, 12 Agustus 2021

Dosen Pembimbing


Ir. Jurisman Amin, ST, MT, IPM, ASEAN Eng
NIDN. 1314057801

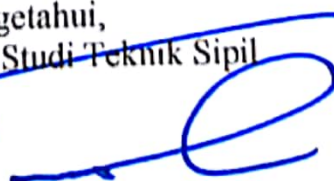
Dosen Penguji I


Dr. Kemala Hayati, ST, MT, IPM
NIDN. 0125018203

Dosen Penguji II


Ir. Munawir, ST, MT, IPM, ASEAN Eng
NIDN. 0129068303

Mengetahui,



Ir. Tamal Khair, ST, M.Eng.Sc, IPM, ASEAN Eng
NIDN. 1327108201

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ashari Rahman

Npm : 1803120218

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa :

1. Di dalam tugas akhir saya tidak terdapat bagian atau satu kesatuan yang utuh dari tugas akhir/skripsi, tesis, disertasi, buku, atau bentuk lain yang saya kutip dari karya orang lain tanpa saya sebutkan sumbernya yang dapat dipandang sebagai tindakan penjiplakan.
2. Sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat reproduksi karya atau pendapat yang pernah saya tulis atau diterbitkan oleh orang lain yang dijadikan seolah-olah karya asli saya sendiri.
3. Apabila ternyata terdapat tugas akhir saya bagian – bagian yang memenuhi unsur penjiplakan, maka saya menyatakan kesediaan untuk dibatalkan atau seluruhnya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Banda Aceh, 12 Agustus 2021
Saya yang membuat pernyataan,

Ashari Rahman
1803120218

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran ALLAH SWT, yang melimpahkan karunia-Nya sehingga penulis tugas akhir ini dapat diselesaikan pada waktunya.

Tugas akhir ini berjudul “Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Pemanfaatan Ruang Kawasan Indrapuri - Blang Bintang”, ditulis dalam rangka melengkapi dan memenuhi salah satu syarat yang diperlukan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Studi Sarjana Teknik Sipil pada Universitas Muhammadiyah Aceh.

Dalam pelaksanaan penelitian dan penulisan tugas akhir ini, penulis telah memperoleh bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak terutama pembimbing. Untuk itu penulis menyampaikan terima kasih yang tulus kepada Bapak Ir. Jurisman Amin, ST., MT., IPM., ASEAN Eng sebagai pembimbing.

Selanjutnya, pada kesempatan ini penulis juga menyampaikan terima kasih kepada :

1. Ibu Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Aceh (Dr. Ir. Hafnidar A. Rani, ST, MM, IPU, ASEAN Eng, ACPE).
2. Bapak Ketua Prodi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh (Ir. Tamalkhani, ST., M. Eng. Sc., IPM, ASEAN Eng) dan Ibu Sekretaris Prodi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh (Cut Nawalul Azka, S.ST, MT)
3. Tenaga pengajar pada Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh.
4. Bapak/Ibu Penguji Ibu Dr. Kemala Hayati, ST., MT., IPM dan Bapak Ir. Munawir, ST., MT., IPM., ASEAN Eng yang telah memberikan banyak masukan untuk perbaikan tulisan ini.
5. Kedua orang tua, ayahanda Jaya Salmadi, ST dan ibunda Wariati yang selalu memberikan dukungan moril dan materil serta doa untuk keberhasilan penulis.
6. Rekan-rekan mahasiswa pada Prodi Teknik Sipil serta rekan-rekan kerja yang telah banyak membantu penulis hingga selesainya penulisan.

Akhirnya kepada ALLAH SWT jugalah penulis berserah diri dan berharap semoga tulisan ini dapat berguna bagi pembaca, Amin.

Banda Aceh, 12 Agustus 2021
Penulis,

Ashari Rahman
1803120218

EVALUASI DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TERHADAP PEMANFAATAN RUANG KAWASAN INDRAPURI – BLANG BINTANG

Oleh :

Ashari Rahman
1803120218

Pembimbing :

Ir. Jurisman Amin, ST., MT., IPM., ASEAN Eng

ABSTRAK

Jalan tol memegang peranan penting dalam menghubungkan daerah yang ada di Indonesia. Perumusan masalah dalam penelitian ini yaitu faktor-faktor apakah yang mempengaruhi pemanfaatan ruang kawasan jalan tol dan seberapa besar dampaknya. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor dominan yang menyebabkan adanya dampak pembangunan jalan tol seksi IV Indrapuri-Blang Bintang dan seberapa besar dampaknya. Teknik *sampling* yang digunakan yaitu *simple random sampling*. Penelitian ini menggunakan rumus Slovin, karena populasi berjumlah lebih dari 100. Hasil dari perhitungan didapat 98 responden. Penelitian ini terdiri dari variabel faktor sosial (X1), variabel faktor ekonomi (X2), variabel faktor lingkungan (X3) dan variabel pengaruh jalan tol (Y). Metode pengolahan data dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis korelasi dan analisis regresi berganda, dari hasil pengujian validitas r hitung = 0,622 > r tabel = 0,1671, hal ini menunjukkan bahwa pertanyaan pada setiap variabel valid. Hasil uji reliabilitas diperoleh nilai rata-rata variabel 0,75, dimana > 0,6 (*cronbach alpha*), dan berdasarkan analisis korelasi diperoleh nilai R sebesar 0,453, maka nilai tersebut memiliki implikasi bahwa semua variabel berhubungan terhadap pengaruh jalan tol, serta model regresi yang diperoleh yaitu : $\hat{Y} = 1,182 + 0,371.X1 + 0,144.X2 - 0,137.X3$. Dari hasil koefisien determinasi didapat nilai $R^2 = 20,05\%$ yang berarti bahwa pengaruh jalan tol dipengaruhi oleh variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan, sebesar 20,05%, selebihnya 79,95% dipengaruhi oleh faktor lainnya, dan dari model regresi bisa dilihat faktor dominannya pada variabel X1 yaitu faktor sosial yang memiliki kontribusi sebesar 0,371.

Kata Kunci : *Jalan tol, dampak, faktor, indikator*

DAFTAR ISI

	Halaman
PENGESAHAN FAKULTAS	i
PENGESAHAN PROGRAM STUDI.....	ii
PERNYATAAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL	xii
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
 BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN	 4
2.1 Pembangunan Infrastruktur	4
2.2 Jalan Tol	4
2.3 Perubahan Guna Lahan.....	5
2.4 Permukiman dan Perumahan.....	5
2.5 Pertanian	5
2.6 Perdagangan	6
2.7 Populasi dan Sampel.....	6
2.8 Teknik Pengambilan Sampel.....	7
2.9 Skala <i>Likert</i>	8
2.10 Kuesioner.....	8
2.11 Observasi	9
2.12 Variabel Penelitian	9
2.13 Analisis Statistik.....	10
2.13.1 SPSS (<i>Statistical Product and Service Solution</i>).....	11
2.13.2 Uji Validitas.....	12
2.13.3 Uji Reliabilitas.....	13

2.13.4 Uji Hipotesis.....	14
2.14 Analisis Korelasi	14
2.15 Analisis Regresi Linear Berganda	15
2.16 Interval Penilaian Hasil Penelitian	16
2.17 Penelitian Terdahulu.....	16
BAB III METODE PENELITIAN	18
3.1 Objek dan Lokasi Penelitian.....	18
3.2 Tahap Persiapan.....	18
3.3 Metode Pengumpulan Data	19
3.3.1 Data Primer.....	19
3.3.2 Data Sekunder	19
3.4 Populasi dan Sampel.....	20
3.4.1 Teknik Penentuan Populasi	20
3.4.2 Teknik Pengambilan Sampel.....	21
3.5 Teknik Pengumpulan Data	22
3.6 Variabel Penelitian	23
3.7 Teknik Pengolahan Data.....	23
3.7.1 Uji Validitas.....	24
3.7.2 Uji Reliabilitas.....	24
3.7.3 Uji Hipotesis.....	25
3.8 Teknik Analisis Data	25
3.8.1 Analisis Korelasi	25
3.8.2 Analisis Regresi Linear Berganda	26
3.8.3 Tahapan-Tahapan SPSS	26
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	30
4.1 Karakteristik Responden	30
4.2 Uji Validitas.....	34
4.3 Uji Reliabilitas.....	36
4.4 Analisis Korelasi	37

4.5	Analisis Regresi Linear Berganda	41
4.5.1	Uji F.....	42
4.5.2	Koefisien Determinasi	43
4.5.3	Pembahasan	44
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		46
5.1	Kesimpulan	46
5.2	Saran	47
DAFTAR KEPUSTAKAAN		48
LEMBAR KONSULTASI		

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 <i>Diagram Prosedur SPSS</i>	11
Gambar 3.1 Variabel Penelitian.	23
Gambar 3.2 <i>Input Variabel View</i>	27
Gambar 3.3 <i>Input Data View</i>	27
Gambar 3.4 Menu Bar Analisis.	28
Gambar 3.5 Uji Analisis Linear Berganda.	28
Gambar 3.6 Hasil Regresi Linear Berganda model <i>Summary</i>	29
Gambar 3.7 Hasil Regresi Linear Berganda uji Simultan.	29
Gambar 3.8 Hasil Uji Regresi Linear Berganda.	29
Gambar 4.1 Persentase Umur.....	32
Gambar 4.2 Persentase Jenis Kelamin	32
Gambar 4.3 Persentase Domisili Responden	33
Gambar 4.4 Persentase Pendidikan Terakhir	34
Gambar 4.4 Persentase Pekerjaan	34

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel B.2.1 Alternatif Jawaban Dengan Skala <i>Likert</i>	8
Tabel B.2.2 Variabel Penelitian.	10
Tabel B.2.3 Klasifikasi Koefisien Validitas.....	13
Tabel B.2.4 Interval Nilai Koefisien Korelasi	15
Tabel B.2.5 Interpretasi Skala Pengaruh <i>Likert</i>	16
Tabel B.3.1 Jumlah Penduduk (Populasi).....	20
Tabel B.3.2 Populasi dan Sampel	21
Tabel B.3.3 Kategori Jawaban Variabel	23
Tabel B.4.1 Karakteristik Responden	30
Tabel B.4.2 Hasil Uji Validitas	35
Tabel B.4.3 Hasil Uji Reliabilitas	36
Tabel B.4.4 Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi	37
Tabel B.4.5 Korelasi Antara Faktor Sosial dan Pemanfaatan Jalan Tol	37
Tabel B.4.6 Korelasi Antara Faktor Ekonomi dan Pemanfaatan Jalan Tol	38
Tabel B.4.7 Korelasi Antara Faktor Lingkungan dan Pemanfaatan Jalan Tol	39
Tabel B.4.8 Hasil Uji Korelasi semua Variabel X dan Y	40
Tabel B.4.9 Rekapitulasi Analisis Korelasi	40
Tabel B.4.10 Hasil Uji Regresi Linear Berganda	41
Tabel B.4.11 Hasil Uji F	43
Tabel B.4.12 Hasil Uji Koefisien Determinasi	43

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

LAMPIRAN A

Gambar A.3.1 Bagan Alir Penelitian	50
Gambar A.3.2 Peta Provinsi Aceh	51
Gambar A.3.3 Peta Kabupaten Aceh Besar	52
Gambar A.3.4 Layout Jalan Tol Sigli – Banda Aceh Seksi IV	53
Gambar A.3.5 Gerbang Tol Indrapuri.....	54
Gambar A.3.6 Tampak Atas <i>Interchange</i> Indrapuri	54
Gambar A.3.7 Gerbang Tol Blang Bintang	55
Gambar A.3.8 Tampak Atas <i>Interchange</i> Blang Bintang.....	55
Gambar A.3.9 Penyebaran Kuesioner ke Masyarakat	56
Gambar A.3.10 Penyebaran Kuesioner ke Masyarakat	56
Gambar A.3.11 Penyebaran Kuesioner ke Masyarakat	57
Gambar A.3.12 Wawancara Pihak PT. Utama Karya.....	57

LAMPIRAN B

Tabel B.1 Distribusi Nilai R _{tabel}	58
Tabel B.2 Titik Persentase Distribusi F Untuk Probabilitas	61
Tabel B.3 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Bagian A	64
Tabel B.4 Hasil Jawaban Kuesioner	66
Tabel B.5 Output Validitas Faktor Sosial	71
Tabel B.6 Output Validitas Faktor Ekonomi	72
Tabel B.7 Output Validitas Faktor Lingkungan.....	73
Tabel B.8 Output Validitas Pengaruh Jalan Tol.....	73
Tabel B.9 Output Validitas Reliabilitas Faktor Sosial	74
Tabel B.10 Output Validitas Reliabilitas Faktor Ekonomi	75
Tabel B.11 Output Validitas Reliabilitas Faktor Lingkungan	75
Tabel B.12 Output Validitas Reliabilitas Pengaruh Jalan Tol	76
Tabel B.13 Output Korelasi Faktor Sosial	77

Tabel B.14 Output Korelasi Faktor Ekonomi	77
Tabel B.15 Output Korelasi Faktor Lingkungan.....	77
Tabel B.16 Output Regresi Linear Berganda	78

LAMPIRAN C

Lampiran C.1 Formulir Kuesioner	79
Lampiran C.2 Formulir Wawancara	83

BAB I

PENDAHULUAN

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam memudahkan masyarakat di Indonesia untuk bisa melakukan mobilitas mereka baik dalam hal ekonomi maupun sosial dengan baik dan cepat. Jalan Tol atau jalan bebas hambatan adalah suatu jalan yang dikhususkan untuk kendaraan bersumbu lebih dari dua (mobil, bus, truk) dan bertujuan untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu tempat ke tempat lain serta mengurangi kemacetan yang mana penggunaanya dikenakan kewajiban membayar retribusi. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil - hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan.

Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya . Jalan tol Sigli – Banda Aceh akan membentang sepanjang 74 km terbagi dalam enam seksi, yakni Seksi I Padang Tiji-Seulimeum (24,3 km), Seksi II Seulimeum-Jantho (7,6 km), Seksi III Jantho-Indrapuri (16 km), Seksi IV Indrapuri-Blang Bintang (13,5 km), Seksi V Blang Bintang-Kuto Baro (7,7 km), dan Seksi VI Kuto Baro-Simpang Baitussalam (5 km). Tol tersebut merupakan bagian dari Tol Trans Sumatera. Nilai investasi pembangunan tol lebih dari Rp 12 triliun. Adapun investasi ini 85% berasal dari ekuitas dan 15% dari pinjaman. Tol ini ditargetkan rampung pada 2022 (Afriyadi, 2018). Proyek Pembangunan yang digagas oleh pemerintah pusat yaitu Presiden RI dan untuk penerapannya dibantu oleh Kementerian PUPR (Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) serta BPJT (Badan Pengatur Jalan Tol).

Dengan adanya pembangunan jalan tol ini bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan kapasitas jaringan jalan dalam melayani lalu lintas, Uswatun Khasanah (2017). Namun, dampak dari pembangunan jalan tol tidak lepas dari dua aspek yaitu aspek fisik dan aspek non fisik terhadap masyarakat. Aspek fisik yang

berkaitan dengan lingkungan sedangkan untuk aspek non fisik berkaitan dengan masalah sosial masyarakat. Kedua aspek tersebut dapat dirasakan langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari pembangunan jalan tol.

Dari penelitian ini diketahui dampak pembangunan jalan tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri - Blang Bintang sebesar 20,05% yang berarti jalan tol sangat tidak berdampak oleh faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan serta faktor dominan yang menyebabkan terjadinya dampak pembangunan jalan tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri - Blang Bintang adalah faktor sosial dengan kontribusi B sebesar 0,371. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor dominan yang menyebabkan adanya dampak pembangunan jalan tol Sigli - Banda Aceh terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri - Blang bintang serta mengetahui seberapa besar dampak pembangunan jalan tol Sigli – Banda Aceh terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri - Blang Bintang.

Metode penelitian yang digunakan yaitu *simple random sampling*, penelitian ini menggunakan rumus Slovin, karena populasi berjumlah lebih dari 100 yaitu 6.397, maka dapat menggunakan rumus tersebut, sehingga didapat 98 sampel responden. Dalam penelitian ini terdiri dari beberapa variabel, yaitu variabel faktor sosial (X1), variabel faktor ekonomi (X2), variabel faktor lingkungan (X3) dan variabel pengaruh jalan tol (Y), variabel pelaksanaan analisis statistika yang digunakan untuk pengolahan data terdiri dari uji validitas, dan uji reliabilitas, sedangkan analisis data diolah menggunakan analisis korelasi yaitu perhitungan nilai *pearson correlation* dan analisis regresi linear berganda yaitu perhitungan nilai B dengan menggunakan bantuan *software* SPSS (*Statistical Product And Services Solutien*) versi 21.

Hasil uji validitas diperoleh nilai rata-rata Rhitung dari semua variabel adalah 0,622 dan nilai Rtabel untuk signifikan 10% diperoleh sebesar 0,1671. Maka Rhitung $\geq$ Rtabel. Hal ini menunjukkan bahwa uji validitas yang dilakukan pada semua pertanyaan sudah valid. Selanjutnya hasil rata-rata uji reliabilitas pada setiap variabel diperoleh nilai sebesar 0,75, maka nilai suatu variabel dikatakan *reliabel* (handal) apabila nilai *Cronbach Alpha* melebihi 0,6.

Dari hasil analisis korelasi diperoleh nilai R sebesar 0,453 (Sedang), maka semua variabel X berhubungan terhadap pengaruh jalan tol Sigli-Banda Aceh seksi IV Indrapuri-Blang Bintang, serta model regresi diperoleh yaitu : $\hat{Y} = 1,182 + 0,371.X1 + 0,144.X2 - 0,137.X3$. Dari hasil koefisien determinasi didapat nilai $R^2 = 20,05\%$, pengaruh jalan tol dipengaruhi oleh variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan, selebihnya 79,95% dipengaruhi oleh faktor lainnya dan dari hasil analisis regresi linear berganda terdapat faktor dominan yang paling berpengaruh yaitu pada variabel waktu (X1) memiliki kontribusi B sebesar 0,371. Tidak dapat dielakkan lagi bahwa faktor sosial yang buruk adalah salah satu faktor penyebab terjadinya permasalahan internal dan eksternal dalam suatu pembangunan insfrastruktur. Faktor sosial adalah hal yang penting yang harus ada dan diterapkan hubungannya sebaik mungkin demi keberhasilan suatu pembangunan. Hubungan faktor sosial yang baik secara internal dan eksternal, maka keberlangsungan suatu pembangunan insfrastruktur akan terkendalikan..

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan permasalahan dan data yang ada, maka akan dikemukakan teori-teori yang berhubungan dengan pokok permasalahan yang akan dibahas dan diuraikan secara sistematis. Teori yang diambil dari kajian kepustakaan meliputi teori yang berhubungan dengan Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh – Sigli terhadap Lingkungan.

2.1 Pembangunan Infrastruktur

Susantono (2013), berpendapat pembangunan infrastruktur pada moda transportasi di Indonesia memang perlu direncanakan dengan baik dalam jangka pendek dan panjang, agar pelaksanaannya dapat sesuai target. Investasi dalam perekonomian Indonesia tidak bisa dilepaskan dari ketersediaan infrastruktur transportasi, akibatnya pertumbuhan serta pemerataan ekonomi akan meningkat. Infrastruktur yang memadai sebagai penunjang aktivitas ekonomi akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur jalan dalam kondisi baik akan mempermudah mobilisasi penyaluran barang dan jasa dan dapat mengurangi akses masyarakat yang terisolasi.

