

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIGLI - BANDA ACEH  
TERHADAP ASPEK EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN  
DI KAWASAN SAREE - LEUMBAH SEULAWAH**

**TUGAS AKHIR**

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

Oleh:

**ANDRE MELIANO**  
**NIM: 1803120037**



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH - BANDA ACEH  
2025**

## LEMBAR PENGESAHAN FAKULTAS

Tugas Akhir dengan judul “Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli - Banda Aceh Terhadap Aspek Ekonomi, Sosial dan Lingkungan di Kawasan Saree - Leumbah Seulawah”, disusun oleh:

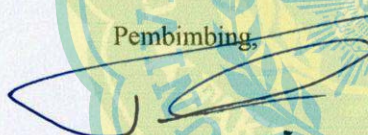
Nama Mahasiswa : Andre Meliano  
NIM : 1803120037  
Program Studi : Teknik Sipil

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 06 Agustus 2025.

Banda Aceh, 06 Agustus 2025

Disetujui Oleh,

Pembimbing,

  
**Dr. Ir. Tamalkhani, ST, M.Eng. Sc,  
IPM, ASEAN Eng**  
NIDN. 1327108201

Co. Pembimbing,


  
**Prof. Dr. Ir. Hafidjar A. Rani, ST, MM,  
IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC Eng**  
NIDN. 0104037002

Menyetujui/Mengesahkan,

Ketua  
Program Studi Teknik Sipil

  
**Ir. Mamunah, ST, M.Eng,  
IPM, ASEAN Eng**  
NIK. 19790420 200405 2 001

Dekan Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Aceh

  
**Prof. Dr. Ir. Hafidjar A. Rani, ST, MM,  
IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC Eng**  
NIK. 19700314 200004 2 001

## LEMBAR PENGESAHAN PROGRAM STUDI

“Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli - Banda Aceh Terhadap Aspek Ekonomi,  
Sosial dan Lingkungan di Kawasan Saree - Leumbah Seulawah”

Disusun oleh:

Nama Mahasiswa : Andre Meliano  
NIM : 1803120037  
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, 06 Agustus 2025

Pembimbing



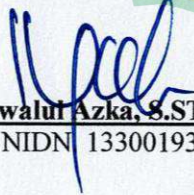
**Dr. Ir. Tamalkhani, ST, M.Eng. Sc,  
IPM, ASEAN Eng**  
NIDN. 1327108201

Co. Pembimbing



**Prof. Dr. Ir. Hamnidar A. Rani, ST, MM,  
IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC Eng**  
NIDN. 0104037002

Penguji I,



**Cut Nawalul Azka, S.ST, MT, IPP**  
NIDN. 1330019301

Penguji II,



**Ir. Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM**  
NIDN. 0121058003

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Teknik Sipil



**Ir. Maimunah, ST, M.Eng, IPM, ASEAN Eng**  
NIK. 19790420 200405 2 001

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Andre Meliano

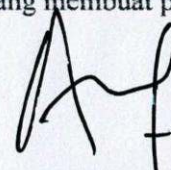
Npm : 1803120037

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, 06 Agustus 2025  
Saya yang membuat pernyataan,



Andre Meliano  
1803120037

## 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 “Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli – Banda Aceh Terhadap Aspek Ekonomi, Sosial dan Lingkungan di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah”, 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 dan Co. Pembimbing. Untuk itu penulis menyampaikan terima kasih yang tulus kepada Bapak Dr. Ir. Tamalkhani, ST, M. Eng. Sc, IPM, ASEAN Eng sebagai pembimbing dan Ibu Prof. Dr. If. Hafnidar A. Rani, ST, MT, IPU, ASEAN Eng, APEC Eng sebagai Co. pembimbing

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

1. Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Aceh (Prof. Dr. Ir. Hafnidar A. Rani, ST, MM, IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC Eng.).
2. Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh (Ir. Maimunah, ST, M.Eng, IPM, ASEAN Eng) dan Sekretaris Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh (Cut Nawalul Azka, S.ST.,MT. IPP)
3. Tenaga pengajar pada Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh.
4. Para Penguji Ibu Cut Nawalul Azka, S, S.T, MT, IPP dan dan Ibu Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM yang telah memberikan banyak masukan untuk perbaikan tulisan ini.