2.2 Jalan Tol

Sumaryoto (2010), berpendapat Jalan tol memegang peranan penting dalam menghubungkan daerah yang ada di Indonesia. Jalan tol juga menjadi alat untuk perkembangan moda transportasi darat dan menjadi alat untuk mendistribusikan bahan baku dan produk industri. Namun dengan adanya pembangunan jalan tol akan mengganggu stabilitas lingkungan yang ada di sekitar area yang akan dijadikan jalan tol. Selain itu adanya pembukaan jalan tol juga membuka lapangan pekerjaan dan meningkatnya aktivitas ekonomi rakyat. Berdasarkan studi yang telah dilakukan oleh Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas

Ekonomi Universitas Indonesia (LPEM FE-UI) tentang Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi, menunjukkan hasil bahwa kenaikan stok jalan sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pembangunan jalan tol, yaitu :

1. Faktor sosial
2. Faktor ekonomi,
3. Faktor lingkungan.

2.3 Perubahan Guna Lahan

Menurut Muiz (2009) perubahan penggunaan lahan diartikan sebagai suatu proses perubahan dari penggunaan lahan sebelumnya ke penggunaan lain yang dapat bersifat permanen maupun sementara dan merupakan konsekuensi logis dari adanya pertumbuhan dan transformasi perubahan struktur sosial ekonomi masyarakat yang sedang berkembang baik untuk tujuan komersial maupun industri.

2.4 Permukiman dan Perumahan

Menurut Sadana (2014:20) Perbedaan nyata antara permukiman dan perumahan terletak pada fungsinya. Pada Kawasan permukiman, lingkungan tersebut memiliki fungsi ganda yaitu sebagai tempat tinggal dan sekaligus tempat mencari nafkah bagi sebagian penghuniannya. Pada perumahan, lingkungan tersebut hanya berupa sekumpulan rumah yang berfungsi sebagai tempat tinggal bagi para penghuninya. Fungsi perumahan hanya sebagai tempat tinggal, dan tidak merangkap sebagai tempat mencari nafkah.

2.5 Pertanian

Lahan Pertanian adalah sebuah lahan yang mencakup kondisi tanah, iklim, hidrologi dan udara yang digunakan untuk memproduksi tanaman pertanian atau melakukan pemeliharaan hewan. Proses alih fungsi lahan pertanian ke penggunaan

non pertanian yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, faktor eksternal, faktor internal dan faktor kebijakan. Lahan pertanian mempunyai dua jenis lahan, yaitu lahan basah dan lahan kering. Berdasarkan klasifikasinya, lahan pertanian mempunyai beberapa jenis, yaitu lahan Garapan, lahan permanen, dan lahan penggembalaan.

2.6 Perdagangan

Perdagangan merupakan bentuk dari perbedaan jumlah barang antara satu daerah dengan daerah lain. Pedagang dapat dibagi menjadi beberapa jenis:

1. Pedagang Besar Distributor / Agen Tunggal
2. Pedagang Menengah / Agen / Grosir
3. Pedagang Eceran / Pengecer / Peritel

2.7 Populasi dan Sampel

Sugiyono (2017), Berpendapat bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Arikunto (2008), Berpendapat penentuan pengambilan sampel apabila kurang dari 100 lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Jika jumlah subjeknya besar dapat diambil antara 10-15% atau 20-55% atau boleh lebih tergantung sedikit banyaknya. Besarnya jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+(N \times e^2)} \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana:

n = Jumlah elemen/anggota sampel;

N = Jumlah elemen/anggota populasi; dan

e = Error level (tingkat kesalahan) umumnya digunakan 1% atau 0,01, 5% atau 0,05 dan 10% atau 0,1 (catatan dapat dipilih oleh peneliti).

2.8 Teknik Sampling

Sugiyono (2015) berpendapat bahwa teknik *sampling* merupakan teknik pengambilan sampel. Untuk menentukan sampel dalam penelitian, terdapat berbagai teknik *sampling* yang digunakan. Pada dasarnya teknik *sampling* dapat dikelompokkan menjadi 2 yaitu sebagai berikut:

1. *Probability sampling*, adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik ini meliputi sebagai berikut:
 - a. *Simple random sampling*, adalah teknik pengambilan anggota sampel yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi.
 - b. *Proportionate stratified random sampling*, adalah teknik pengambilan sampel bila anggota populasi yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional.
 - c. *Disproportionate stratified random sampling*, adalah teknik pengambilan sampel bila populasi berstrata tetapi kurang proporsional.
 - d. *Cluster sampling (area sampling)*, teknik ini digunakan untuk menentukan sampel bila obyek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas.
2. *Nonprobability sampling*, adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik ini meliputi sebagai berikut:
 - a. *Sampling sistematis*, adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut.
 - b. *Sampling kuota*, adalah teknik pengambilan sampel dari anggota
 - c. populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah yang diinginkan terpenuhi.
 - d. *Purposive sampling*, adalah teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu.

- e. *Incidental sampling*, adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.
- f. *Sampling* jenuh, adalah teknik pengambilan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel.
- g. *Snowball sampling*, adalah teknik pengambilan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian membesar.

2.9 Skala *Likert*

Sugiyono (2015) berpendapat Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *likert*. Skala likert merupakan metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau suatu kelompok. Adapun alternatif jawaban dengan menggunakan skala *Likert*, yaitu dengan memberikan skor pada masing-masing jawaban pertanyaan alternative sebagai berikut pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Alternatif Jawaban Dengan Skala *Likert*

No	Altrnatif Jawaban	Bobot Nilai
1.	Sangat Tidak Setuju/ Tidak pernah/ Sangat Negative/Tidak Mampu/Tidak Baik	1
2.	Tidak Setuju/Hampir tidak pernah/ Negative/ KurangMampu	2
3.	Ragu-ragu/ Kadang-kadang/ Netral/ Cukup Mampu	3
4.	Setuju/Sering/ Positif/ Mampu/Baik	4
5.	Sangat Setuju/Selalu/ Sangat Positif/ Sangat Mampu	5

2.10 Kuesioner

Sugiyono (2015) berpendapat, kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya.

Pujihastuti (2010) mengatakan Kuesioner merupakan alat pengumpulan data primer dengan metode survei untuk memperoleh opini responden. Kuesioner dapat didistribusikan kepada responden dengan cara: (1) Langsung oleh peneliti (mandiri); (2) Dikirim lewat pos (*mailquestionair*); (3) Dikirim lewat komputer misalnya surat elektronik (*e-mail*). Peneliti juga harus merancang bentuk kuesionernya, yaitu pertanyaan yang sifatnya terbuka atau tertutup. Pertanyaan terbuka memungkinkan responden menjawab bebas dan seluas-luasnya terhadap pertanyaan namun dalam pertanyaan tertutup, responden hanya diberi kesempatan memilih jawaban yang tersedia.

2.11 Observasi

Arikunto (2006), berpendapat observasi adalah mengumpulkan data atau keterangan yang harus dijalankan dengan melakukan usaha-usaha pengamatan secara langsung ke tempat yang akan ditinjau. Metode observasi seperti yang dikatakan adalah suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis baik secara langsung maupun secara tidak langsung pada tempat yang diamati. Observasi umumnya digunakan sebagai metode untuk mengumpulkan data atau untuk mencatat bukti.

2.12 Variabel penelitian

Sugiyono (2015) berpendapat bahwa variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Menurut hubungannya variabel dalam penelitian dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Variabel bebas (*independent*), merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahan timbulnya variabel terikat; dan
2. Variabel terikat (*dependent*), merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas.

Tabel 2.2 Variabel penelitian

No	Variabel/ Faktor	Indikator	Referensi
X ₁	Sosial	Masalah tanah (milik warga)	Eko Irianto, 2010
		Akses warga disekitar jalan Tol	
		Hubungan kekerabatan masyarakat dengan operator jalan Tol	
		Keamanan dan ketertiban	Prakuesioner
		Pendatang (pengguna jalan Tol baik dalam daerah maupun luar daerah)	
X ₂	Ekonomi	Hilangnya mata pencaharian	Zarina, 2013
		Perubahan mata pencaharian	
		Lapangan pekerjaan	Prakuesioner
		Omzet usaha ekonomi non formal	
		Kesempatan berusaha	Eko Irianto, 2010
X ₃	Lingkungan	Kualitas udara disekitar jalan Tol	Eko Irianto, 2010
		Kebisingan akibat suara kendaraan	
		Tataguna lahan disekitar jalan Tol	Prakuesioner
		Kemacetan lalu lintas	
		Volume sampah di area jalan Tol	
Y	Pengaruh Jalan Tol	Timbulnya keresahan warga akibat adanya Jalan tol	Eko Irianto, 2010
		Hilang pendapatan warga disekitar Jalan Tol Indrapuri – Blang Bintang	Zarina, 2013
		Berkurangnya kenyamanan warga akibat adanya Jalan tol	

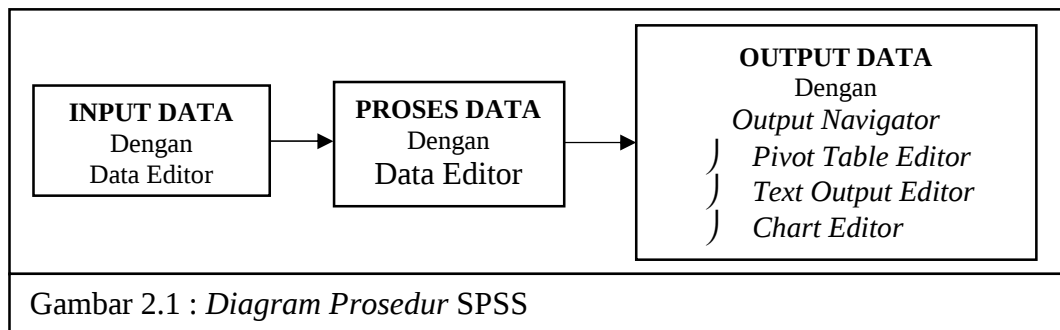
Sumber: Prakuesioner, Zarina, 2013, Eko Irianto, 2010

2.13 Analisis statistik

Santoso (2002), berpendapat pada prinsipnya statistik diartikan sebagai kegiatan untuk mengumpulkan data, meringkas atau menyajikan data, menganalisa data dengan metode tertentu, dan menginterpretasikan hasil analisis tersebut.

2.13.1 SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*)

Suyatno (2010) statistik adalah ilmu yang berhubungan dengan angka. Oleh karena itu statistik sering dikaitkan dengan data-data yang bersifat kuantitatif (angka), yang salah satunya adalah program SPSS. Untuk dapat memahami cara kerja *software* SPSS, berikut dikemukakan kaitan antara cara kerja computer dengan SPSS dalam mengolah data. Cara kerja proses perhitungan dengan SPSS adalah sebagai berikut :



Penjelasan proses statistik dengan SPSS :

1. Data yang akan diproses dimasukan lewat menu Data Editor yang otomatis muncul dilayar saat SPSS dijalankan
2. Data yang telah diinput kemudian diproses, juga lewat menu Data Edit
3. Hasil pengolahan data muncul dilayar (*window*) yang lain dari SPSS, yaitu *Output Navigator*

Pada menu *Output Navigator*, informasi atau *output statistic* dapat ditampilkan secara :

1. Teks atau tulisan. Pengerjaan (perubahan bentuk huruf, penambahan, pengurangan dan lainnya) yang berhubungan dengan *output* berbentuk teks dapat dilakukan lewat menu *Text Output Editor*.
2. Tabel. Pengerjaan (*pivoting* label, penambahan, pengurangan label dan lainnya) yang berhubungan dengan *output* berbentuk label dapat dilakukan lewat menu *Pivot table Editor*.

3. *Chart* atau grafik. Pengerjaan (perubahan tipe grafik dan lainnya) yang berhubungan dengan *output* berbentuk grafik dapat dilakukan lewat menu *Chart Editor*.

2.13.2 Uji validitas

Ferdinand (2006) berpendapat bahwa uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu instrumen dalam hal ini adalah kuesioner. Kriteria penilaian uji validitas ini adalah apabila $R_{hitung} > R_{tabel}$ maka item pertanyaan valid dan sebaliknya bila $R_{hitung} < R_{tabel}$ maka item pertanyaan tidak valid. Uji validitas ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N\sum X - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{N\sum X^2 - (\sum X)^2\}\{N\sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}} \dots\dots\dots(2.1)$$

Dimana:

R_{xy} : Koefisien korelasi antara variabel X dan Y;

X : Jumlah skor yang diperoleh dari responden yang diuji;

Y : Jumlah skor total seluruh item dari keseluruhan responden yang diuji;

N : Jumlah responden.

Agar memperoleh nilai yang signifikan, maka dilakukan uji korelasi dengan membandingkan r-hitung dengan r-tabel. Rumus uji t yang dilakukan sebagai berikut.

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}; d = n - 2 \dots\dots\dots(2.2)$$

Keputusan pengajian validitas item responden adalah sebagai berikut :

1. Nilai r dibandingkan dengan nilai r-tabel dengan $dk = n-2$ dan taraf signifikan sebesar 5%
2. Item pernyataan yang diteliti dikatakan valid jika $r_{hitung} > r_{tabel}$
3. Item pernyataan yang diteliti dikatakan tidak valid jika $r_{hitung} < r_{tabel}$

Suherman (2001), berpendapat bahwa koefisien korelasi yang telah diperoleh diinterpretasikan dalam tabel 2.3 dengan menggunakan klasifikasi koefisien korelasi (koefisien validitas) menurut Guiford.

Tabel 2.3 Klasifikasi Koefisien Validitas

Koefisien korelasi	Interpretasi
$0,80 < r \leq 1,00$	Validitas sangat tinggi
$0,60 < r \leq 0,80$	Validitas tinggi
$0,40 < r \leq 0,60$	Validitas sedang
$0,20 < r \leq 0,60$	Validitas rendah
$r \leq 0,20$	Tidak valid

Sumber : Suherman (2001)

2.13.3 Uji reliabilitas

Ferdinand (2006) berpendapat bahwa instrumen dikatakan *reliable* (handal) apabila instrumen tersebut secara konsisten memunculkan hasil yang sama setiap kali dilakukan pengukuran. Kriteria penilaian uji reliabilitas ini adalah apabila Cronbach Alpha $> 0,6$ maka variabel *reliable* dan sebaliknya bila Cronbach Alpha $< 0,6$ maka variabel tidak *reliable*. Adapun uji reliabilitas ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$r_i = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma b^2}{\sigma t^2} \right] \dots \dots \dots (2.3)$$

Dimana:

- r_i : Reliabilitas instrumen;
- k : Banyaknya butir pertanyaan;
- $\sum b^2$: Jumlah varian butir; dan
- $\sum t^2$: Varians total.

Persamaan varians total dan varians butir yaitu sebagai berikut :

$$\sigma b^2 = \frac{\sum x^2 - \frac{(\sum x)^2}{N}}{N} \dots \dots \dots (2.4)$$

$$\sigma t^2 = \frac{\sum \frac{J_i^2}{h k} - \frac{J^2}{N}}{N} \dots \dots \dots (2.5)$$

Dimana :

- $\sum x^2$: Jumlah kuadrat varians tiap butir
- N : Banyak responden.

2.13.4 Uji Hipotesis

Menurut Arifin (2017), uji hipotesis digunakan untuk menguji kebenaran suatu pernyataan secara statistik dan membuat kesimpulan menerima atau menolak pernyataan tersebut. Pengujian hipotesis digunakan untuk membantu dalam pengambilan keputusan suatu hipotesis yang diajukan.

1. Uji F

Uji F untuk melihat apakah variabel *independen* faktor sosial (X_1), faktor ekonomi (X_2), dan faktor lingkungan (X_3) secara simultan berpengaruh terhadap variabel *dependent* pengaruh jalan Tol (Y). Analisis ini ANNOVA dimana nilai sig, < 0,05 maka variabel berpengaruh secara simultan.

2. Uji t-test

Menurut Sugiyono (2016), T-test adalah statistik parametrik yang berguna untuk menguji hipotesis komparatif rata-rata dua sampel dengan bentuk data intrval maupun rasio. Nilai signifikan $t < 0,05$, maka dapat dilakukan variabel *independent* memiliki pengaruh yang signifikan secara parsial.

2.14 Analisis Korelasi

Riduwan dan Sunarto (2014) berpendapat bahwa korelasi *Spearman rank* digunakan untuk mengukur tingkat atau eratnya hubungan antara dua variabel yaitu variabel bebas dan variabel terikat yang berskala ordinal. Korelasi *Spearman rank* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$r = \frac{n \sum x - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{n \sum x^2 - (\sum x)^2\} \{n \sum y^2 - (\sum y)^2\}}} \dots\dots\dots(2.6)$$

Dimana:

- N = Banyaknya pasangan data X dan Y
- $\sum x$ = Total jumlah dari variabel X
- $\sum y$ = Total jumlah dari variabel Y
- $\sum x^2$ = Kuadrat dari total jumlah variabel X
- $\sum y^2$ = Kuadrat dari total jumlah variabel Y
- $\sum xy$ = hasil perkalian dari total jumlah variabel X dan Y

Penafsiran terhadap koefisien korelasi *Speraman rank* yang ditemukan tersebut besar atau kecil, maka dapat berpedoman pada ketentuan Tabel 2.4.

Tabel 2.4 Interval Nilai Koefisien Korelasi dan Kekuatan Hubungan

No	Interval Nilai	Kekuatan Hubungan
1	0,000 – 0,199	Sangat lemah/sangat rendah
2	0,200 – 0,399	Lemah/rendah
3	0,400 – 0,599	Sedang/cukup
4	0,600 – 0,799	Kuat/tinggi
5	0,800 – 1,00	Sangat kuat/sangat tinggi

Sumber : Sugiono (2004)

Raharjo (2014) berpendapat bahwa dasar pengambilan keputusan dalam uji korelasi Spearman adalah sebagai berikut:

1. Bila nilai signifikansi $< 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat korelasi yang signifikan antara variabel yang dihubungkan; dan
2. Bila nilai signifikansi $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat korelasi yang signifikan antara variabel yang dihubungkan.

2.15 Analisis Regresi Linear Berganda

Suharyadi dan Purwanto (2014) analisis linier berganda regresi linier untuk menganalisis besarnya hubungan dan pengaruh variabel *independent* yang jumlahnya lebih dari dua. Analisis linier berganda adalah regresi linier dimana variabel yang terlibat di dalamnya terdiri dari tiga variabel yaitu variabel X1 dan variabel X2 yang akan mempengaruhi variabel Y. Persamaan regresi linier berganda dicari dengan rumus.

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + \dots + b_n X_n + e \dots\dots\dots(2.7)$$

Dimana:

- Y : variabel *dependent*
a : *intercept* (nilai konstanta)

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$: variabel *independent*

$b_1, b_2, b_3, \dots, b_n$: nilai koefisien arah regresi pada variabel *independent*

e : standar eror

Secara statistik penggunaan nilai konstanta dilakukan jika satuan-satuan variabel X dan variabel Y tidak sama. Sebaliknya jika variabel X dan variabel Y baik linier sederhana maupun linier berganda mempunyai satuan yang sama, maka nilai konstanta dihilangkan/diabaikan dengan asumsi setiap perubahan variabel Y akan proporsional dengan perubahan nilai variabel bebas (X).

2.16 Interval Penilaian Hasil Penelitian

Nilai dari interpretasi skor masing-masing item instrumen dapat dirata-ratakan untuk mencari nilai akhir interpretasi bobot. Nilai rata-rata interpretasi ini akan dipakai untuk menentukan tingkat pengaruh dengan Skala *Likert* seperti pada Tabel 2.5.

Tabel 2.5 Interpretasi Skala Pengaruh *Likert*

Nilai	Pengaruh
20% - 36%	Sangat tidak berdampak
37% - 52%	Kurang berdampak
53% - 68%	Cukup berdampak
69% - 84%	Berdampak
85% - 100%	Sangat berdampak

Sumber : Riduwan (2003)

2.17 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang digunakan sebagai tinjauan pustaka dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Abdul Aziz dan Wisnu Pradoto (2014) “Pengaruh Pembangunan Jalan Tol terhadap Perubahan Pola dan Struktur Ruang Kawasan Sidomulyo, Ungaran Timur”. Berdasarkan analisis faktor pemicu perkembangan dengan

menggunakan analisis tabulasi silang didapatkan tiga variabel yang mempengaruhi guna lahan yaitu aksesibilitas, ketersediaan sarana dan prasarana, serta jumlah penduduk.

2. Anggra Sukma Setyagama dan Ardy Maulidy Navastara (2014) “Zonasi Kawasan Terdampak Akibat Pembangunan Interchange Tol di Kabupaten Jombang”. Hasil analisis overlay menyatakan bahwa plot zona kawasan terdampak cenderung membentuk pola linier/memita, yaitu dengan menyebar mengikuti dampak terhadap harga lahan yang meningkat, dan mengikuti pola linear jaringan listrik dan telekomunikasi yang bertambah di sebelah jalan Raya Tembelang, serta mengikuti pola linier jaringan jalan yang terkena dampak pembangunan interchange Tol.
3. Putu Ika Wahyuni, Sarwono Hardjomuljadi, Hendrik Sulistio, Koespiadi (2018) “Kajian Tata Ruang untuk Menerapkan Siste, Insentif Pemanfaatan Ruang pada Proyek KPS (Kerja sama Pemerintah Swasta) Jalan Tol (Study Kasus Kaki Nusa Dua pada Jalan Tol Bali Mandara”. Dampak pembangunan Jalan Tol Bali Mandara salah satunya mengarah pada kondisi tata ruang di sekitar kaki jalan tol yang perlu dikelola berdasarkan system insentif yang ingin diterapkan yaitu pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan tol.

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian ini menjabarkan secara rinci dan sistematis berkenaan dengan langkah-langkah penelitian. Langkah-langkah penelitian ini terdiri dari objek dan lokasi, tahap persiapan, metode pengumpulan data, metode pengolahan data, menentukan populasi dan sampel, menentukan variabel penelitian, perancangan kuesioner, survei kuesioner, pengolahan data serta analisa. Adapun bagan alir penelitian ini dapat dilihat pada Lampiran A Gambar A.3.1 halaman 52.

3.1 Objek dan Lokasi Penelitian

Adapun objek penelitian ini adalah Jalan Tol Sigli - Banda Aceh pada seksi IV Indrapuri – Blang Bintang dengan panjang ruas 13,5 km. Penelitian ini dilaksanakan di kecamatan Indrapuri (desa Seout Tunong, Lampanah Teugoh, Lampanah Ranjo, Lampanah Baro, Lamlung, Cureh, Mesalee dan Cot Kareung), kecamatan Montasik (desa Bung Raya, Bueng Tujoh dan Bira Lhok) dan kecamatan Blang Bintang (desa Data Makmur, Kayee Kunyet dan Teupin Bate).

3.2 Tahap Persiapan

Dalam tahap persiapan ini disusun hal – hal penting yang harus dilakukan dengan tujuan mengefektifkan waktu dan pekerjaan. Dalam tahap persiapan ini meliputi kegiatan sebagai berikut:

1. Menentukan kebutuhan data,
2. Studi pustaka terhadap landasan teori yang berkaitan dengan penanganan permasalahan untuk menentukan garis besarnya,
3. Mendata instansi – instansi terkait yang dapat dijadikan narasumber data,
4. Survey lokasi untuk mendapatkan gambaran umum kondisi wilayah studi.

Sehingga dari tahap persiapan ini dapat diketahui langkah–langkah penyelesaian pekerjaan secara berurutan dan teratur agar didapatkan hasil yang optimal.

3.3 Metode Pengumpulan Data

Setelah melaksanakan tahap persiapan maka dilanjutkan dengan mengumpulkan data–data yang berkaitan dengan Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Pemanfaatan Ruang Kawasan Sekitar Indrapuri – Blang Bintang, penulisan memerlukan data pendukung serta buku–buku dan jurnal yang berhubungan dengan peninjauan tersebut dan juga data sekunder. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data sekunder dari pengamatan langsung di lapangan dan membagikan kuisisioner di sekitar lokasi Jalan Tol Seksi IV Indrapuri – Blang Bintang. Sedangkan buku referensi penulis kumpulkan dari buku–buku dan jurnal yang berhubungan dengan dampak pembangunan jalan tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan sekitar pada faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan.

3.3.1 Data Primer

Data ini merupakan data mentah yang belum melalui tahap pengolahan data. Data ini diperoleh langsung pada saat dilakukan survei kepada setiap responden. Data primer dari penelitian berupa kuesioner yang dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada sejumlah responden untuk mendapatkan informasi, jawaban, dan tanggapan dari sejumlah pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner. Adapun kuesioner yang ingin disebarkan meliputi identitas karakteristik responden serta faktor-faktor pengaruh pada jalan tol yang telah ditentukan berdasarkan kategori dan sub kategori. Data primer lainnya adalah form wawancara yang diajukan kepada narasumber.

3.3.2 Data Sekunder

Dalam penelitian ini data sekunder yang digunakan berupa Peta Provinsi Aceh, Peta Kabupaten Aceh Besar dan jumlah responden pada masyarakat sekitar

jalan tol yang ada pada desa-desa di Kecamatan Indrapuri – Blang Bintang.

3.4 Populasi dan Sampel

Populasi dan sampel merupakan dua hal yang saling terkait dan tidak akan terpisahkan karena populasi adalah keseluruhan dari subjek penelitian, sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi tersebut.

3.4.1 Teknik Penentuan Populasi

Data yang diperoleh dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil serta peninjauan langsung di lokasi dan wawancara dengan responden dan informasi.

Tabel 3.1 Jumlah Penduduk (Populasi)

No.	Desa/Gampong	Jumlah penduduk (Populasi)
1.	Seuot Tunong	384
2.	Lampanah Ranjo	305
3.	Lampanah Baro	337
4.	Lampanah Teungoh	237
5.	Lam Lueng	514
6.	Cureh	411
7.	Meusalee Lhok	361
8.	Cot Kareung	521
Total		3.070
1.	Bueng Raya	605
2.	Bueng Tujoh	459
3.	Bira Lhok	385
Total		1.449
1.	Data Makmur	735
2.	Kayee Kunyet	765
3.	Teupin Batee	378
Total		1.878
Jumlah Total		6.397

Adapun populasi pada kecamatan Indrapuri berjumlah 3.070 populasi, kecamatan Montasik berjumlah 1.449 populasi dan pada kecamatan Blang Bintang

berjumlah 1.878 populasi. Dengan demikian jumlah total populasi pada ketiga kecamatan tersebut berjumlah 6397 populasi.

3.4.2 Teknik Pengambilan Sampel

Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Probability sampling* dengan teknik *Simple random sampling*. Metode *Simple random sampling*, adalah teknik pengambilan anggota sampel yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi, yaitu dengan memilih/menunjuk langsung responden yang memiliki klasifikasi kemampuan dibidang yang sesuai dengan yang akan dilakukan penelitian. Alasan menggunakan teknik *Simple random sampling* adalah karena tidak semua sampel memiliki kriteria yang sesuai dengan fenomena yang diteliti. Oleh karena itu, penulis memilih teknik *Simple random sampling* yang menetapkan pertimbangan-pertimbangan tertentu yang harus dipenuhi oleh sampel-sampel yang digunakan dalam penelitian ini. Dengan ketentuan rumus Slovin sebagai berikut:

- 1) Nilai $e = 0,1$ (10%) untuk populasi dalam jumlah besar dan
- 2) Nilai $e = 0,2$ (20%) untuk populasi dalam jumlah kecil.

Maka sampel yang dapat diambil dari teknik Slovin adalah 0,1 (10%) dari populasi penelitian.

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{6397}{1 + 6397 (0,1)^2} \\
 &= \frac{6397}{1 + 63,97} \\
 &= 98,46 \\
 &= 98 \text{ Sampel}
 \end{aligned}$$

Responden yang dipilih adalah masyarakat sekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang dengan jumlah 98 sampel yang dapat dilihat pada Tabel 3.4 berikut.

Tabel 3.2 Populasi dan Sampel

No.	Desa/Gampong	Jumlah	
		Pria	Wanita
1.	Seuot Tunong	10	-
2.	Lampanah Ranjo	6	-
3.	Lampanah Baro	6	-

4.	Lampanah Teungoh	6	-
5.	Lam Lueng	8	-
6.	Cureh	5	-
7.	Meusalee Lhok	9	-
8.	Cot Kareung	6	-
9.	Bueng Raya	6	-
10.	Bueng Tujoh	9	-
11.	Bira Lhok	6	-
12.	Data Makmur	6	-
13.	Kayee Kunyet	2	1
14.	Teupin Batee	12	-
Total		97	1

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kuesioner

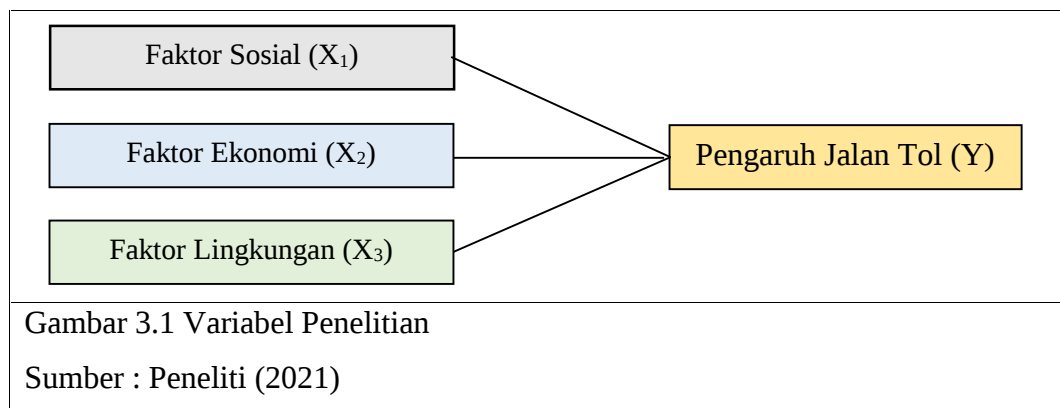
Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memberi seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden. Kuesioner disusun dalam bentuk interval dalam skala 1 sampai 5. Responden diminta untuk memilih jawaban yang telah disediakan dengan memberikan checklist (√). Pengumpulan data kuesioner dengan cara menjumpai langsung setiap responden. Adapun kuesioner dapat dilihat pada lampiran C.3.1 halaman 79.

2. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan menanyakan suatu perihal kepada narasumber. Kegiatan wawancara dilakukan dengan menjumpai langsung tempat keberadaan narasumber. Wawancara ini bertujuan untuk mengetahui informasi dari narasumber terkait dengan pengaruh jalan tol terhadap faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan. Adapun form wawancara dapat dilihat pada lampiran C.3.2 halaman 83.

3.6 Variabel Penelitian

Variabel Penelitian adalah hal-hal yang menjadi objek penelitian yang diamati dalam suatu kegiatan penelitian. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y) sehubungan dengan hal tersebut variabel-variabel yang akan digunakan dalam kuesioner ini dapat dilihat pada gambar 3.1 dibawah ini.



Skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala likers. Dimana setiap jawaban dari responden nantinya dapat diungkapkan dari penilaian sangat penting sampai sangat tidak penting, dengan nilai skor mulai dari 1 sampai 5. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 3.5 dibawah ini.

Tabel 3.3. Kategori jawaban variabel

Kualifikasi	Skor
Sangat Tidak Berdampak	1
Tidak Berdampak	2
Netral	3
Berdampak	4
Sangat Berdampak	5

3.7 Teknik Pengolahan Data

Proses pengolahan data ini mencakup tentang melakukan uji instrumen penelitian dengan menggunakan metode statistik yaitu uji validitas dan uji

reliabilitas. Uji instrumen penelitian ini dilakukan untuk mengetahui validitas dan reliabilitas instrumen penelitian sebelum data diinterpretasikan.

3.7.1 Uji Validitas

Uji validitas ini dilakukan untuk mengetahui valid atau tidak validnya suatu pernyataan yang terdapat dalam variabel pada kuesioner yang digunakan berdasarkan data isian yang diterima dari responden. Adapun langkah-langkah melakukan uji validitas ini dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Setiap butir pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner dilakukan uji validitas melalui bantuan program SPSS versi 21.
2. *Output* yang dihasilkan dari uji validitas melalui program tersebut merupakan nilai r hitung, yang selanjutnya dibandingkan dengan nilai r tabel.
3. Bila nilai r hitung $> r$ tabel maka pernyataan dalam kuesioner yang diisi akan valid, sedangkan bila nilai yang diperoleh r hitung $< r$ tabel, maka pernyataan dalam kuisisioner yang diisi tidak valid.

3.7.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ini dilakukan untuk mengetahui *reliabel* atau tidak *reliabelnya* suatu variabel pada kuesioner yang digunakan berdasarkan data isian yang diterima dari responden. Adapun langkah-langkah melakukan uji reliabilitas ini dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Setiap variabel yang terdapat dalam kuesioner dilakukan uji reliabilitas melalui bantuan program SPSS versi 21.
2. *Output* yang dihasilkan dari persamaan tersebut merupakan nilai *Cronbach Alpha*. yang selanjutnya dibandingkan dengan nilai 0,6 sebagai nilai ketetapan.
3. Bila nilai *Cronbach Alpha* pada variabel diperoleh $> 0,6$, maka kuesioner yang telah diisi oleh kontraktor akan *reliabel*, sedangkan bila nilai *Cronbach Alpha* yang diperoleh $< 0,6$ maka kuisisioner yang telah diisi oleh responden tidak *reliabel*.

4. Bila suatu variabel tidak *reliabel*, maka langkah yang dilakukan adalah dengan menggunakan analisis faktor untuk merotasi kembali faktor, dan setelah semua variabel sudah *reliabel*, maka barulah dilanjutkan pada tahap analisa data.

3.7.3 Uji hipotesis

Uji reliabilitas ini dilakukan untuk untuk menguji kebenaran suatu pernyataan secara statistik dan membuat kesimpulan menerima atau menolak pernyataan tersebut. Adapun langkah-langkah melakukan uji hipotesis ini dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Setiap variabel yang terdapat dalam kuesioner dilakukan dilakukan uji hipotesis melalui bantuan program SPSS versi 21.
2. *Output* yang dihasilkan dari persamaan tersebut merupakan nilai rata-rata dua sampel dengan bentuk data interval maupun rasiao. yang selanjutnya dibandingkan dengan nilai 0,05 sebagai nilai ketetapan.
3. Bila nilai signifikan pada variabel diperoleh $< 0,05$, maka dikatakan variabel independen memiliki pengaruh, sedangkan bila nilai signifikan yang diperoleh $> 0,05$ maka dikatakan variabel independen tidak memiliki pengaruh.

3.8 Teknik Analisis Data

Setelah uji validitas dan reliabilitas selesai pada proses pengolahan data, instrumen yang digunakan selanjutnya dalam penelitian ini adalah yang telah memenuhi kriteria *valid* dan *reliabel*. Analisa data ini menggunakan metode statistik yaitu analisis korelasi dan analisis regresi linear berganda yang akan dibantu dengan menggunakan software SPSS versi 21.

3.8.1 Analisis Korelasi

Korelasi merupakan salah satu teknik analisis dalam statistik yang digunakan untuk mencari hubungan antara dua variabel, hubungan dua variabel

tersebut dapat terjadi karena adanya hubungan sebab akibat atau dapat pula terjadi karena kebetulan saja. Dua variabel dikatakan berkorelasi apabila perubahan pada variabel yang satu akan diikuti perubahan pada variabel yang lain secara teratur dengan arah yang sama (korelasi positif) atau berlawanan (korelasi negatif).

1. Koefisien Korelasi

Besar kecilnya hubungan antara dua variabel dinyatakan dalam bilangan yang disebut Koefisien Korelasi:

- a. Besarnya Koefisien antara -1 0 $+1$
- b. Besaran koefisien -1 & 1 adalah hubungan yang sempurna
- c. Nilai Koefisien 0 atau mendekati 0 dianggap tidak berhubungan antara dua variabel yang diuji.

2. Arah Hubungan

- a. Positif (Koefisien 0 s/d 1)
- b. Negatif (Koefisien 0 s/d -1).

3.8.2 Analisis Regresi Ganda

Dengan analisis ini kita bisa memprediksi perilaku dari variable *dependent* dengan menggunakan data variabel terikat. Langkah-langkah melakukan regresi berganda ini dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Mencari nilai konstanta a , b_1 , dan b_2
2. Menerapkan metode skor deviasi
3. Mencari nilai konstanta
4. Menentukan persamaan regresi dengan dua variabel
5. Mencari korelasi berganda
6. Mencari koefisiensi determinasi

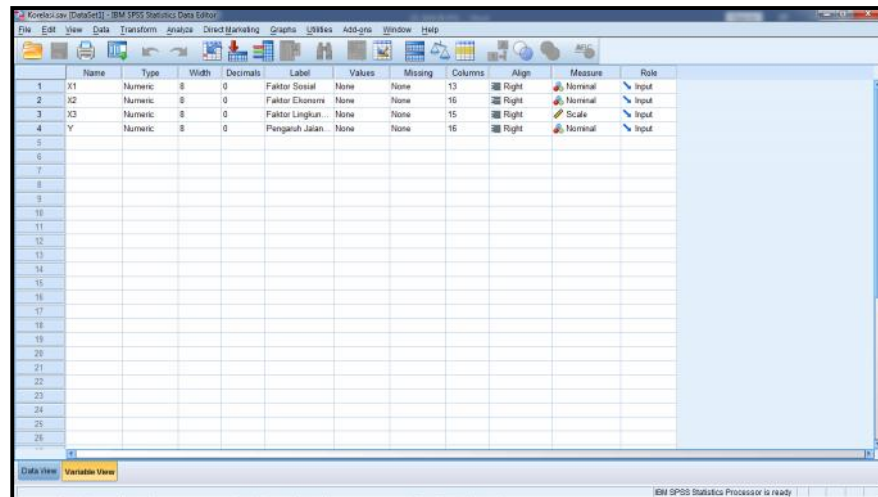
3.8.3 Tahapan-Tahapan SPSS

Berikut Langkah-langkah sederhana/dasar untuk melakukan input data dengan SPSS:

1. Buka Aplikasi SPSS

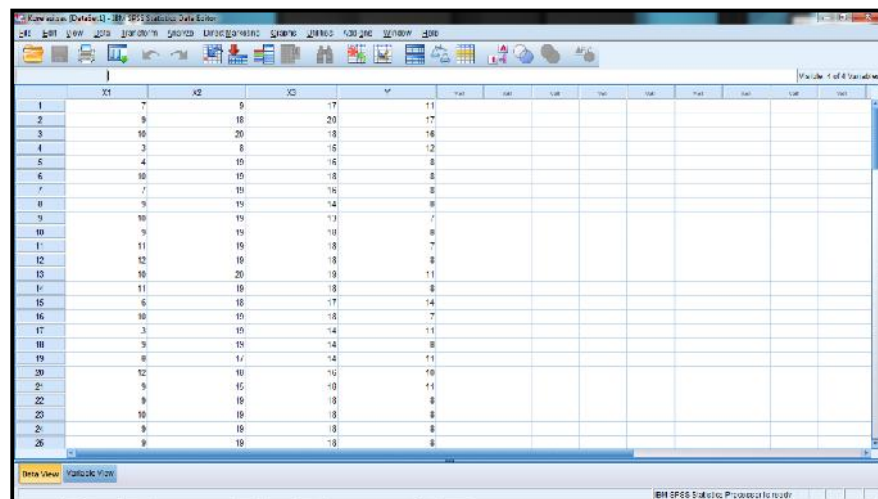
Klik *all program* > *IMB SPSS Statistics* > *IMB SPSS Statistics 21*.