5. Kepada kedua orang tua tercinta Ayahanda dan Ibunda, serta seluruh keluarga besar yang telah memberikan do'a restu serta dorongan moril maupun materil darinya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini, oleh sebab itu penulis memohon do'a agar mereka diberkahi umur panjang oleh Allah SWT dan selalu dalam lindungan-Nya.
6. Sahabat tercinta yang telah banyak mendukung dan memberikan banyak saran serta kritikan yang sangat membantu penulis, serta semua pihak yang tidak disebutkan namanya yang telah turut membantu penulis sehingga mampu menyelesaikan tugas akhir ini.

Semoga Allah SWT memberikan balasan atas jasa dan budi baik dari semua pihak, akhirnya harapan penulis semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan umumnya bagi para pembaca sekalian. Semoga Allah SWT, senantiasa memberikan rahmat serta karunia-Nya kepada kita semua. *Amin ya Rabbal'alamin.*

Banda Aceh, 06 Agustus 2025  
Penulis,

Andre Meliano  
1803120037

# **DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH**

Oleh  
Andre Meliano  
1803120037

Pembimbing  
Dr. Ir. Tamalkhani, ST, M. Eng. Sc, IPM, ASEAN Eng  
Co. Pembimbing  
Prof. Dr. Ir. Hafnidar A. Rani, ST, MM, IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC Eng

## **ABSTRAK**

Pembangunan jalan tol Sigli-Banda Aceh merupakan salah satu alternatif dalam mempercepat sarana transportasi, namun dapat mengganggu stabilitas lingkungan yang ada di sekitar pembangunan dan berpengaruh terhadap usaha masyarakat di daerah tersebut. Rumusan masalah penelitian ini adalah, bagaimana dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat dan bagaimana arus lalu lintas setelah adanya pembangunan Jalan Tol. Adapun tujuan penulisan ini untuk mengetahui dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat dan untuk mengevaluasi arus lalu lintas setelah adanya pembangunan Jalan Tol. Lokasi penelitian ini berada di kawasan Saree Leumbah Seulawah Kabupaten Aceh Besar, metode penelitian yang digunakan adalah wawancara, observasi dan kuesioner. Pembagian kuisisioner untuk 60 orang responden dan pembagian form wawancara untuk 3 orang responden. Analisis statistik yang digunakan adalah uji validitas, uji reliabilitas dan analisis deskriptif. Berdasarkan Analisis hasil yang diperoleh, dampak negatif terhadap aspek ekonomi yaitu, penurunan omzet usaha kecil menengah dan potensi kehilangan pekerjaan bagi sebagian masyarakat. Dampak negatif terhadap aspek sosial, yaitu perubahan kebiasaan masyarakat terutama bagi masyarakat yang berada di sekitar jalan tol. Dampak negatif terhadap aspek lingkungan, yaitu pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang, serta peningkatan polusi udara dan suara. Hasil pengamatan volume lalu lintas diketahui bahwa volume lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Minggu 15 Juni 2025 sebesar 378.85 smp/jam arah Sigli-Banda Aceh pukul 16.00-17.00 Wib. Arah Banda Aceh-Sigli sebesar 366.20 smp/jam pukul 16:00-17.00 Wib. Volume lalu lintas tertinggi terbesar terjadi pada Senin 16 Juni 2025 pukul 17.00-18.00 Wib yaitu sebesar 322.00 smp/jam arah Sigli-Banda Aceh pukul 17.00-18.00 Wib, pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 345.65 smp/jam terjadi pukul 17:00-18:00 Wib.