2. Sediakan data penelitian
3. Input data ke dalam aplikasi SPSS Versi 21



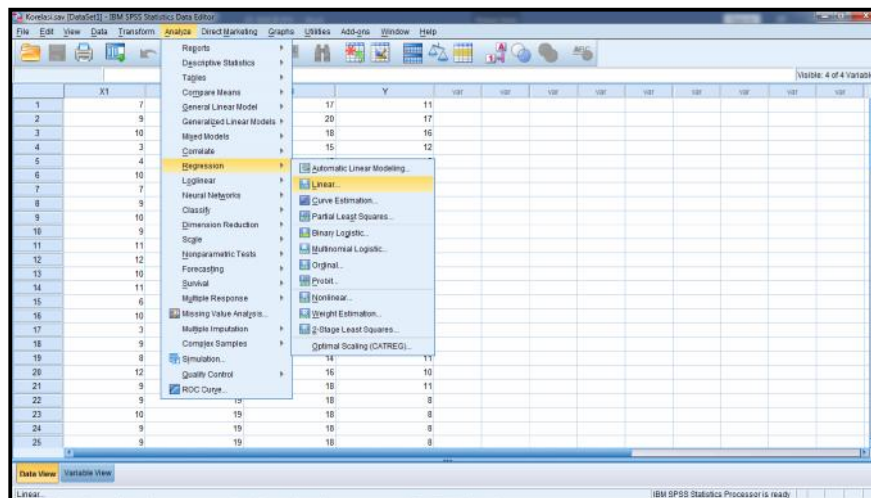
Gambar 3.2 Input variabel view

Tutorial analisis regresi linear berganda dengan SPSS v.21



Gambar 3.3 Input data view

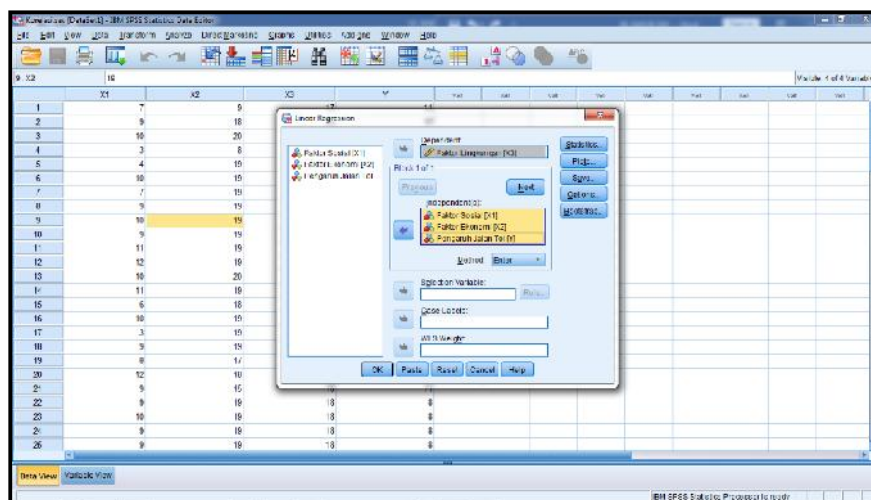
Tutorial analisis regresi linear berganda dengan SPSS v.21



Gambar 3.4 Menu Bar Analisis

Tutorial analisis regresi linear berganda dengan SPSS v.21

- a. Masukkan data ke SPSS (Dalam tutorial ini menggunakan SPSS v.21)
- b. Pada Menu Bar, pilih *Analyze > Regression > Linear*
- c. Akan muncul jendela seperti di bawah ini:



Gambar 3.5 Uji analisis linear berganda

Tutorial analisis regresi linear berganda dengan SPSS Versi 21

- d. Lalu masukkan variabel (Y) ke bagian *Dependent* dan variabel (X1,X2, dan X3) ke bagian *Independent (s)*, Kemudian klik *statistics*, klik *R squared change* kemudian klik OK

4. Menentukan Model Summary

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,453 ^a	,205	,180	1,615	,205	8,102	3	94	,000

a. Predictors: (Constant), Faktor Lingkungan, Faktor Sosial, Faktor Ekonomi

Gambar 3.6 Hasil regresi linear berganda model *summary*

5. Melakukan Uji Simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	63,372	3	21,124	8,102	,000 ^b
	Residual	245,087	94	2,607		
	Total	308,459	97			

a. Dependent Variable: Pengaruh Jalan Tol

b. Predictors: (Constant), Faktor Lingkungan, Faktor Sosial, Faktor Ekonomi

Gambar 3.7 Hasil regresi linear berganda uji simultan

6. Membuat Output Koefisien dan Signifikansi

Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,182	3,269		,362	,719
	Faktor Sosial	,371	,110	,326	3,367	,001
	Faktor Ekonomi	,144	,119	,121	1,211	,229
	Faktor Lingkungan	-,137	,090	-,159	-1,524	,131

a. Dependent Variable: Pengaruh Jalan Tol

Gambar 3.8 Hasil uji regresi linear berganda

7. Save : Menyimpan data yang telah di input
8. Pilih direktori penyimpanan dan simpan file data dengan nama
9. File tersimpan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini akan membahas mengenai penjelasan Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Pemanfaatan Ruang Kawasan Indrapuri - Blang Bintang. Survei kuesioner telah dilakukan kepada 98 masyarakat di Kecamatan Indrapuri, Montasik dan Blang Bintang. Dalam hal ini jumlah kuesioner yang diperoleh, telah memenuhi persyaratan jumlah sampel penelitian untuk dilakukan pengolahan data dan analisa data

4.1. Karakteristik Responden

Karakteristik responden dalam penelitian ini adalah masyarakat disekitar Jalan Tol Indrapuri – Blang Bintang dengan jumlah 98 responden. Karakteristik responden ini dapat dikelompokkan dari umur, jenis kelamin, tempat tinggal, pendidikan terakhir, dan pekerjaan dalam bentuk pie chart mulai dari Gambar 4.1 sampai dengan Gambar 4.5.

1. Pengumpulan Data Responden

Kuesioner yang disebarkan pada tahap ini merupakan hasil kuesioner telah diperbaiki agar variabel-variabel kepentingan dalam kuesioner mudah dipahami, pada tahap ini didapatkan 98 responden yang telah memenuhi kriteria yang dipersyaratkan, berikut profil ke-98 responden tersebut yang diambil dari masyarakat disekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang.

Tabel. 4.1 Karakteristik Responden

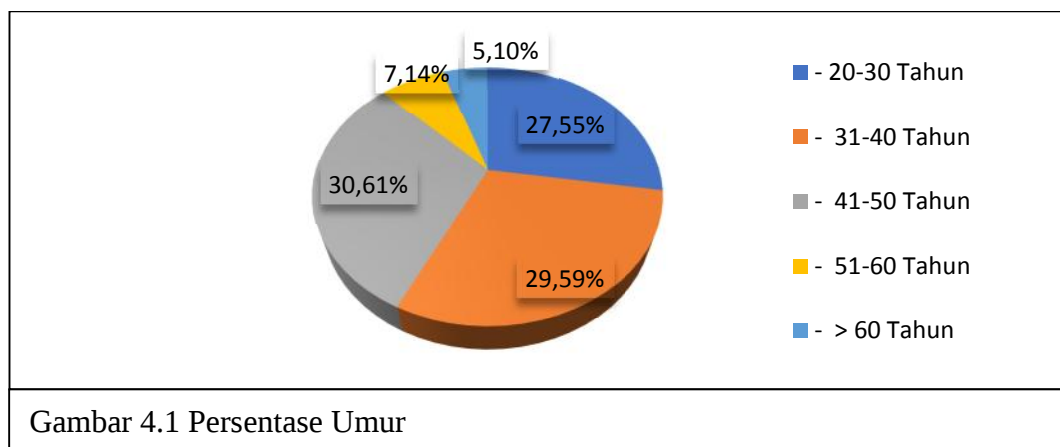
No	Uraian	Frekuensi (Responden)	Persentase (%)	Persentase Kumulatif (%)
1	Umur			
	- 20-30 Tahun	27	27,55	28
	- 31-40 Tahun	29	29,59	57
	- 41-50 Tahun	30	30,61	88

No	Uraian	Frekuensi (Responden)	Persentase (%)	Persentase Kumulatif (%)
	- 51-60 Tahun	7	7,14	95
	- > 60 Tahun	5	5,10	100
Total		98	100	
2	Jenis Kelamin			
	- Pria	97	98,98	99
	- Wanita	1	1,02	100
Total		98	100	
3	Tempat Tinggal			
	- Seuot Tunong	10	10,20	10
	- Lampanah Ranjo	6	6,12	16
	- Lampanah Baro	6	6,12	22
	- Lampanah Teungoh	6	6,12	29
	- Lam Lueng	8	8,16	37
	- Cureh	5	5,10	42
	- Meusalee Lhok	9	9,18	51
	- Cot Kareung	6	6,12	57
	- Bueng Raya	6	6,12	63
	- Bueng Tujoh	9	9,18	72
	- Bira Lhok	6	6,12	79
	- Data Makmur	6	6,12	85
	- Kayee Kunyet	3	3,06	88
	- Teupin Batee	12	12,24	100
Total		98	100	
4	Pendidikan Terakhir			
	- SLTA	79	80,61	81
	- D-III	7	7,14	88
	- S1	11	11,22	99
	- S2	1	1,02	100
Total		98	100	
5	Pekerjaan			
	- Pegawai Pemerintah	6	6,12	6
	- Karyawan Swasta	19	19,39	26
	- Wiraswasta	32	32,65	58
	- Lainnya	41	41,84	100
Total		98	100	

Sumber: Data Primer (2021)

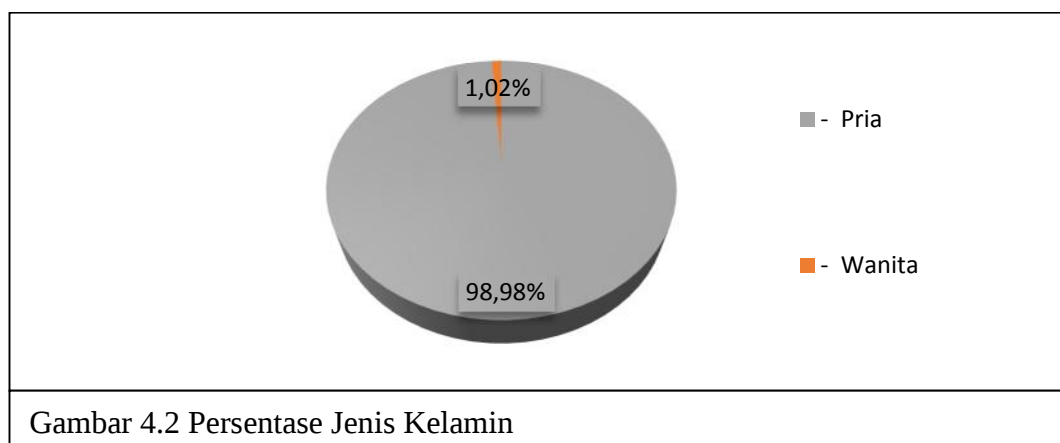
2. Umur

Karakteristik responden penelitian ini adalah masyarakat disekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang, responden berusia antara 20-30 tahun sebanyak 27 responden (27,55%), yang berusia antara 31-40 tahun yaitu sebanyak 29 responden (29,59%), yang berusia antara 41-50 tahun yaitu sebanyak 30 responden (30,61%), yang berusia antara 51-60 tahun yaitu sebanyak 7 responden (7,14%), dan yang berusia > 60 tahun yaitu sebanyak 5 responden (5,10%). Adapun persentase Umur dapat diperlihatkan pada gambar 4.1 berikut ini.



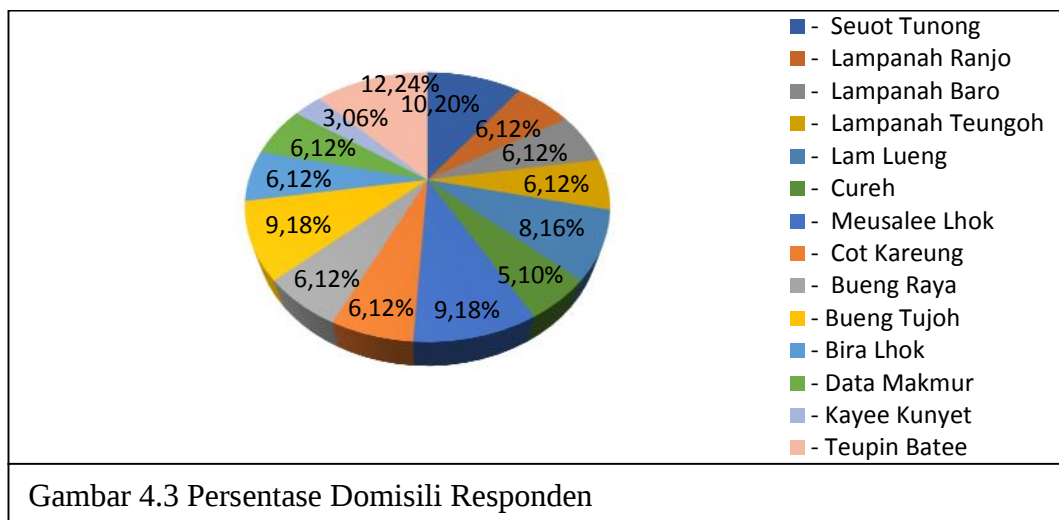
3. Jenis Kelamin

Karakteristik responden penelitian ini adalah masyarakat disekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang dengan mayoritas responden berjenis kelamin pria yaitu sebanyak 97 responden (98,98%) dan responden berjenis kelamin wanita sebanyak 1 responden (1,02%). Adapun persentase jenis kelamin dapat diperlihatkan pada gambar 4.2 berikut ini.



4. Domisili Responden

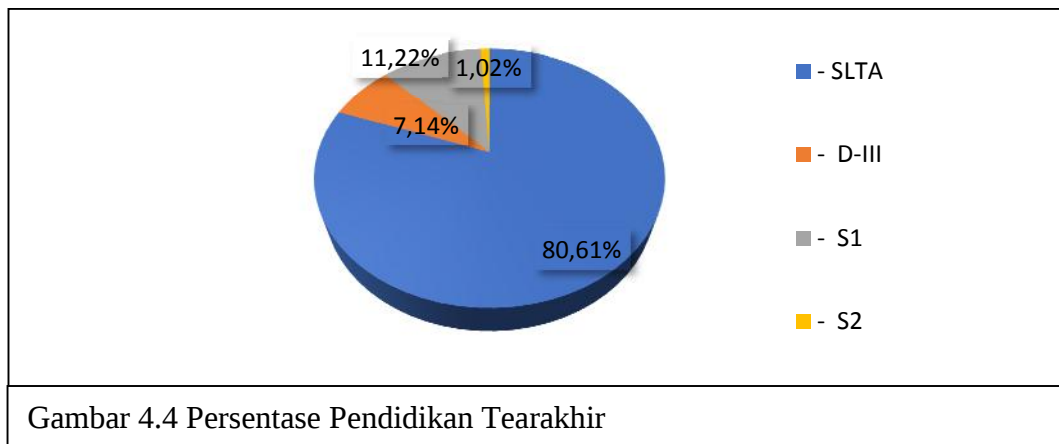
Karakteristik responden penelitian ini adalah masyarakat disekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang, berdasarkan tempat tinggal pada Desa Seuot Tunong adalah sebanyak 10 responden (10,20%), Desa Lampanah Ranjo sebanyak 6 responden (6,12%), Desa Lampanah Baro sebanyak 6 responden (6,12%), Desa Lampanah Teungoh sebanyak 6 responden (6,12%), Desa Lam Lueng sebanyak 8 responden (8,16%), Desa Cureh sebanyak 5 responden (5,10%), Desa Meusalee Lhok sebanyak 9 responden (9,18%), Desa Cot kareung sebanyak 6 responden (6,12%), Desa Bueng Raya sebanyak 6 responden (6,12%), Desa Bueng Tujoh sebanyak 9 responden (9,18%), Desa Bira Lhok sebanyak 6 responden (6,12%), Desa Data Makmur sebanyak 6 responden (6,12%), Desa kayee Kunyet sebanyak 3 responden (3,06%), dan Teupin Batee sebanyak 12 responden (12,24%). Adapun persentase tempat tinggal dapat diperlihatkan pada gambar 4.3 berikut ini.



5. Pendidikan Terakhir

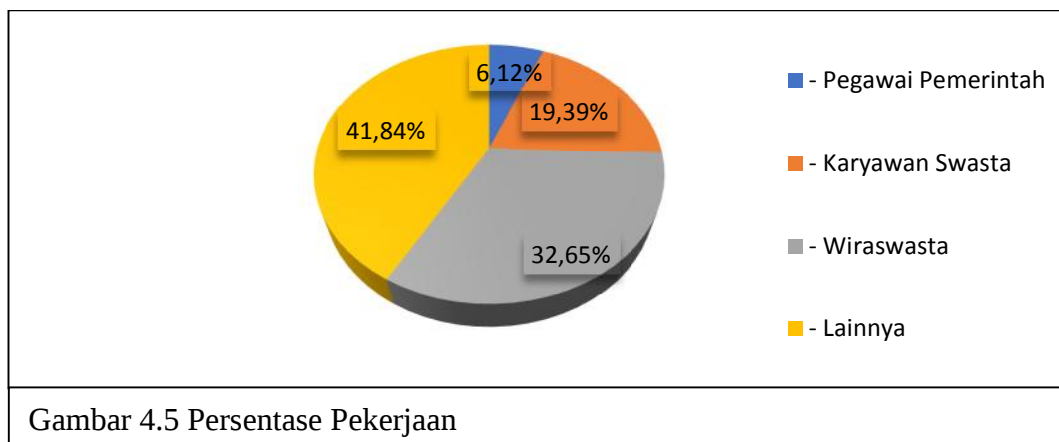
Karakteristik responden penelitian ini adalah masyarakat disekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang, dapat dijelaskan yang berpendidikan terakhir SLTA sebanyak 79 responden (80,61%), yang berpendidikan terakhir Diploma 3 sebanyak 7 responden (7,14%), yang berpendidikan terakhir sarjana (S1) sebanyak 11 responden (11,22%), dan yang berpendidikan terakhir sarjana (S2) sebanyak 1 responden (1,02%). Adapun persentase pendidikan terakhir dapat diperlihatkan

pada gambar 4.4 berikut ini.



6. Pekerjaan

Karakteristik responden penelitian ini adalah masyarakat disekitar jalan tol Indrapuri – Blang Bintang, berdasarkan pekerjaannya dapat dijelaskan bahwa pegawai pemerintah sebanyak 6 orang (6,12%), karyawan swasta sebanyak 19 orang (19,39%), wiraswasta sebanyak 32 orang (32,65%) dan yang Lainnya sebanyak 41 orang (41,84%). Adapun persentase pekerjaan dapat diperlihatkan pada gambar 4.5 berikut ini.