**Kata Kunci :** Jalan Tol, Dampak, Ekonomi, Sosial, Lingkungan

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>PENGESAHAN</b> .....	i
<b>PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	vi
<b>ABSTRACT</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xi
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR LAMPIRAN A (GAMBAR)</b> .....	xiii
<b>DAFTAR LAMPIRAN B (TABEL)</b> .....	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN C (PERHITUNGAN)</b> .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	4
2.1 Pembangunan Infrastruktur .....	4
2.2 Jalan Raya .....	4
2.3 Jalan Tol .....	6
2.4 Aspek-Aspek yang Mempengaruhi Pembangunan Jalan Tol ....	7
2.5 Dampak Pembangunan Jalan Tol .....	7
2.5.1 Dampak Pembangunan Jalan Tpl Terhadap Aspek Ekonomi .....	9
2.5.2 Dampak Pembangunan Jalan Tpl Terhadap Aspek Sosial .....	10
2.5.3 Dampak Pembangunan Jalan Tpl Terhadap Aspek Lingkungan .....	10
2.6 Arus Lalu Lintas .....	11
2.7 Wawancara .....	12
2.8 Observasi .....	12
2.9 Kuisisioner .....	12

2.10	<i>Teknik Sampling</i> .....	13
2.11	Skala Likert .....	14
2.12	Analisa Statistik .....	15
2.12.1	Uji Validitas .....	15
2.12.2	Uji Reliabilitas .....	16
2.12.3	Uji Validitas .....	16
2.13	Analisis Deskriptif .....	17
2.14	Penelitian Terdahulu .....	17
<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN</b> .....	<b>20</b>
3.1	Lokasi Penelitian .....	20
3.2	Tahapan Pelaksanaan Penelitian .....	20
3.3	Sumber Data .....	21
3.4	Populasi dan Sampel .....	22
3.5	Variabel dan Indikator Penelitian .....	22
3.6	Pengolahan Data .....	23
3.6.1	Volume Lalu Lintas .....	24
3.6.2	Uji Validitas .....	24
3.6.3	Uji Reliabilitas .....	25
3.7	Analisis Data .....	25
3.7.1	Analisis Deskriptif .....	25
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>26</b>
4.1	Hasil Penelitian .....	26
4.2	Karakteristik Responden .....	26
4.3	Hasil Uji Validitas .....	29
4.4	Hasil Uji Reliabilitas .....	30
4.5	Analisis Deskriptif .....	32
4.6	Dampak Pembangunan Jalan Tol .....	33
4.6.1	Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Aspek Ekonomi, Sosial dan Lingkungan .....	33

4.7	Respon Hasil Wawancara .....	35
4.8	Hasil Observasi .....	36
4.9	Hasil Pengukuran Lapangan .....	39
4.9.1	Hasil Analisis Volume Lalu Lintas .....	39
4.10	Pembahasan .....	43
<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>45</b>
5.1	Kesimpulan .....	45
5.2	Saran.....	46
<b>DAFTAR KEPUSTAKAAN .....</b>		<b>48</b>



## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1	Persentase Karakteristik Jenis Kelamin .....27
Gambar 4.2	Persentase Karakteristik Usia.....27
Gambar 4.3	Persentase Karakteristik Pendidikan Terakhir .....28
Gambar 4.4	Persentase Karakteristik Tempat Tinggal .....28
Gambar 4.5	Persentase Karakteristik Pekerjaan .....29
Gambar 4.6	Jumlah Jawaban Responden pada Dampak Ekonomi.....34
Gambar 4.7	Jumlah Jawaban Responden pada Dampak Sosial.....34
Gambar 4.8	Jumlah Jawaban Responden pada Dampak Lingkungan .....35
Gambar 4.9	Obsevasi Permukiman Warga .....36
Gambar 4.10	Obsevasi Persawahan .....37
Gambar 4.11	Obsevasi Pedagang.....38
Gambar 4.12	Obsevasi Jalan.....38
Gambar 4.13	Arus Volume Lalu Lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Sigli- Banda Aceh).....40
Gambar 4.14	Arus Volume Lalu Lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli) .....41
Gambar 4.15	Arus Volume Lalu Lintas hari Senin 16 Juni 2025 (Arah Sigli- Banda Aceh).....42
Gambar 4.16	Arus Volume Lalu Lintas hari Senin 16 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli) .....43

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Ekuivalensi mobil penumpang (emp) untuk jalan perkotaan tak terbagi.....	11
Tabel 2.2 Ekuivalensi mobil untuk jalan perkotaan terbagi dan satu arah .....	12
Tabel 2.3 Skala Likert .....	15
Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu .....	17
Tabel 3.1 Jumlah Populasi Kecamatan Leumbah Seulawah.....	22
Tabel 3.2 Variabel dan Indikator .....	23
Tabel 4.1 Hasil Uji Validitas .....	29
Tabel 4.2 Hasil Uji Reliabilitas .....	31
Tabel 4.3 Hasil Analisis Deskriptif.....	32
Tabel 4.4 Volume lalu lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Sigli-Banda Aceh).....	39
Tabel 4.5 Volume lalu lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli).....	40
Tabel 4.6 Volume lalu lintas hari Senin 16 Juni 2025 (Arah Sigli-Banda Aceh).....	41
Tabel 4.7 Volume lalu lintas hari Senin 16 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli).....	42

## DAFTAR LAMPIRAN A

	Halaman
Gambar A.3.1 Bagan Alir Penelitian .....	51
Gambar A.3.2 Peta Provinsi Aceh .....	53
Gambar A.3.3 Peta Kabupaten Aceh Besar .....	54
Gambar A.3.4 Peta Lokasi Penelitian .....	55
Gambar A.4.1 Kondisi Jalan dan Pengukuran Volume Lalu Lintas.....	56
Gambar A.4.2 Kondisi Jalan dan Pengukuran Volume Lalu Lintas.....	56
Gambar A.4.3 Observasi.....	57
Gambar A.4.4 Observasi.....	57
Gambar A.4.5 Kondisi Jalan.....	58
Gambar A.4.6 Kondisi Jalan.....	58
Gambar A.4.7 Kondisi Jalan.....	59
Gambar A.4.8 Pengisian Kuisisioner dan Wawancara.....	59
Gambar A.4.9 Pengisian Kuisisioner dan Wawancara.....	60
Gambar A.4.10 Pengisian Kuisisioner dan Wawancara.....	60

## DAFTAR LAMPIRAN B

	Halaman
Tabel B.2.1 Distribusi Nilai $R_{\text{tabel}}$ .....	61
Tabel B.4.1 Rekapitulasi Karakteristik Responden dan Jawaban Responden ...	63
Tabel B.4.2 Hasil SPSS Uji Validitas .....	65
Tabel B.4.3 Hasil SPSS Uji Reliabilitas .....	67
Tabel B.4.4 Hasil SPSS Uji Deskriptif .....	68
Tabel B.4.5 Data Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh & Banda Aceh Sgli (Minggu, 15 Juni 2025).....	69
Tabel B.4.6 Data Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh & Banda Aceh Sgli (Senin, 16 Juni 2025) .....	71
Tabel B.4.7 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh (Minggu, 15 Juni 2025) .....	73
Tabel B.4.8 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Banda Aceh Sgli (Minggu, 15 Juni 2025) .....	73
Tabel B.4.9 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh (Senin, 16 Juni 2025) .....	74
Tabel B.4.10 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Banda Aceh Sgli (Senin, 16 Juni 2025) .....	74

## DAFTAR LAMPIRAN C

	Halaman
Lampiran C.3.1 Kuisisioner Penelitian.....	75
Lampiran C.3.2 Observasi .....	79
Lampiran C.3.2 Wawancara.....	81



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu alternatif dalam mempercepat sarana transportasi, pariwisata, dan pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya jalan tol maka kemacetan lalu lintas dapat dikurangi. Jalan tol juga dapat mempersingkat jarak dari satu kota ke kota lainnya. Pembangunan jalan tol Trans Sumatera merupakan program nasional yang diharapkan memiliki dampak positif terhadap pembangunan ekonomi bagi daerah Sumatera.