4.2. Uji Validitas

Uji Validitas dilakukan dengan melihat korelasi antara skor masing-masing pertanyaan dengan skor total, dimana pada pertanyaan-pertanyaan yang ada dalam

kuesioner dianggap mampu mengungkap apa yang ingin diteliti, pengujian validitas pada penelitian ini dilakukan secara statistik dengan menggunakan program IBM *Statistical Produk and Service Solution* (SPSS) versi 21 dengan uji dua arah pada taraf 0,1 (10%). Untuk mengetahui tingkat validitas dilihat dari *Corrected Item Total Correlation* yang merupakan korelasi antara skor item dengan skor total item (nilai r hitung) dibandingkan dengan nilai r tabel. dari hasil perhitungan tabel dengan menggunakan distribusi (tabel r) untuk $\alpha = 0,1$ sehingga didapat r tabel= (0,1671). Adapun kriteria pengujiannya adalah:

1. Jika r hitung positif atau r hitung $>$ r tabel (0,1671), maka instrumen atau item - item pernyataan dinyatakan valid.
2. Jika r hitung negatif atau r hitung $<$ r tabel (0,1671), item - item pertanyaan dinyatakan tidak valid.

Tabel. 4.2 Hasil Uji Validitas

Variabel	No. Pertanyaan	Koefisien Korelasi	Nilai Kritis 5% (n=98)	Keterangan
		Rhitung	Rtabel	
Pemanfaatan Jalan Tol	Y1.1	0,842	0,167	Valid
	Y1.2	0,810	0,167	Valid
	Y1.3	0,860	0,167	Valid
Faktor Sosial	X1.1	0,895	0,167	Valid
	X1.2	0,794	0,167	Valid
	X1.3	0,901	0,167	Valid
	X1.4	0,861	0,167	Valid
	X1.5	0,319	0,167	Valid
Faktor Ekonomi	X1.1	0,934	0,167	Valid
	X1.2	0,937	0,167	Valid
	X1.3	0,243	0,167	Valid
	X1.4	0,247	0,167	Valid
	X1.5	0,177	0,167	Valid
Faktor Lingkungan	X1.1	0,700	0,167	Valid
	X1.2	0,234	0,167	Valid
	X1.3	0,847	0,167	Valid
	X1.4	0,681	0,167	Valid
	X1.5	0,644	0,167	Valid

Dari hasil uji validitas pada setiap variabel diperoleh nilai rerata pada nilai pemanfaatan jalan tol $0,837 \geq 0,1671$, faktor sosial $0,754 \geq 0,1671$, faktor ekonomi $0,507 \geq 0,1671$ dan faktor lingkungan $0,621 \geq 0,1671$. Nilai suatu variabel dikatakan *valid* apabila nilai r hitung $> r$ tabel ($0,1671$). Sehingga dapat diartikan bahwa semua variabel pada penelitian ini *valid*.

4.3. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui *reliabel* (handal) atau tidak *reliabelnya* suatu variabel dalam kuesioner. Perhitungan ini menggunakan rumus *Cronbach Alpha*, nilai suatu variabel dikatakan reliabel apabila nilai *Cronbach Alpha* melebihi nilai $0,6$, uji realibilitas dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh pertanyaan dan hasilnya dibandingkan dengan nilai $0,6$, adapun hasil uji realibilitas untuk masing-masing variabel yang telah diolah melalui program SPSS, di bawah ini.

Tabel. 4.3 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Jumlah Item	Cronbach Alpha	Nilai Kritis Cronbach Alpha	Keterangan
Faktor Sosial (X1)	5	0,790	0,6	Reliabel
Faktor Ekonomi (X2)	5	0,723	0,6	Reliabel
Faktor Lingkungan (X3)	5	0,737	0,6	Reliabel

Dari hasil uji realibilitas pada setiap variabel diperoleh nilai rerata pada nilai faktor sosial $0,790$, faktor ekonomi $0,723$ dan faktor lingkungan $0,647$. Nilai suatu variabel dikatakan *reliabel* (handal) apabila nilai *Cronbach Alpha* $> 0,6$, hal ini juga menunjukkan bahwa responden konsisten dalam menjawab pertanyaan, kuesioner dapat dikatakan layak karena telah memenuhi koefisien minimum *Cronbach Alpha* disyaratkan yaitu minimum sebesar $0,6$. Berdasarkan realibilitas untuk keseluruhan faktor diperoleh koefisien $0,75$ dan kuesioner dapat dikatakan layak karena telah memenuhi koefisien minimum *Cronbach Alpha*.

4.4. Analisis Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk menyajikan karakteristik tertentu suatu data dari sampel tertentu. Analisis korelasi memungkinkan peneliti mengetahui korelasi antara satu variabel bebas (X) dan satu variabel terikat (Y) dari data yang didapat. Maka dilakukan pengujian terhadap hipotesis dengan teknik korelasi *product moment* dan korelasi berganda dengan bantuan program IBM *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) versi 21. Dasar pengambilan keputusan dalam uji korelasi ini dapat dilihat dari besar nilai r hitung. Jika nilai r hitung $> r$ tabel maka terdapat korelasi sebaliknya jika nilai r hitung $< r$ tabel maka hasilnya tidak berkorelasi. Apabila hasil dari angka indeks korelasi terdapat tanda plus di depan angka memberikan petunjuk bahwa korelasi itu adalah korelasi positif (korelasi searah) sedangkan tanda minus di depan angka indeks korelasi memberikan petunjuk bahwa korelasi itu adalah korelasi negatif (korelasi berlawanan arah). Kemudian untuk dapat mengetahui seberapa kuat derajat hubungan, maka peneliti menggunakan pedoman seperti di bawah ini.

Tabel. 4.4 Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi dan Kekuatan Hubungan

No	Interval Nilai	Kekuatan Hubungan
1	0,000 – 0,199	Sangat lemah/sangat rendah
2	0,200 – 0,399	Lemah/rendah
3	0,400 – 0,599	Sedang/cukup
4	0,600 – 0,799	Kuat/tinggi
5	0,800 – 1,00	Sangat kuat/sangat tinggi

1. Uji X_1 korelasi antara faktor sosial yang dihitung menggunakan bantuan program IBM *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) versi 21 dengan Teknik analisis *product moment* seperti dibawah ini:

Tabel. 4.5 Korelasi antara faktor sosial dan pemanfaatan jalan tol

No	Variabel		Faktor Sosial (X1)	Pemanfaatan Jalan Tol (Y)
1	Faktor Sosial (X1)	<i>Pearson Correlation</i>	1	0,393
		<i>Sig. (2-tailed)</i>		0,000

		N	98	98
2	Pengaruh Jalan Tol (Y)	<i>Pearson Correlation</i>	0,392	1
		Sig. (2-tailed)	0,000	
		N	98	98

Berdasarkan hasil perhitungan uji korelasi *product moment* melalui bantuan program IBM *Statistical Produk and Service Solution* (SPSS) versi 21 diatas menunjukkan koefisien korelasi 0,393. Kemudian koefisien korelasi 0,393 dikonsultasikan pada r tabel dengan N=98 dan taraf signifikansi 10% harga r tabel diperoleh sebesar 0,167. Sehingga nilai r hitung lebih besar dari r tabel ($0,393 > 0,167$). Hal ini menunjukkan adanya korelasi yang positif antara faktor sosial pada pengaruh jalan tol. Kemudian dilihat pada hasil tabel SPSS Versi 21 menunjukkan bahwa *Pearson Correlation* adalah 0,393, maka dapat diartikan bahwa derajat hubungan antara variabel faktor sosial pada pemanfaatan jalan tol termasuk dalam katagori rendah.

2. Uji X1 korelasi antara faktor ekonomi yang dihitung menggunakan bantuan program IBM *Statistical Produk and Service Solution* (SPSS) versi 21 dengan Teknik analisis *product moment* seperti dibawah ini:

Tabel. 4.6 Korelasi antara faktor ekonomi dan pemanfaatan jalan tol

No	Variabel		Faktor Ekonomi (X2)	Pemanfaatan Jalan Tol (Y)
1	Faktor Ekonomi (X2)	<i>Pearson Correlation</i>	1	0,234
		Sig. (2-tailed)		0,021
		N	98	98
2	Pengaruh Jalan Tol (Y)	<i>Pearson Correlation</i>	0,234	1
		Sig. (2-tailed)	0,021	
		N	98	98

Berdasarkan hasil perhitungan uji korelasi *product moment* melalui bantuan program IBM *Statistical Produk and Service Solution* (SPSS) versi 21 diatas menunjukkan koefisien korelasi 0,234. Kemudian koefisien korelasi 0,234 dikonsultasikan pada r tabel dengan N=98 dan taraf signifikansi 10% harga r tabel

diperoleh sebesar 0,167. Sehingga nilai r hitung lebih besar dari r tabel ($0,234 > 0,167$). Hal ini menunjukkan adanya korelasi yang positif antara faktor sosial pada pengaruh jalan tol. Kemudian dilihat pada hasil tabel SPSS Versi 21 menunjukkan bahwa *Pearson Correlation* adalah 0,234, maka dapat diartikan bahwa derajat hubungan antara variabel faktor sosial pada pemanfaatan jalan tol termasuk dalam kategori rendah.

3. Uji X_1 korelasi antara faktor lingkungan yang dihitung menggunakan bantuan program IBM *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) versi 21 dengan Teknik analisis *product moment* seperti dibawah ini:

Tabel. 4.7 Korelasi antara faktor lingkungan dan pemanfaatan jalan tol

No	Variabel		Faktor Lingkungan (X_1)	Pemanfaatan Jalan Tol (Y)
1	Faktor Lingkungan (X_1)	<i>Pearson Correlation</i>	1	-0,308
		Sig. (2-tailed)		0,002
		N	98	98
2	Pengaruh Jalan Tol (Y)	<i>Pearson Correlation</i>	-0,308	1
		Sig. (2-tailed)	0,002	
		N	98	98

Berdasarkan hasil perhitungan uji korelasi *product moment* melalui bantuan program IBM *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) versi 21 diatas menunjukkan koefisien korelasi -0,308. Kemudian koefisien korelasi 0,261 dikonsultasikan pada r tabel dengan $N=98$ dan taraf signifikansi 10% harga r tabel diperoleh sebesar 0,167. Sehingga nilai r hitung lebih besar dari r tabel ($-0,308 > 0,167$). Hal ini menunjukkan adanya korelasi yang positif antara faktor sosial pada pengaruh jalan tol. Kemudian dilihat pada hasil tabel SPSS Versi 21 menunjukkan bahwa *Pearson Correlation* adalah -0,308, maka dapat diartikan bahwa derajat hubungan antara variabel faktor sosial pada pemanfaatan jalan tol termasuk dalam katagori rendah.

4. Uji korelasi semua variabel X dengan pemanfaatan jalan tol

Korelasi antara semua variabel dengan pemanfaatan jalan tol yang dihitung menggunakan bantuan SPSS versi 21 seperti di bawah ini.

Tabel 4.8 Hasil uji korelasi antara semua variabel dengan Y

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	0.453	0.205	0.180	1.615	0.205	8.102	3	94	0.000

Dari tabel model summary diatas dapat diketahui bahwa nilai R adalah 0,453 dari nilai tabel memiliki implikasi bahwa variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor memiliki derajat hubungan yang sedang/cukup dengan pemanfaatan jalan tol.

Tabel 4.9 Rekaputilasi Analisis Korelasi

No	Variabel		X1,X2,X3	Pengaruh Jalan Tol (Y)
1	Faktor Sosial (X1)	<i>Pearson Correlation</i>	1	0,393
		Sig. (2-tailed)		0,000
		N	98	98
	Pengaruh Jalan Tol (Y)	<i>Pearson Correlation</i>	0,393	1
		Sig. (2-tailed)	0,000	
		N	98	98
2	Faktor Ekonomi (X2)	<i>Pearson Correlation</i>	1	0,234
		Sig. (2-tailed)		0,021
		N	98	98
	Pengaruh Jalan Tol (Y)	<i>Pearson Correlation</i>	0,234	1
		Sig. (2-tailed)	0,021	
		N	98	98
3	Faktor Lingkungan (X3)	<i>Pearson Correlation</i>	1	-0,308
		Sig. (2-tailed)		0,002
		N	98	98
	Pengaruh Jalan Tol (Y)	<i>Pearson Correlation</i>	-0,308	1
		Sig. (2-tailed)	0,002	
		N	98	98

Berdasarkan hasil rekaputilasi perhitungan uji korelasi *product moment* melalui bantuan program IBM *Statistical Produk and Service Solution* (SPSS) versi 21 diatas menunjukkan koefisien korelasi variabel faktor sosial (X4) 0,393. Kemudian koefisien korelasi variabel faktor sosial (X4) 0,393 dikonsultasikan pada r tabel dengan N=98 dan taraf signifikansi 10% harga r tabel diperoleh sebesar 0,167. Sehingga nilai r hitung lebih besar dari r tabel ($0,393 > 0,167$). memiliki hubungan yang lemah terhadap pemanfaatan jalan tol.

4.5. Analisis Regresi Linear Berganda

Untuk melihat pengaruh antara faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan secara bersama-sama terhadap pembangunan jalan tol digunakan analisa regresi berganda dengan bantuan program SPSS versi 21, hasil seperti termuat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.10 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients						
No	Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.182	3.269		0.362	0.719
2	Faktor Sosial (X1)	0.371	0.110	0.326	3.367	0.001
3	Faktor Ekonomi (X2)	0.144	0.119	0.121	1.211	0.229
4	Faktor Lingkungan (X3)	-0.137	0.090	-0.159	-1.524	0.000

Dari Data yang terlihat pada Tabel 4.12 dapat diketahui bahwa nilai konstanta regresi linear berganda 1,182, dengan nilai koefisien regresi variable faktor sosial 0,371, faktor ekonomi 0,144, dan faktor lingkungan -0,137. Maka dengan mengacu pada rumus persamaan regresi linear berganda $\hat{Y} = a + b_1.X_1 + b_2.X_2 - b_3.X_3$ dapat dibentuk persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 1,182 + 0,371.X_1 + 0,144.X_2 - 0,137.X_3$$

Dimana:

Y = Pemanfaatan Jalan Tol

- X1 = Faktor Sosial
X2 = Faktor Ekonomi
X3 = Faktor Lingkungan

Dari persamaan regresi linear berganda diatas dapat diartikan sebagai berikut :

1. Nilai konstanta sebesar 1,182 menyatakan apabila variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan memiliki nilai sama dengan nol (0), maka variabel dependen pemanfaatan jalan tol sebesar 1,182.
2. Nilai koefisien regresi X1 sebesar 0,371 dan bernilai positif yang berarti apabila variabel faktor sosial naik sebesar 1 satuan, maka variabel dependen yaitu pemanfaatan jalan tol akan naik juga sebesar 0,371. Dilihat dari sisi elastisitasnya maka dapat diinterpretasikan bahwa kenaikan faktor sosial akan diikuti dengan kenaikan pemanfaatan sebesar 37,1 %.
3. Nilai koefisien regresi X2 sebesar 0,144 dan bernilai positif yang berarti apabila variabel faktor ekonomi naik sebesar 1 satuan, maka variabel dependen yaitu pemanfaatan jalan tol akan naik juga sebesar 0,144. Dilihat dari sisi elastisitasnya maka dapat diinterpretasikan bahwa kenaikan faktor ekonomi akan diikuti dengan kenaikan pemanfaatan sebesar 14,4 %.
4. Nilai koefisien regresi X3 sebesar -0,137 dan bernilai negatif yang berarti apabila variabel faktor lingkungan turun sebesar 1 satuan, maka variabel dependen yaitu pemanfaatan jalan tol akan turun juga sebesar 0,137. Dilihat dari sisi elastisitasnya maka dapat diinterpretasikan bahwa kenaikan faktor ekonomi akan diikuti dengan kenaikan pemanfaatan sebesar 13,7 %.

4.5.1. Uji F

Uji F digunakan untuk menguji secara bersama-sama ada atau tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dapat diketahui dengan menggunakan uji F. Dengan bantuan tabel Anova hasil dari pengolahan data dengan program SPSS versi 21 diperoleh data sebagai berikut :

Tabel. 4.11 Hasil Uji F

Model		<i>Sum of Squares</i>	<i>df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
1	<i>Regression</i>	63.372	3	21.124	8.102	0.000 ^b
	<i>Residual</i>	245.087	94	2.607		
	<i>Total</i>	308.459	97			

Kriteria pengujian nilai F-hitung terhadap F-tabel adalah Jika nilai F-hitung < F-tabel maka H_0 diterima dan H_a ditolak, sebaliknya Jika nilai F-hitung > F-tabel maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

Berdasarkan data tabel di atas diperoleh F-hitung sebesar 8,102 dan sig 0,000. F-tabel pada taraf $\alpha = 0.05$, df_1 = (jumlah variabel independen = 3) dan df_2 ($n - k - 1 = 98 - 3 - 1 = 94$), maka nilai F- tabel = 2,70. Hal ini berarti F-hitung > F-tabel ($8,102 > 2,70$) dan sig < 0,05 ($0,000 < 0,05$). Maka hipotesa dapat diterima. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan secara bersama-sama yang berpengaruh terhadap pengaruh jalan tol, sehingga ketiga variabel independen tersebut dapat digunakan untuk mengestimasi atau memprediksi variabel pengaruh jalan tol.

4.5.2. Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi digunakan untuk mengukur ketepatan dari model analisis yang dibuat. Nilai koefisien determinasi merupakan alat untuk mengukur besarnya sumbangan dari variabel bebas yang diteliti terhadap variasi variabel terikat. Adapun hasil koefisien determinasi masing-masing variabel sebagai berikut.

Tabel. 4.12 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	0.453 ^a	0.205	0.180	1.615	0.205	8.102	3	94	0.000

Dari tabel model *summary* di atas dapat diketahui bahwa nilai R adalah 0,453, sedangkan nilai R^2 sebesar 0,205. Oleh karena uji koefisien determinasi

berganda ini diperoleh dari perhitungan regresi linear berganda, maka koefisien determinasi sebesar 0,205 atau $R^2 \times 100\%$ sebesar 20,05%. Kebermaknaan dari nilai tersebut memiliki implikasi bahwa variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan berpengaruh terhadap pengaruh jalan tol di kawasan Indrapuri – Blang Bintang sebesar 20,05%.