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. Jalan tol dibangun dengan harapan dapat mengurangi kemacetan juga sebagai pemasukan kas negara. Namun di sisi lain, pembangunan jalan tol ini memerlukan pembebasan lahan yang dimiliki masyarakat sekitar jalan tol tersebut.

Pembebasan lahan untuk keperluan jalan tol tentunya menimbulkan permasalahan baru. Banyak lahan persawahan yang terkena pembebasan lahan. Dengan hilangnya lahan kerja maka dapat berakibat pekerjaan berubah bahkan tidak bekerja sama sekali. Pembangunan jalan tol juga berpengaruh terhadap usaha-usaha masyarakat di daerah Saree-Leumbah Seulawah salah satunya.

Sebagian usaha pertanian dan produksi keripik terletak di daerah Saree-Leumbah Seulawah, dimana pendapatan mereka banyak didapat dari pengunjung yang melalui jalan tersebut. Namun dengan dibukanya jalan tol, sebagian kendaraan akan lewat jalan tol. Maka perlu diteliti bagaimana dampak pembangunan jalan tol terhadap perekonomian, faktor sosial dan lingkungan bagi para petani dan pedagang di Kawasan Saree-Leumbah Seulawah ini.

Jalan Tol Banda Aceh - Sigli sepanjang 74 km terbagi dalam enam seksi, yakni Seksi 1 Padang Tiji-Seulimeum 25,2 km, Seksi 2 Seulimeum - Jantho 6,1 km, Seksi 3 Jantho - Indrapuri 16 km, Seksi 4 Indrapuri - Blang Bintang 14,7 km,

Seksi 5 Blang Bintang - Kuta Baro 7,7 km, dan Seksi 6 Kuta Baro - Simpang Baitussalam 5 km. Tol tersebut merupakan bagian dari Tol Trans Sumatera.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh dan bagaimana arus lalu lintas setelah adanya pembangunan Jalan Tol. Adapun tujuan dalam penulisan ini, antara lain untuk mengetahui dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh dan untuk mengevaluasi arus lalu lintas setelah adanya pembangunan Jalan Tol.

Lokasi penelitian ini berada di kawasan Saree Leumbah Seulawah Kabupaten Aceh Besar. Waktu survey kendaraan dilakukan selama 2 hari dan untuk penelitian pada hari Minggu mewakili hari libur dan hari Senin mewakili hari kerja. Metode penelitian yang digunakan adalah wawancara, observasi dan kuesioner, dimana kuesioner dan form wawancara disebarikan kepada pemilik usaha yang berada di kawasan Saree Leumbah Seulawah Kabupaten Aceh Besar dan warga Desa Sukadamai serta Desa Sukamulia. Pembagian kuisisioner untuk 60 orang responden dan pembagian form wawancara untuk 3 orang responden. Analisis statistik yang digunakan adalah uji validitas, uji reliabilitas dan analisis deskriptif.

Penelitian ini diharapkan dapat memperoleh gambaran tentang dampak dampak pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh terhadap aspek ekonomi, sosial dan lingkungan dan sbagai referensi untuk penelitian atau kajian dengan adanya pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh.

Berdasarkan hasil uji validitas menunjukkan hasil jawaban dari 60 responden adalah nilai  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel (0,2542) dengan signifikansi (5%), sehingga dinyatakan valid. Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai Cronbach Alpha  $>$  0,6 dengan demikian variabel penelitian sudah dapat dikatakan reliabel.

Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli berdampak terhadap para pedagang penjual keripik di Saree,

dimana terdapat pada pertanyaan di variabel  $X_{1.3}$  (Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM) yakni dengan nilai *mean* 2,92.

Saat ini pembangunan jalan tol memberikan dampak tidak baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap kehidupan masyarakat Desa Sukadamai, Sukamulia dan Saree Aceh. Dari hasil wawancara dan observasi dapat dilihat bahwa setelah adanya jalan tol Sigli – Banda Aceh yang melintasi, masyarakat di Kawasan Saree serta responden tidak timbul pengaruh positif baik dari segi ekonomi, sosial dan lingkungan. Berikut adalah dampak dari pembangunan jalan tol.

Dampak negatif terhadap aspek ekonomi yaitu, penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM), peningkatan harga properti di sekitar jalan tol, dan potensi kehilangan pekerjaan bagi sebagian masyarakat. Kemudian dampak negatif terhadap aspek sosial, yaitu perubahan kebiasaan masyarakat, Berdampak negatif terhadap kondisi sosial masyarakat dan merubah berbagai aspek ekonomi masyarakat, Berdampak bagi masyarakat secara sosial terutama bagi masyarakat yang langsung berada di sekitar jalan tol tersebut dan yang terakhir dampak negatif terhadap aspek lingkungan, yaitu Pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang, merusak lingkungan secara signifikan, yang mencakup perubahan dalam intensitas resapan air, kerusakan ekosistem, serta peningkatan polusi udara dan suara, dampak ini juga dapat menyebabkan perubahan iklim, musim panas berkepanjangan, banjir, dan masalah kesehatan akibat polusi udara.

Hasil pengamatan volume lalu lintas diketahui bahwa volume lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Minggu 15 Juni 2025 yaitu sebesar 378.85 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 16.00-17.00 Wib. Pada arah Banda Aceh-Sigli yaitu sebesar 366.20 smp/jam pada pukul 16:00-17:00 Wib. Sedangkan untuk volume lalu lintas tertinggi terbesar terjadi pada Senin 16 Juni 2025 pada pukul 17.00-18.00 Wib yaitu sebesar 322.00 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 17.00-18.00 Wib, pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 345.65 smp/jam terjadi pada pukul 17:00-18:00 Wib.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini diuraikan mengenai beberapa teori dan rumus-rumus yang akan digunakan dalam menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan penelitian yang diambil dari berbagai literatur yang berkaitan dengan penelitian ini.

#### **2.1 Pembangunan Infrastruktur**

Menurut Rani dan Azlan (2020), 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.

Pembangunan infrastruktur merupakan suatu kenyataan fisik sekaligus tekad masyarakat untuk berupaya sekeras mungkin melalui serangkaian kombinasi proses sosial, ekonomi, dan institusional demi mencapai kehidupan yang serba lebih baik. Proses pembangunan yaitu peningkatan ketersediaan serta perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan hidup yang pokok, peningkatan standar hidup dan perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial bagi setiap individu serta bangsa secara keseluruhan. Infrastruktur merupakan suatu proses peningkatan kapasitas produksi dalam suatu perekonomian secara terus menerus.

#### **2.2 Jalan Raya**

Menurut Utama (2016), jalan raya adalah jalur - jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang,

hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat.

Dikemukakan pula oleh PERMEN Kementrian PUPR (2018). Jalan raya adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan adalah suatu prasarana transportasi yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan pelengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004, klasifikasi jalan berdasarkan status, maka jalan umum dikelompokkan menjadi: jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Kelas jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas yaitu: jalan kelas I, jalan kelas II, jalan kelas III, dan jalan kelas khusus.

Pada setiap sistem jaringan jalan diadakan pengelompokan jalan menurut fungsi, status dan kelas jalan. Pengelompokan jalan berdasarkan status memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya sesuai dengan prinsip-prinsip otonomi daerah.

Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan. Berdasarkan sistem jaringan jalan, maka dikenal 2 istilah, yaitu: sistem jaringan jalan primer dan sekunder. Berdasarkan fungsinya, maka jalan dibedakan menjadi beberapa fungsi, yaitu: jalan arteri, jalan kolektor, jalan local, dan jalan lingkungan.