4.5.3. Pembahasan

Adapun beberapa pembahasan dari hasil uji validitas menggunakan SPSS (*Statistical Product and Services Solution*) versi 21 bahwa semua item pertanyaan dinyatakan valid terhadap pertanyaan kuesioner dengan nilai r hitung lebih besar dari pada r tabel=(0,167). Uji reliabilitas menggunakan SPSS (*Statistical Product and Services Solution*) versi 21 diperoleh nilai *Cronbach Alpha* $0,75 > 0,6$, jadi semua jawaban dari responden dinyatakan *reliabel* (handal), maka dapat disimpulkan bahwa responden cukup paham terhadap pertanyaan-pertanyaan pada kuesioner. Analisis korelasi untuk melihat hubungan antara variabel X dan Y yang mempengaruhi pemanfaatan jalan tol, maka dari hasil analisis korelasi didapat nilai R sebesar 0,453 maka variabel X berpengaruh terhadap pemanfaatan jalan tol pada jalan tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang, serta model regresi yang diperoleh yaitu : $\hat{Y} = 1,182 + 0,371.X_1 + 0,144.X_2 - 0,137.X_3$. Dari hasil koefisien determinasi didapat nilai $R^2 = 20,05\%$ maka nilai tersebut berpengaruh terhadap pemanfaatan jalan tol pada kawasan Indrapuri – Blang Bintang, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap dampak pembangunan jalan tol pada kawasan Indrapuri – Blang Bintang adalah variabel faktor sosial (X_1) memiliki kontribusi B sebesar 0,371. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa pembangunan jalan tol Sigli - Banda Aceh ruas IV Indrapuri – Blang Bintang yang berpengaruh adalah faktor sosial, dikarenakan ini adalah jalan tol pertama di Aceh, mungkin memerlukan waktu untuk penyesuaian keadaan sosial masyarakat dalam menerima infrastruktur baru di daerahnya. Adapun hasil dari wawancara dengan PT. Hutama Karya terhadap dampak pembangunan jalan tol Indrapuri – Blang Bintang seksi IV Indrapuri – Blang Bintang mengenai faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan bahwa hasil dari setiap pertanyaan yang dijawab

oleh para responden sebanyak 7 orang terhadap faktor sosial dan faktor ekonomi yaitu terdapat pengaruh dari adanya jalan tol ini walaupun masih rendah, dikarenakan jalan tol Sigli – Banda Aceh seksi IV belum dapat tersambung hingga ke Seksi I (Padang Tiji – Seulimuem) dan seksi lainnya karena masih dalam tahap pembangunan. Sedangkan terhadap faktor lingkungan yaitu belum adanya pengaruhnya dikarenakan juga jalan tol Sigli – Banda Aceh belum dapat difungsionalkan dari seksi I (Padang Tiji – Seulimeum) hingga seksi VI (Kutabaro – Baitussalam).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh dari analisis data diperoleh beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Hasil uji validitas diperoleh nilai rata-rata R_{hitung} dari semua variabel adalah 0,622 dan nilai R_{tabel} untuk signifikan 10% diperoleh sebesar 0,1671. Maka $R_{hitung} \geq R_{tabel}$. Hal ini menunjukkan bahwa uji validitas yang dilakukan pada semua pertanyaan sudah *valid*.
2. Hasil uji reliabilitas pada setiap variabel diperoleh nilai sebesar 0,75. Nilai suatu variabel dikatakan *reliabel* (handal) apabila nilai *Cronbach Alpha* melebihi 0,6.
3. Dari hasil analisis korelasi diperoleh nilai R sebesar 0,453, kebermaknaan dari nilai tersebut bahwa variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan memiliki derajat hubungan yang **sedang** dengan pengaruh jalan tol pada proyek pembangunan jalan tol Indrapuri – Blang Bintang seksi IV.
4. Dari hasil koefisien determinasi didapat nilai $R^2 = 20,05\%$, pengaruh jalan tol dipengaruhi oleh variabel faktor sosial, faktor ekonomi dan faktor lingkungan, selebihnya 79,95% dipengaruhi oleh faktor lainnya
5. Dari hasil analisis regresi linear berganda diperoleh $\hat{Y} = 1,182 + 0,371.X_1 + 0,144.X_2 - 0,137.X_3$ dimana faktor yang paling dominan adalah variabel faktor sosial (X_1) memiliki kontribusi B sebesar 0,371, maka dapat disimpulkan faktor sosial dengan adanya jalan tol dikawasan Indrapuri – Blang Bintang sangat berpengaruh terhadap masyarakat sekitar. Tidak dapat dielakkan lagi bahwa faktor sosial yang buruk adalah salah satu faktor penyebab terjadinya permasalahan internal dan eksternal dalam suatu pembangunan infrastruktur. Faktor sosial adalah hal yang penting yang harus ada dan diterapkan hubungannya sebaik mungkin demi keberhasilan suatu pembangunan. Hubungan faktor sosial yang baik secara internal dan

eksternal, maka keberlangsungan suatu pembangunan infrastruktur akan terkendalikan.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, peneliti ingin mengemukakan beberapa saran yang diharapkan dapat memberi manfaat. Adapun saran yang peneliti berikan adalah sebagai berikut:

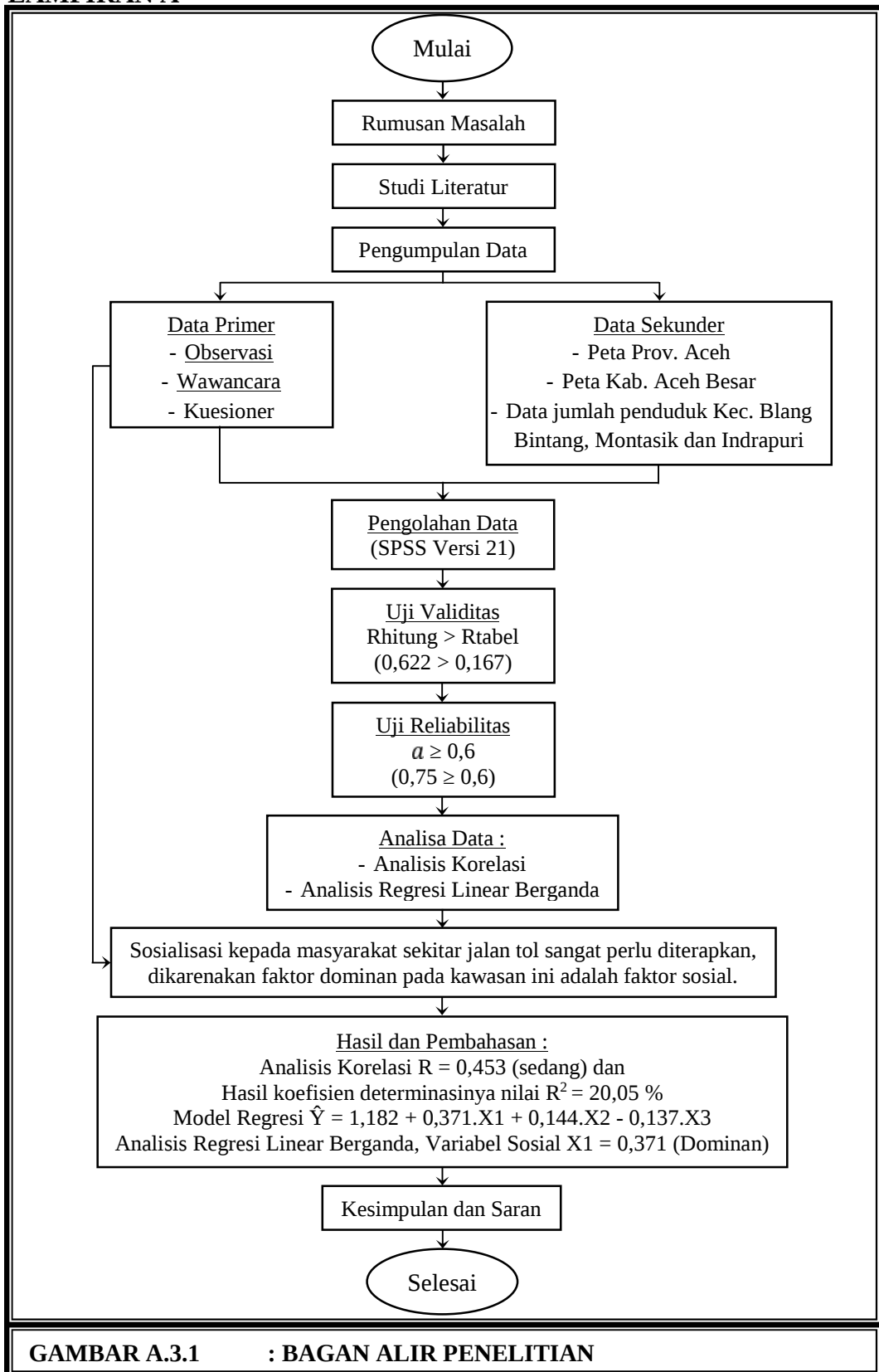
1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi yang berguna bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pembangunan jalan tol Sigli – Banda Aceh baik dibidang pembangunannya ataupun operasionalnya dalam usaha mengurangi dampak yang ditimbulkan oleh pengaruh jalan tol yang terjadi dalam pengoperasionalan jalan tol, walaupun pengaruh jalan tol tidak dapat sepenuhnya dihindari dalam pembangunan suatu infrastruktur, usaha-usaha untuk meminimalisir atau mengurangi terjadinya pengaruh yang sering terjadi harus dilakukan mengingat dampak yang diakibatkan terhadap pembangunan infrastruktur. Solusi yang bisa dilakukan untuk mengurangi terjadinya pengaruh jalan tol yaitu:
 - a. Melakukan hubungan baik secara emosional dengan masyarakat sekitar agar terjadinya silaturahmi yang dapat menghindari kesalahpahaman antara masyarakat dan pihak-pihak pembangunan.
 - b. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat khususnya yang terkena akan pembangunan jalan tol agar masyarakat mengetahui aturan-aturan yang berlaku apabila mereka tidak mengindahkannya.
2. Hasil penelitian ini hanya mempelajari pengaruh jalan tol pada seksi IV Indrapuri – Blang Bintang berdasarkan pendapat responden, melalui pengisian kuisioner, agar penelitian ini lebih akurat di masa mendatang, hendaknya peneliti selanjutnya dapat melakukan penelitian dengan studi kasus di lapangan ke seksi lainnya, serta menambah variabel akan pengaruh jalan tol dan faktor penyebab pengaruhnya yang terjadi pada masyarakat disekitar pembangunan jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

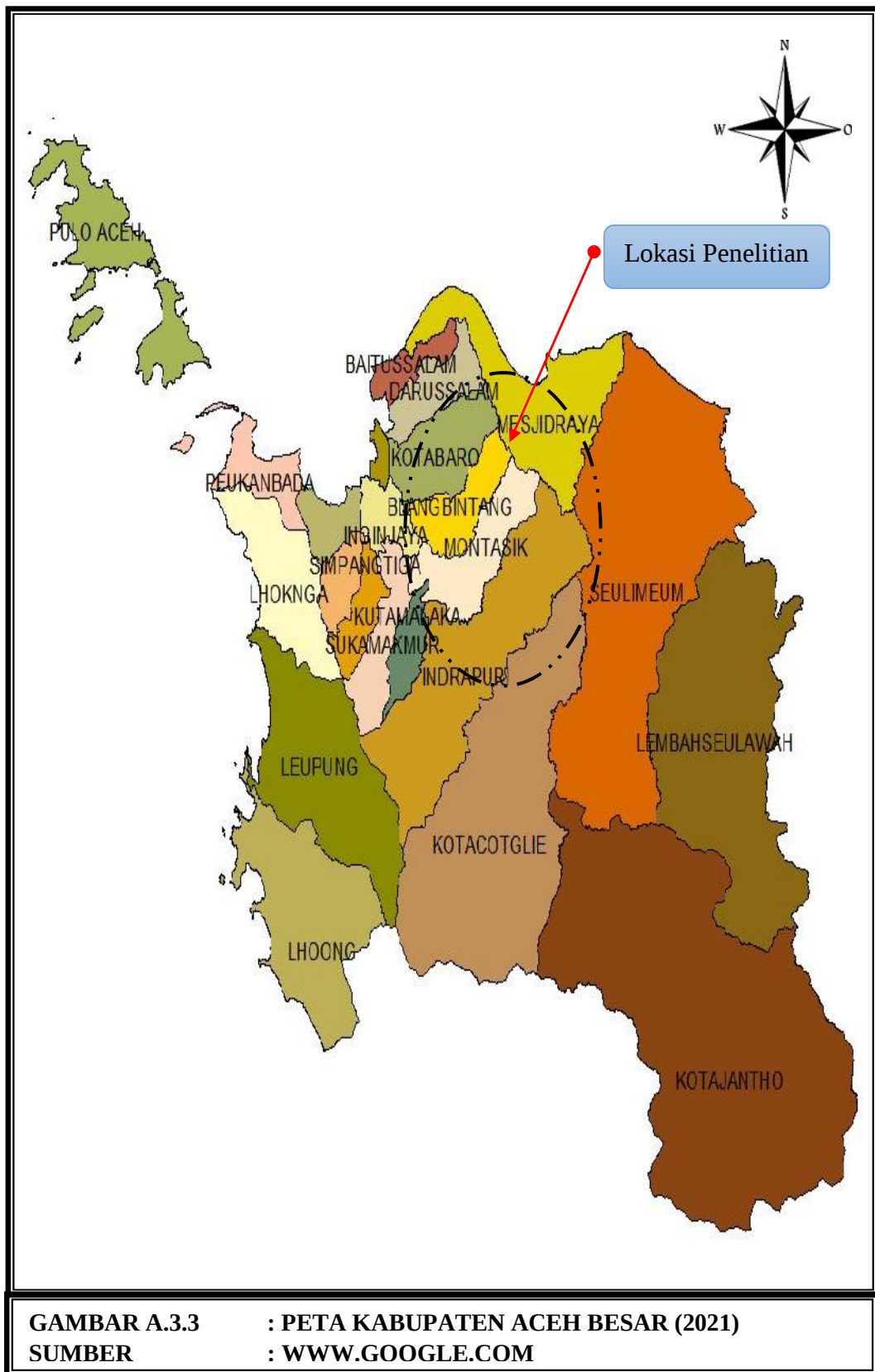
- Arikunto, S., 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, 2006. *Metode Pembelajaran Observasi*. Kamus ilmiah Sardeyasari. Alfabeta: Bandung
- Arikunto, S., 2008. *Penelitian Tindakan Kelas*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Ervianto, W. I., 2005. *Manajemen Proyek Konstruksi*, Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Ferdinand, A., 2006. *Metode Penelitian Manajemen*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Muiz, A., 2009. *Analisis Perubahan Penggunaan Lahan di Kabupaten Sukabumi*. (Tesis). Sekolah Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Pujihastuti, I., 2010. *Prinsip penulisan kuesioner penelitian*, Jurnal Agribisnis dan Pengembangan Wilayah Vol. 2 No. 1 Desember 2010.
- Raharjo, S., 2014. *Uji Koefisien Korelasi Spearman dengan SPSS Lengkap*. <https://www.konsistensi.com>
- Riduwan, 2010. *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Riduwan, dan Sunarto, 2014. *Pengantar Statistika untuk Penelitian Pendidikan, Sosial, Ekonomi, Komunikasi dan Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Raharjo, Sahid. (2015). Konsistensi Panduan Olah Data Melalui SPSS. Diakses dari <https://www.spssindonesia.com/2017/03/autokorelasi-dengan-uji-runttest-spss.html>
- Sadana, 2014. *Perencanaan Kawasan Permukiman*. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Singgih Santoso. 2002. *Statistik Parametrik*. Jakarta : Elexmedia Komputindo
- Sumaryoto, S. 2010. Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2).
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian*. Alfabeta, Bandung.
- Sudjana, 2005. *Metode Statistika*. Yogyakarta: Tarsito

- Suyatno, 2010. *Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyelesaian Proyek Gedung (Aplikasi Model Regresi)*, Cuaca dan Iklim di Indonesia Program Pascasarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sugiyono, 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2015. *Statistik Nonparametris untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono, 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, CV
- Uswatun Khasnah, 2017. *Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi*, Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan

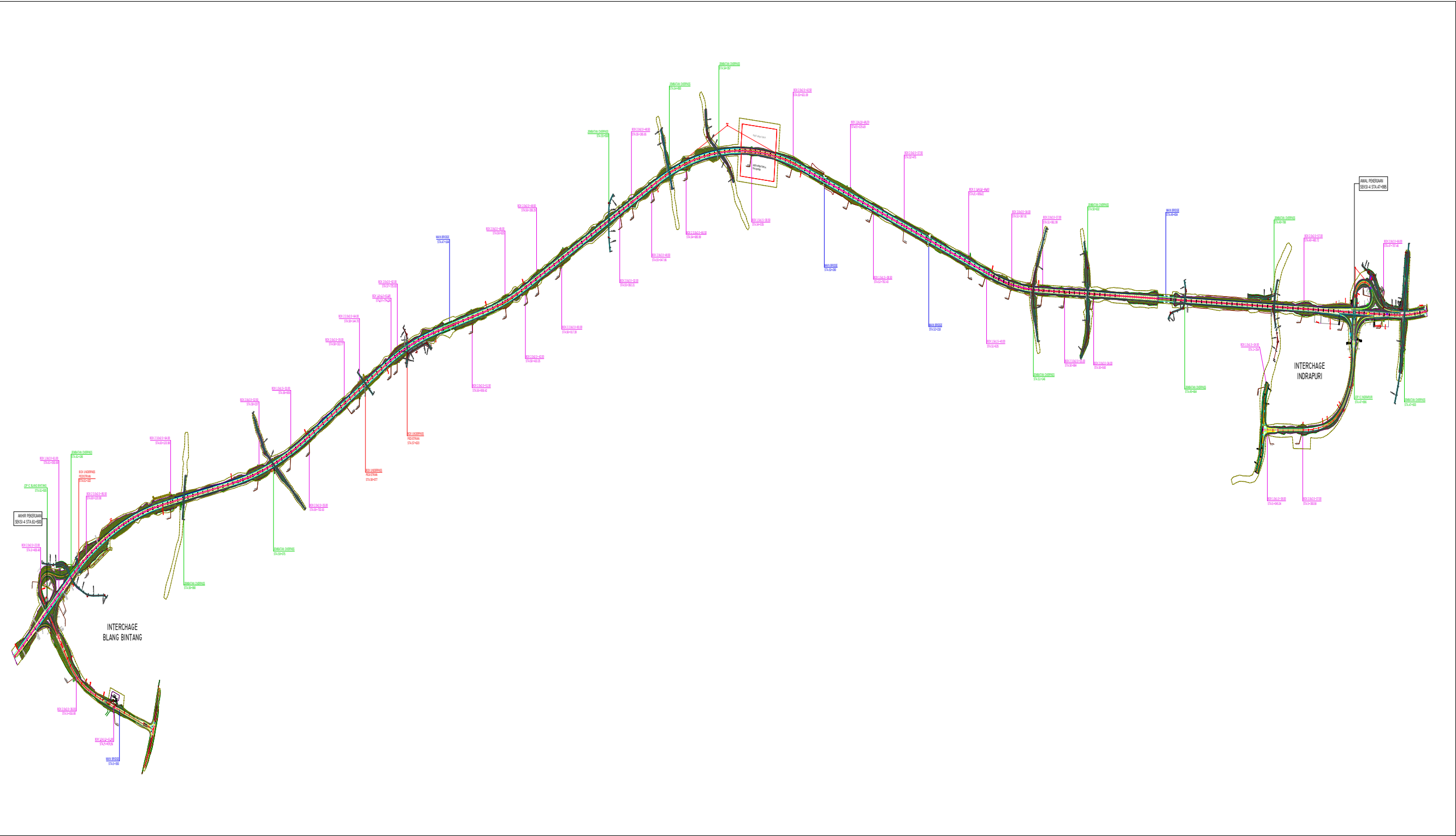
LAMPIRAN A







LAMPIRAN A



Gambar A.3.4 Layout Jalan Tol Banda Aceh – Sigli seksi IV Indrapuri - Blang Bintang (13,5 Km) Sumber : Adhi Karya



GAMBAR A.3.5 : GERBANG TOL INDRAPURI
SUMBER : DOKUMENTASI



GAMBAR A.3.6 : TAMPAL ATAS ENTERCHANGE INDRAPURI
SUMBER : PT. HUTAMA KARYA



GAMBAR A.3.7 : GERBANG TOL BLANG BINTANG
SUMBER : DOKUMENTASI



GAMBAR A.3.8 : TAMPAL ATAS ENTERCHANGE
SUMBER : PT. HUTAMA KARYA



GAMBAR A.3.9 : PENYEBARAN KUESIONER KE MASYARAKAT
SUMBER : DOKUMENTASI



GAMBAR A.3.10 : PENYEBARAN KUESIONER KE MASYARAKAT
SUMBER : DOKUMENTASI



GAMBAR A.3.11 : PENYEBARAN KUESIONER KE MASYARAKAT
SUMBER : DOKUMENTASI



GAMBAR A.3.12 : WAWANCARA PIHAK PT. HUTAMA KARYA
SUMBER : DOKUMENTASI

LAMPIRAN B

Tabel B.1.1 Distribusi Nilai Rtabel (1/3)

df (N-2)	Satu Arah				
	0,05	0,025	0,01	0,005	0,0005
	Dua Arah				
	0,1	0,05	0,02	0,01	0,001
1	0,9877	0,9969	0,9995	0,9999	1
2	0,9	0,95	0,98	0,99	0,999
3	0,8054	0,8783	0,9343	0,9587	0,9911
4	0,7293	0,8114	0,8822	0,9172	0,9741
5	0,6694	0,7545	0,8329	0,8745	0,9509
6	0,6215	0,7067	0,7887	0,8334	0,9249
7	0,5822	0,6664	0,7498	0,7977	0,8983
8	0,5494	0,6319	0,7155	0,7546	0,8721
9	0,5214	0,6021	0,6851	0,7348	0,847
10	0,4973	0,576	0,6581	0,7079	0,8233
11	0,4762	0,5529	0,6339	0,6835	0,801
12	0,4575	0,5324	0,612	0,6614	0,78
13	0,4409	0,524	0,5923	0,6411	0,7604
14	0,4259	0,4973	0,5742	0,6226	0,7419
15	0,4124	0,4821	0,5577	0,6055	0,7247
16	0,4	0,4683	0,5425	0,5897	0,7084
17	0,3887	0,4555	0,5285	0,5751	0,6932
18	0,3783	0,4438	0,5155	0,5614	0,6788
19	0,3687	0,4329	0,5034	0,5487	0,6652
20	0,3598	0,4227	0,4921	0,5368	0,6524
21	0,3515	0,4132	0,4815	0,5256	0,6402
22	0,3438	0,4044	0,4716	0,5151	0,6287
23	0,3365	0,3961	0,4622	0,5052	0,6178
24	0,3297	0,3882	0,4534	0,4958	0,6074
25	0,3233	0,3809	0,4451	0,4869	0,5974
26	0,3172	0,3739	0,4372	0,4785	0,588
27	0,3115	0,3673	0,4297	0,4705	0,579
28	0,3061	0,362	0,4226	0,4629	0,5703
29	0,3009	0,355	0,4158	0,4556	0,562
30	0,296	0,3494	0,4093	0,4487	0,5541
31	0,2913	0,344	0,4032	0,4421	0,5465
32	0,2869	0,3388	0,3972	0,4357	0,5392
33	0,2826	0,3338	0,3916	0,4296	0,5322
34	0,2786	0,3291	0,3862	0,4238	0,5254
35	0,2746	0,3246	0,381	0,4182	0,5189
36	0,2709	0,3202	0,376	0,4128	0,5126
37	0,2673	0,316	0,3712	0,4076	0,5066
38	0,2638	0,312	0,3665	0,4026	0,5007

LAMPIRAN B

Tabel B.1.2 Distribusi Nilai Rtabel (2/3)

df (N-2)	Satu Arah				
	0,05	0,025	0,01	0,005	0,0005
	Dua Arah				
	0,1	0,05	0,02	0,01	0,001
39	0,2605	0,3081	0,3621	0,3978	0,495
40	0,2573	0,3044	0,3578	0,3932	0,4896
41	0,2542	0,3008	0,3536	0,3887	0,4843
42	0,2512	0,2973	0,3496	0,3843	0,4791
43	0,2483	0,294	0,3457	0,3801	0,4742
44	0,2455	0,2907	0,342	0,3761	0,4694
45	0,2429	0,2876	0,3384	0,3721	0,4647
46	0,2403	0,2845	0,3348	0,3683	0,4601
47	0,2377	0,2816	0,3314	0,3646	0,4557
48	0,2353	0,2787	0,3281	0,361	0,4514
49	0,2329	0,2759	0,3249	0,3575	0,4473
50	0,2306	0,2732	0,3218	0,3542	0,4432
51	0,2284	0,2706	0,3188	0,3509	0,4393
52	0,2262	0,2681	0,3158	0,3477	0,4354
53	0,2241	0,2656	0,3129	0,3445	0,4317
54	0,2221	0,2632	0,3102	0,3415	0,428
55	0,2201	0,2609	0,3074	0,3385	0,4244
56	0,2181	0,2586	0,3048	0,3357	0,421
57	0,2162	0,2564	0,3022	0,3328	0,4176
58	0,2144	0,2542	0,2997	0,3301	0,4143
59	0,2126	0,2521	0,2972	0,3274	0,411
60	0,2108	0,25	0,2948	0,3248	0,4079
61	0,2091	0,248	0,2925	0,3223	0,4048
62	0,2075	0,2461	0,2902	0,3198	0,4018
63	0,2058	0,2441	0,288	0,3173	0,3988
64	0,2042	0,2423	0,2858	0,315	0,3959
65	0,2027	0,2404	0,2837	0,3126	0,3931
66	0,2012	0,2387	0,2816	0,3104	0,3903
67	0,1997	0,2369	0,2796	0,3081	0,3876
68	0,1982	0,2352	0,2776	0,306	0,385
69	0,1968	0,2335	0,2756	0,3038	0,3823
70	0,1954	0,2319	0,2737	0,3017	0,3798
71	0,194	0,2303	0,2718	0,2997	0,3773
72	0,1927	0,2287	0,27	0,2977	0,3748
73	0,1914	0,2272	0,2682	0,2957	0,3724
74	0,1901	0,2257	2664	0,2938	0,3701
75	0,1888	0,2242	0,2647	0,2919	0,3678

LAMPIRAN B

Tabel B.1.3 Distribusi Nilai Rtabel (3/3)

df (N-2)	Satu Arah				
	0,05	0,025	0,01	0,005	0,0005
	Dua Arah				
	0,1	0,05	0,02	0,01	0,001
76	0,1876	0,2227	0,263	0,29	0,3655
77	0,1864	0,2213	0,2613	0,2882	0,3633
78	0,1852	0,2199	0,2597	0,2864	0,3611
79	0,1841	0,2185	0,2581	0,2847	0,3589
80	0,1829	0,2172	0,2565	0,283	0,3568
81	0,1818	0,2159	0,255	0,2813	0,3457
82	0,1807	0,2146	0,2535	0,2796	0,3527
83	0,1796	0,2133	0,252	0,278	0,3507
84	0,1786	0,212	0,2505	0,2764	0,3487
85	0,1775	0,2108	0,2491	0,2748	0,3468
86	0,1765	0,2096	0,2477	0,2732	0,3449
87	0,1755	0,2084	0,2463	0,2717	0,343
88	0,1745	0,2072	0,2449	0,2702	0,3412
89	0,1735	0,2061	0,2435	0,2687	0,3393
90	0,1726	0,205	0,2422	0,2673	0,3375
91	0,1716	0,2039	0,2409	0,2659	0,3358
92	0,1707	0,2028	0,2396	0,2645	0,3341
93	0,1698	0,2017	0,2384	0,2631	0,3323
94	0,1689	0,2006	0,2371	0,2617	0,3307
95	0,168	0,1996	0,2359	0,2604	0,329
96	0,1671	0,1986	0,2347	0,2591	0,3274
97	0,1663	0,1975	0,2335	0,2578	0,3258
98	0,1654	0,1966	0,2324	0,2565	0,3242
99	0,1646	0,1956	0,2312	0,2552	0,3226
100	0,1683	0,1946	0,2301	0,254	0,3211

Sumber : Ferdinand (2006)

LAMPIRAN B

Tabel B.2.1 Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilitas = 0,05 (1/3)

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	161	199	216	225	230	234	237	239	241	242
2	18.5	19.0	19.1	19.2	19.3	19.3	19.3	19.3	19.3	19.4
3	10.1	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94	8.89	8.85	8.81	8.79
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.26	6.16	6.09	6.04	6.00	5.96
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95	4.88	4.82	4.77	4.74
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28	4.21	4.15	4.10	4.06
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87	3.79	3.73	3.68	3.64
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58	3.50	3.44	3.39	3.35
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37	3.29	3.23	3.18	3.14
10	4.96	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22	3.14	3.07	3.02	2.98
11	4.84	3.98	3.59	3.36	3.20	3.09	3.01	2.95	2.90	2.85
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00	2.91	2.85	2.80	2.75
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92	2.83	2.77	2.71	2.67
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85	2.76	2.70	2.65	2.60
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79	2.71	2.64	2.59	2.54
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74	2.66	2.59	2.54	2.49
17	4.45	3.59	3.20	2.96	2.81	2.70	2.61	2.55	2.49	2.45
18	4.41	3.55	3.16	2.93	2.77	2.66	2.58	2.51	2.46	2.41
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63	2.54	2.48	2.42	2.38
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60	2.51	2.45	2.39	2.35
21	4.32	3.47	3.07	2.84	2.68	2.57	2.49	2.42	2.37	2.32
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55	2.46	2.40	2.34	2.30
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53	2.44	2.37	2.32	2.27
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51	2.42	2.36	2.30	2.25
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49	2.40	2.34	2.28	2.24
26	4.23	3.37	2.98	2.74	2.59	2.47	2.39	2.32	2.27	2.22
27	4.21	3.35	2.96	2.73	2.57	2.46	2.37	2.31	2.25	2.20
28	4.20	3.34	2.95	2.71	2.56	2.45	2.36	2.29	2.24	2.19
29	4.18	3.33	2.93	2.70	2.55	2.43	2.35	2.28	2.22	2.18
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42	2.33	2.27	2.21	2.16
31	4.16	3.30	2.91	2.68	2.52	2.41	2.32	2.25	2.20	2.15
32	4.15	3.29	2.90	2.67	2.51	2.40	2.31	2.24	2.19	2.14
33	4.14	3.28	2.89	2.66	2.50	2.39	2.30	2.23	2.18	2.13
34	4.13	3.28	2.88	2.65	2.49	2.38	2.29	2.23	2.17	2.12
35	4.12	3.27	2.87	2.64	2.49	2.37	2.29	2.22	2.16	2.11
36	4.11	3.26	2.87	2.63	2.48	2.36	2.28	2.21	2.15	2.11
37	4.11	3.25	2.86	2.63	2.47	2.36	2.27	2.20	2.14	2.10

LAMPIRAN B

Tabel B.2.2 Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilitas = 0,05 (2/3)

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
38	4.10	3.24	2.85	2.62	2.46	2.35	2.26	2.19	2.14	2.09
39	4.09	3.24	2.85	2.61	2.46	2.34	2.26	2.19	2.13	2.08
40	4.08	3.23	2.84	2.61	2.45	2.34	2.25	2.18	2.12	2.08
41	4.08	3.23	2.83	2.60	2.44	2.33	2.24	2.17	2.12	2.07
42	4.07	3.22	2.83	2.59	2.44	2.32	2.24	2.17	2.11	2.06
43	4.07	3.21	2.82	2.59	2.43	2.32	2.23	2.16	2.11	2.06
44	4.06	3.21	2.82	2.58	2.43	2.31	2.23	2.16	2.10	2.05
45	4.06	3.20	2.81	2.58	2.42	2.31	2.22	2.15	2.10	2.05
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30	2.22	2.15	2.09	2.04
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.09	2.04
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.29	2.21	2.14	2.08	2.03
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.08	2.03
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.07	2.03
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28	2.20	2.13	2.07	2.02
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.07	2.02
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.06	2.01
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27	2.18	2.12	2.06	2.01
55	4.02	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.06	2.01
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.05	2.00
57	4.01	3.16	2.77	2.53	2.38	2.26	2.18	2.11	2.05	2.00
58	4.01	3.16	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.05	2.00
59	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.04	2.00
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99
61	4.00	3.15	2.76	2.52	2.37	2.25	2.16	2.09	2.04	1.99
62	4.00	3.15	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.99
63	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.98
64	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.24	2.16	2.09	2.03	1.98
65	3.99	3.14	2.75	2.51	2.36	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98
66	3.99	3.14	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98
67	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.98
68	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.97
69	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.15	2.08	2.02	1.97
70	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.14	2.07	2.02	1.97
71	3.98	3.13	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.97
72	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96
73	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96
74	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.22	2.14	2.07	2.01	1.96

LAMPIRAN B

Tabel B.2.3 Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilitas = 0,05 (3/3)

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
75	3.97	3.12	2.73	2.49	2.34	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96
76	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96
77	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.96
78	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95
79	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95
80	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.21	2.13	2.06	2.00	1.95
81	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95
82	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95
83	3.96	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95
84	3.95	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95
85	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94
86	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94
87	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94
88	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94
89	3.95	3.10	2.71	2.47	2.32	2.20	2.11	2.04	1.99	1.94
90	3.95	3.10	2.71	2.47	2.32	2.20	2.11	2.04	1.99	1.94
91	3.95	3.10	2.70	2.47	2.31	2.20	2.11	2.04	1.98	1.94
92	3.94	3.10	2.70	2.47	2.31	2.20	2.11	2.04	1.98	1.94
93	3.94	3.09	2.70	2.47	2.31	2.20	2.11	2.04	1.98	1.93
94	3.94	3.09	2.70	2.47	2.31	2.20	2.11	2.04	1.98	1.93
95	3.94	3.09	2.70	2.47	2.31	2.20	2.11	2.04	1.98	1.93
96	3.94	3.09	2.70	2.47	2.31	2.19	2.11	2.04	1.98	1.93
97	3.94	3.09	2.70	2.47	2.31	2.19	2.11	2.04	1.98	1.93
98	3.94	3.09	2.70	2.46	2.31	2.19	2.10	2.03	1.98	1.93
99	3.94	3.09	2.70	2.46	2.31	2.19	2.10	2.03	1.98	1.93
100	3.94	3.09	2.70	2.46	2.31	2.19	2.10	2.03	1.97	1.93

Sumber : Junaidi (2010)

Tabel. B.3 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Bagian A

No Responden	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Tempat Tinggal	Pekerjaan
1	Pria	20-30 th	SLTA	Teupin Batee	Wiraswasta
2	Pria	31-40 th	S1	Teupin Batee	Karyawan Swasta
3	Pria	20-30 th	S1	Teupin Batee	Karyawan Swasta
4	Pria	20-30 th	D-III	Teupin Batee	Karyawan Swasta
5	Pria	20-30 th	SLTA	Teupin Batee	Karyawan Swasta
6	Pria	31-40 th	SLTA	Teupin Batee	Wiraswasta
7	Pria	31-40 th	SLTA	Teupin Batee	Wiraswasta
8	Pria	31-40 th	SLTA	Teupin Batee	Wiraswasta
9	Pria	20-30 th	SLTA	Teupin Batee	Lainnya
10	Pria	31-40 th	D-III	Teupin Batee	Karyawan Swasta
11	Pria	31-40 th	SLTA	Teupin Batee	Wiraswasta
12	Pria	20-30 th	SLTA	Teupin Batee	Karyawan Swasta
13	Pria	51-60 th	S1	Data Makmur	Pegawai Pemerintah
14	Pria	41-50 th	SLTA	Data Makmur	Karyawan Swasta
15	Pria	41-50 th	D-III	Data Makmur	Wiraswasta
16	Pria	41-50 th	SLTA	Data Makmur	Wiraswasta
17	Pria	>60 th	S2	Data Makmur	Pegawai Pemerintah
18	Pria	20-30 th	SLTA	Data Makmur	Lainnya
19	Pria	>60 th	S1	Kayee Kunyet	Pegawai Pemerintah
20	Wanita	20-30 th	SLTA	Kayee Kunyet	Karyawan Swasta
21	Pria	20-30 th	SLTA	Kayee Kunyet	Lainnya
22	Pria	20-30 th	SLTA	Bira Lhok	Lainnya
23	Pria	31-40 th	SLTA	Bira Lhok	Wiraswasta
24	Pria	41-50 th	SLTA	Bira Lhok	Wiraswasta
25	Pria	41-50 th	SLTA	Bira Lhok	Wiraswasta
26	Pria	20-30 th	SLTA	Bira Lhok	Lainnya
27	Pria	41-50 th	S1	Bira Lhok	Karyawan Swasta
28	Pria	41-50 th	SLTA	Bueng Raya	Wiraswasta
29	Pria	31-40 th	SLTA	Bueng Raya	Wiraswasta
30	Pria	41-50 th	SLTA	Bueng Raya	Wiraswasta
31	Pria	20-30 th	SLTA	Bueng Raya	Karyawan Swasta
32	Pria	20-30 th	D-III	Bueng Raya	Karyawan Swasta
33	Pria	20-30 th	SLTA	Bueng Raya	Wiraswasta
34	Pria	20-30 th	SLTA	Bueng Tujoh	Lainnya
35	Pria	20-30 th	SLTA	Bueng Tujoh	Wiraswasta
36	Pria	31-40 th	SLTA	Bueng Tujoh	Lainnya
37	Pria	31-40 th	S1	Bueng Tujoh	Karyawan Swasta

No Responden	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Tempat Tinggal	Pekerjaan
38	Pria	41-50 th	SLTA	Bueng Tujoh	Karyawan Swasta
39	Pria	41-50 th	SLTA	Bueng Tujoh	Lainnya
40	Pria	31-40 th	SLTA	Bueng Tujoh	Wiraswasta
41	Pria	>60 th	SLTA	Bueng Tujoh	Lainnya
42	Pria	41-50 th	S1	Bueng Tujoh	Karyawan Swasta
43	Pria	20-30 th	SLTA	Lam Lhueng	Wiraswasta
44	Pria	20-30 th	SLTA	Lam Lhueng	Lainnya
45	Pria	20-30 th	SLTA	Lam Lhueng	Lainnya
46	Pria	20-30 th	SLTA	Lam Lhueng	Lainnya
47	Pria	20-30 th	SLTA	Lam Lhueng	Lainnya
48	Pria	31-40 th	D-III	Lam Lhueng	Karyawan Swasta
49	Pria	31-40 th	SLTA	Lam Lhueng	Lainnya
50	Pria	41-50 th	SLTA	Lam Lhueng	Wiraswasta
51	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
52	Pria	>60 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
53	Pria	41-50 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
54	Pria	41-50 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
55	Pria	41-50 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
56	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
57	Pria	51-60 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
58	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
59	Pria	41-50 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
60	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
61	Pria	51-60 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
62	Pria	20-30 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
63	Pria	20-30 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
64	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
65	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
66	Pria	41-50 th	SLTA	Lampanah	Wiraswasta
67	Pria	41-50 th	SLTA	Lampanah	Pegawai Pemerintah
68	Pria	31-40 th	SLTA	Lampanah	Lainnya
69	Pria	41-50 th	SLTA	Meusalee	Wiraswasta
70	Pria	41-50 th	SLTA	Meusalee	Lainnya
71	Pria	31-40 th	SLTA	Meusalee	Lainnya
72	Pria	31-40 th	S1	Meusalee	Lainnya
73	Pria	20-30 th	SLTA	Meusalee	Lainnya
74	Pria	41-50 th	SLTA	Meusalee	Wiraswasta
75	Pria	51-60 th	SLTA	Meusalee	Karyawan Swasta
76	Pria	31-40 th	S1	Meusalee	Lainnya

No Responden	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Tempat Tinggal	Pekerjaan
77	Pria	31-40 th	SLTA	Meusalee	Lainnya
78	Pria	41-50 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
79	Pria	41-50 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
80	Pria	41-50 th	SLTA	Seuoet Tunong	Wiraswasta
81	Pria	20-30 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
82	Pria	31-40 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
83	Pria	31-40 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
84	Pria	41-50 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
85	Pria	41-50 th	SLTA	Seuoet Tunong	Wiraswasta
86	Pria	41-50 th	SLTA	Seuoet Tunong	Lainnya
87	Pria	20-30 th	SLTA	Seuoet Tunong	Karyawan Swasta
88	Pria	31-40 th	D-III	Cureh	Karyawan Swasta
89	Pria	31-40 th	D-III	Cureh	Karyawan Swasta
90	Pria	20-30 th	SLTA	Cureh	Lainnya
91	Pria	41-50 th	SLTA	Cureh	Lainnya
92	Pria	41-50 th	SLTA	Cureh	Lainnya
93	Pria	51-60 th	S1	Cot Kareung	Pegawai Pemerintah
94	Pria	51-60 th	S1	Cot Kareung	Pegawai Pemerintah
95	Pria	>60 th	SLTA	Cot Kareung	Wiraswasta
96	Pria	51-60 th	SLTA	Cot Kareung	Lainnya
97	Pria	41-50 th	SLTA	Cot Kareung	Lainnya
98	Pria	31-40 th	SLTA	Cot Kareung	Lainnya

Tabel. B.4 Hasil Jawaban Kuesioner

No	Pengaruh Jalan tol (Y)			Dampak Sosial (X1)					Dampak Ekonomi (X2)					Dampak Lingkungan (X3)				
	P1	P2	P3	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5
1	3	2	2	1	1	3	1	3	1	4	4	4	4	1	4	4	1	1
2	3	2	2	4	4	4	4	2	3	5	5	3	4	3	3	4	4	3
3	4	3	3	3	5	4	4	4	2	4	5	4	3	3	3	4	3	3
4	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	4	4	4	3	3	4	1	1
5	1	2	1	4	4	4	4	3	1	3	4	4	4	1	4	1	1	1
6	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
7	3	2	2	4	4	4	4	3	2	2	4	4	4	1	4	1	1	1
8	3	3	3	4	4	4	4	3	1	1	4	4	4	1	4	1	1	1

No	Pengaruh Jalan tol (Y)			Dampak Sosial (X1)					Dampak Ekonomi (X2)					Dampak Lingkungan (X3)				
	P1	P2	P3	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5
9	4	3	3	4	4	4	4	3	1	1	4	4	3	1	3	1	1	1
10	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	2	3	1	1	1
11	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
12	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
13	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	5	4	4	2	3	4	1	1
14	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
15	2	2	2	4	4	4	4	2	2	3	4	4	4	1	3	4	3	3
16	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
17	1	1	1	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	2	3	4	1	1
18	3	3	3	4	4	4	4	3	1	1	4	4	4	1	4	1	1	1
19	3	2	3	4	4	4	3	2	1	1	4	4	4	2	3	4	1	1
20	4	4	4	3	4	4	4	3	1	1	5	5	4	1	4	1	1	3
21	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	4	4	4	1	4	2	2	2
22	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
23	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
24	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
25	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
26	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
27	1	1	1	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	2	3	4	1	1
28	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
29	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
30	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
31	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
32	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	2	2	1	1	1
33	3	3	3	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	1	2	4	1	1
34	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	4	1	1	1
35	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
36	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	1	1	1	1

No	Pengaruh Jalan tol (Y)			Dampak Sosial (X1)					Dampak Ekonomi (X2)					Dampak Lingkungan (X3)				
	P1	P2	P3	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5
37	3	3	3	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	2	2	4	1	1
38	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
39	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
40	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
41	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	2	1	1	1
42	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	2	2	1	1	1
43	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
44	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
45	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
46	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
47	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
48	3	3	4	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	3	3	4	1	1
49	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
50	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
51	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
52	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
53	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
54	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
55	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
56	5	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
57	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
58	3	2	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
59	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
60	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
61	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
62	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
63	3	3	5	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
64	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1

No	Pengaruh Jalan tol (Y)			Dampak Sosial (X1)					Dampak Ekonomi (X2)					Dampak Lingkungan (X3)				
	P1	P2	P3	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5
65	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
66	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
67	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
68	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
69	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
70	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
71	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
72	4	3	5	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	3	3	4	1	1
73	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
74	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
75	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
76	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	1	1	1
77	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
78	5	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
79	4	3	5	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
80	3	3	5	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
81	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
82	4	3	5	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
83	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
84	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
85	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
86	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
87	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
88	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	2	3	1	1	1
89	3	3	4	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	2	3	4	1	1
90	4	3	3	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	1	3	4	1	1
91	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
92	4	3	5	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1

No	Pengaruh Jalan tol (Y)			Dampak Sosial (X1)					Dampak Ekonomi (X2)					Dampak Lingkungan (X3)				
	P1	P2	P3	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5	P1	P2	P3	P4	P5
93	5	3	4	4	3	4	4	4	1	1	3	4	4	1	3	4	1	1
94	4	3	5	4	3	4	4	4	1	1	4	5	4	3	3	4	1	1
95	4	3	1	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	1	1	1
96	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
97	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1
98	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	1	3	1	1	1

LAMPIRAN B

Tabel B.5 Output Validitas Faktor Sosial (X1)

Correlations							
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	Total_X1
Masalah Tanah (milik warga)	Pearson Correlation	1	,647**	,804**	,767**	,154	,895**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,130	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Akses warga disekitar jalan Tol	Pearson Correlation	,647**	1	,731**	,693**	-,215*	,794**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,034	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Hubungan kekerabatan masyarakat dengan operator jalan Tol	Pearson Correlation	,804**	,731**	1	,599**	,265**	,901**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,008	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Keamanan dan ketertiban	Pearson Correlation	,767**	,693**	,599**	1	,186	,861**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,066	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Pendatang (pengguna jalan Tol, baik dalam daerah maupun luar daerah)	Pearson Correlation	,154	-,215*	,265**	,186	1	,319**
	Sig. (2-tailed)	,130	,034	,008	,066		,001
	N	98	98	98	98	98	98
Total_X1	Pearson Correlation	,895**	,794**	,901**	,861**	,319**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,001	
	N	98	98	98	98	98	98
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).							

Tabel B.6 Output Validitas Faktor Ekonomi (X2)

Correlations							
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	Total_X2
Hilangnya mata pencaharian	Pearson Correlation	1	,815**	,010	-,276**	,210*	,934**
	Sig. (2-tailed)		,000	,924	,006	,038	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Perubahan mata pencaharian	Pearson Correlation	,815**	1	,222*	-,418**	,037	,937**
	Sig. (2-tailed)	,000		,028	,000	,718	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Lapangan pekerjaan	Pearson Correlation	,010	,222*	1	-,008	-,303**	,243*
	Sig. (2-tailed)	,924	,028		,938	,002	,016
	N	98	98	98	98	98	98
Omzet usaha ekonomi non formal	Pearson Correlation	-,276**	-,418**	-,008	1	,008	-,247*
	Sig. (2-tailed)	,006	,000	,938		,934	,014
	N	98	98	98	98	98	98
Kesempatan berusaha	Pearson Correlation	,210*	,037	-,303**	,008	1	,177
	Sig. (2-tailed)	,038	,718	,002	,934		,081
	N	98	98	98	98	98	98
Total_X2	Pearson Correlation	,934**	,937**	,243*	-,247*	,177	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,016	,014	,081	
	N	98	98	98	98	98	98
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).							

Tabel B.7 Output Validitas Faktor Lingkungan (X3)

Correlations							
		X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5	Total_X3
Kualitas udara disekitar jalan Tol	Pearson Correlation	1	1,000**	-,881**	-,025	-,016	,274**
	Sig. (2-tailed)		0,000	,000	,805	,878	,006
	N	98	98	98	98	98	98
Kebisingan akibat suara kendaraan	Pearson Correlation	1,000**	1	-,881**	-,025	-,016	,274**
	Sig. (2-tailed)	0,000		,000	,805	,878	,006
	N	98	98	98	98	98	98
Tataguna lahan disekitar jalan Tol	Pearson Correlation	-,881**	-,881**	1	,379**	,315**	,168
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,002	,099
	N	98	98	98	98	98	98
Kemacetan lalu lintas	Pearson Correlation	-,025	-,025	,379**	1	,852**	,901**
	Sig. (2-tailed)	,805	,805	,000		,000	,000
	N	98	98	98	98	98	98
Volume sampah di area jalan Tol	Pearson Correlation	-,016	-,016	,315**	,852**	1	,852**
	Sig. (2-tailed)	,878	,878	,002	,000		,000
	N	98	98	98	98	98	98
Total_X3	Pearson Correlation	,274**	,274**	,168	,901**	,852**	1
	Sig. (2-tailed)	,006	,006	,099	,000	,000	
	N	98	98	98	98	98	98
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							

Tabel B.8 Output Validitas Faktor Pengaruh Jalan Tol (Y)

Correlations					
		Y1.1	Y1.2	Y1.3	Total_Y1
Timbulnya keresahan warga	Pearson Correlation	1	,599**	,524**	,842**

akibat adanya Jalan tol	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	98	98	98	98
Hilang pendapatan warga disekitar Jalan Tol Indrapuri – Blang Bintang	<i>Pearson Correlation</i>	,599**	1	,559**	,810**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000
	N	98	98	98	98
Berkurangnya kenyamanan warga akibat adanya Jalan tol	<i>Pearson Correlation</i>	,524**	,559**	1	,860**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000
	N	98	98	98	98
Total_Y1	<i>Pearson Correlation</i>	,842**	,810**	,860**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	98	98	98	98
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).					
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).					

Tabel B.9 Output Reliabilitas Faktor Sosial (X1)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	98	100,0
	Excluded ^a	0	0,0
	Total	98	100,0
a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.			

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,790	6

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1.1	33,51	7,510	,860	,725
X1.2	33,60	7,355	,712	,733

X1.3	33,48	8,046	,878	,746
X1.4	33,49	8,067	,827	,749
X1.5	34,35	9,177	,199	,815
Total_X1	18,71	2,454	1,000	,792

Tabel B.10 Output Reliabilitas Faktor Ekonomi (X2)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	98	100,0
	Excluded ^a	0	0,0
	Total	98	100,0
a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.			

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,723	6

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2.1	32,06	5,336	,885	,544
X2.2	31,97	5,185	,887	,537
X2.3	30,64	8,789	,171	,745
X2.4	30,66	9,360	-,301	,773
X2.5	30,69	8,936	,131	,749
Total_X2	17,34	2,267	1,000	,514

Tabel B.11 Output Reliabilitas Faktor Lingkungan (X3)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	98	100,0
	Excluded ^a	0	0,0
	Total	98	100,0
a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.			

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,737	6

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X3.1	14,76	14,063	,614	,692
X3.2	12,98	16,412	,098	,769
X3.3	14,49	10,479	,732	,614
X3.4	14,94	14,986	,620	,711
X3.5	14,93	15,180	,581	,717
Total_X3	8,01	4,299	1,000	,570

Tabel B.12 Output Reliabilitas Pengaruh Jalan Tol (Y)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	98	100,0
	Excluded ^a	0	0,0
	Total	98	100,0
a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.			

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,837	4

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y1.1	15,72	8,820	,762	,788
Y1.2	16,09	9,961	,749	,829
Y1.3	15,79	8,211	,773	,769
Total_Y1	9,52	3,180	1,000	,768

Tabel B.13 Output Korelasi Faktor Sosial

Correlations			
		Faktor_Sosial	Pengaruh_JalanTol
Faktor_Sosial	<i>Pearson Correlation</i>	1	,393**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	98	98
Pengaruh_JalanTol	<i>Pearson Correlation</i>	,393**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	98	98
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Tabel B.14 Output Korelasi Faktor Ekonomi

Correlations			
		Faktor_Ekonomi	Pengaruh_JalanTol
Faktor_Ekonomi	<i>Pearson Correlation</i>	1	,234*
	Sig. (2-tailed)		,021
	N	98	98
Pengaruh_JalanTol	<i>Pearson Correlation</i>	,234*	1
	Sig. (2-tailed)	,021	
	N	98	98
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).			

Tabel B.15 Output Korelasi Faktor Lingkungan

Correlations			
		Faktor Lingkungan	Pengaruh Jalan Tol
Faktor Lingkungan	<i>Pearson Correlation</i>	1	-,308**
	Sig. (2-tailed)		,002
	N	98	98
Pengaruh Jalan Tol	<i>Pearson Correlation</i>	-,308**	1
	Sig. (2-tailed)	,002	
	N	98	98
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Tabel B.16 Output Regresi Linear Berganda

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,453 ^a	,205	,180	1,615	,205	8,102	3	94	,000
a. Predictors: (Constant), Faktor Lingkungan, Faktor Sosial, Faktor Ekonomi									

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	63,372	3	21,124	8,102	,000 ^b
	Residual	245,087	94	2,607		
	Total	308,459	97			
a. Dependent Variable: Pengaruh Jalan Tol						
b. Predictors: (Constant), Faktor Lingkungan, Faktor Sosial, Faktor Ekonomi						

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,182	3,269		,362	,719
	Faktor Sosial	,371	,110	,326	3,367	,001
	Faktor Ekonomi	,144	,119	,121	1,211	,229
	Faktor Lingkungan	-,137	,090	-,159	-1,524	,131
a. Dependent Variable: Pengaruh Jalan Tol						

LAMPIRAN C

Lampiran C.3.1 Formulir Kuesioner (1/4)



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BATHOH-BANDA ACEH
2021**

KUESIONER PENELITIAN

EVALUASI DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TERHADAP PEMANFAATAN RUANG KAWASAN INDRAPURI – BLANG BINTANG

Responden yang Terhormat,

Dalam rangka penyusunan Tugas Akhir pada Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh, saya mohon kepada Bapak/Ibu/Saudara/Saudari untuk mengisi kuesioner ini sebagai bahan masukan dan kelengkapan data. Setiap Jawaban yang diberikan merupakan bantuan yang tidak ternilai harganya bagi penelitian ini. Penelitian ini menjamin kerahasiaan semua informasi yang telah diberikan. Atas Partisipasi Bapak/Ibu/Saudara/Saudari dalam pengisian kuisisioner ini, saya ucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 2 Agustus 2021

Hormat Saya,

Ashari Rahman
NIM. 1803120218

LAMPIRAN C

Lampiran C.3.1 Formulir Kuesioner (2/4)

KUESIONER A

1. Nomor :
2. Pekerjaan/Jabatan :
3. Jenis Kelamin : 1. ☐ Pria 2. ☐ Wanita
4. Umur : 1. ☐ 20-30 Thn 4. ☐ 51-60 Thn
2. ☐ 31-40 Thn 5. ☐ >60 Thn
3. ☐ 41-50 Thn
5. Pendidikan Terakhir :

Banda Aceh, 2021

LAMPIRAN C

Lampiran C.3.1 Formulir Kuesioner (3/4)

Penilaian dampak pembangunan Jalan Tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri – Blang Bintang digunakan skala Likert mulai dari 1 sampai dengan 5. Masing-masing skala mempunyai intensitas kepentingan tersendiri. Berilah tanda checklist (✓) pada kolom skala penilaian sesuai dengan pendapat anda.

Alternatif Jawaban	Bobot Nilai
Sangat Tidak Berdampak	1
Tidak Berdampak	2
Netral	3
Berdampak	4
Sangat Berdampak	5

KUESIONER A

Menurut anda pengaruh apa yang ditimbulkan dari pembangunan Jalan Tol dikawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

No	Pertanyaan	Penilaian				
Y	Pengaruh Jalan Tol	1	2	3	4	5
1	Timbulnya keresahan warga akibat adanya Jalan tol					
2	Hilang pendapatan warga disekitar Jalan Tol Indrapuri – Blang Bintang					
3	Berkurangnya kenyamanan warga akibat adanya Jalan tol					

KUESIONER B

Menurut anda dampak apa yang ditimbulkan dari pembangunan jalan Tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri – Blang Bintang pada faktor sosial ?

No	Pertanyaan	Penilaian				
X ₁	Sosial	1	2	3	4	5
1	Pembebasan lahan tanah (milik warga)					
2	Akses penghubung warga disekitar					

LAMPIRAN C

3	Hubungan kekerabatan masyarakat dengan operator jalan Tol					
4	Keamanan dan ketertiban					
5	Hubungan Kekerabatan masyarakat dengan masyarakat pendatang					

Menurut anda dampak apa yang ditimbulkan dari pembangunan Jalan Tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri – Blang Bintang pada faktor Ekonomi ?

No	Pertanyaan	Penilaian				
X ₂	Ekonomi	1	2	3	4	5
1	Hilangnya mata pencaharian					
2	Perubahan mata pencaharian					
3	Lapangan pekerjaan					
4	Omzet usaha ekonomi non formal					
5	Kesempatan berusaha					

Menurut anda dampak apa yang ditimbulkan dari pembangunan jalan Tol terhadap pemanfaatan ruang kawasan Indrapuri – Blang Bintang pada faktor Lingkungan?

No	Pertanyaan	Penilaian				
X ₂	Lingkungan	1	2	3	4	5
1	Kualitas udara disekitar jalan Tol					
2	Kebisingan akibat suara kendaraan					
3	Tataguna lahan disekitar jalan Tol					
4	Kemacetan lalu lintas					
5	Volume sampah di area jalan Tol					

Sekian dan terima kasih atas partisipasi dan kesediaan Bapak/Ibu meluangkan waktu untuk pengisian kuesioner penelitian ini.

LAMPIRAN C

Lampiran C.3.2 Formulir Wawancara (1/3)



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BATHOH-BANDA ACEH**

2021

WAWANCARA PENELITIAN

**EVALUASI DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL
TERHADAP PEMANFAATAN RUANG KAWASAN
INDRAPURI – BLANG BINTANG**

DATA NARASUMBER

Nomor :
Umur :
Pendidikan Terakhir :
Jabatan :

WAWANCARA

1. Apakah dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang berdampak sosial terhadap masalah tanah sekitar jalan Tol ?
☐ Ada ☐ Tidak
2. Apakah dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang berdampak sosial terhadap akses penghubung warga sekitar jalan Tol?
☐ Ada ☐ Tidak

LAMPIRAN C

Lampiran C.3.2 Formulir Wawancara (2/3)

3. Apakah dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang berdampak sosial terhadap pengaruh hubungan kekerabatan masyarakat dengan operator jalan Tol ?
- ☐ Ada ☐ Tidak
4. Apakah dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang berdampak sosial terhadap keamanan dan ketertiban?
- ☐ Ada ☐ Tidak
5. Apakah dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang berdampak sosial terhadap kekerabatan masyarakat dengan para pendatang (pengguna jalan Tol, baik dalam daerah maupun luar daerah) ?
- ☐ Ada ☐ Tidak
6. Apakah dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang berpengaruh terhadap ekonomi masyarakat dan hilangnya mata pencaharian warga ?
- ☐ Ada ☐ Tidak
7. Apakah ada perubahan mata pencaharian warga terhadap pengaruh ekonomi dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?
- ☐ Ada ☐ Tidak
8. Menurut saudara, apakah ada dampak ekonomi adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang terhadap lapangan pekerjaan ?
- ☐ Ada ☐ Tidak

LAMPIRAN C

Lampiran C.3.2 Formulir Wawancara (3/3)

9. Apakah ada dampak ekonomi dari adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang terhadap omzet usaha ekonomi non formal ?

☐ Ada ☐ Tidak

10. Apakah ada dampak ekonomi dari kesempatan berusaha dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

☐ Ada ☐ Tidak

11. Menurut saudara, apakah ada dampak lingkungan terhadap kualitas udara disekitar jalan Tol dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

☐ Ada ☐ Tidak

12. Apakah warga setempat terganggu dari dampak lingkungan terhadap kebisingan daerah setempat dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

☐ Ada ☐ Tidak

13. Apakah ada dampak lingkungan terhadap tataguna lahan disekitar jalan Tol dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

☐ Ada ☐ Tidak

14. Apakah ada dampak lingkungan terhadap kemacetan lalu lintas setempat dengan adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

☐ Ada ☐ Tidak

15. Menurut saudara, Apakah ada berdampak lingkungan terhadap volume sampah setempat dari adanya jalan Tol kawasan Indrapuri – Blang Bintang ?

☐ Ada ☐ Tidak