Berdasarkan Pasal 8 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 38 Tahun 2004 tentang jalan dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan.

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pertama dengan ciri perjalanan jarak jauh, jalan masuk yang dibatasi. jalan arteri sekunder yaitu jalan menghubungkan kawasan primer dengan

kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kesatu.

2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.
4. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, dengan kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Didalam pasal 6 dan pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor. 34 Tahun 2006 tentang fungsi jalan dijelaskan bahwa ada dua fungsi jalan yaitu sistem jaringan primer merupakan sistem jaringan jalan yang menghubungkan antar kawasan perkotaan, yang diatur secara berjenjang sesuai dengan perkotaan yang dihubungkannya. Untuk melayani lalu-lintas menerus maka ruas jalan dalam sistem ini walaupun memasuki kawasan perkotaan. Dan sistem jaringan jalan sekunder merupakan jaringan jalan yang menghubungkan antar kawasan di dalam kawasan perkotaan yang diatur secara berjenjang sesuai dengan fungsi kawasan yang dihubungkan.

### **2.3 Jalan Tol**

Berdasarkan UU No. 38 tentang Jalan Pasal 44 (2004). Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar. Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif, namun dalam keadaan tertentu jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif.

Pengguna jalan tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol (UU

No. 38/2004 tentang Jalan Pasal 43 ayat 3). Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan waktu, dibandingkan apabilamelewati jalan non tol. Sementara Badan Usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui tarif tol yang dibayar pengguna jalan tol.

Menurut Rani & Azlan (2020), 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%.

#### **2.4 Aspek – aspek yang Mempengaruhi Pembangunan Jalan Tol**

Menurut Nurhayati, dkk. (2020), Pembangunan jalan tol tidak lepas dari aspek fisik dan aspek non fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non fisik adalah masalah sosial masyarakat. Kedua aspek tersebut tentunya dirasakan secara langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan jalan tol tersebut.

Penelitian yang dilakukan oleh Ni (2018) menghasilkan adanya empat dinamika respon masyarakat atas pembangunan jalan tol, yakni dinamika yang berkaitan dengan aspek perubahan pola pikir masyarakat, aspek dinamika sosial yang berkaitan dengan interaksi masyarakat, aspek ekonomi terutama berkaitan dengan mata pencaharian atau usaha masyarakat, dan aspek yang berkaitan dengan dampak atau manfaat baik yang bersifat positif maupun negatif. Sementara penelitian yang dilakukan oleh Jaya (2018) menghasilkan adanya dampak positif dan dampak negatif pembangunan jalan tol.

#### **2.5 Dampak Pembangunan Jalan Tol**

Menurut Saputro (2024), jalan tol merupakan salah satu infrastruktur yang

hadirnya memberikan banyak kemudahan khususnya pada akses transportasi sehingga dalam kaitannya dengan ekonomi akan memudahkan hidupnya perekonomian antar daerah dengan baik dan lancar. Namun, pembangunan jalan tol juga memiliki beragam dampak baik itu dampak positif maupun negatif.

a. Dampak positif pembangunan jalan tol

Yakni memudahkan mobilitas serta mempersingkat waktu yang dibutuhkan dalam penyaluran logistik. Pembangunan jalan tol selain yang dapat mempengaruhi mobilitas serta memangkas waktu dalam penyaluran berbagai logistik juga dapat menyerab banyak tenaga kerja baik itu dalam pembangunan jalan tol maupun dalam mengoperasikannya (Prasetyo & Djunaedi, 2019).

b. Dampak negatif pembangunan jalan tol

Dengan semakin berkembangnya moda transportasi serta jalan bebas hambatan seperti jalan tol akan memudahkan distribusi berbagai bahan baku serta produk-produk industri khususnya dalam aspek pengantaran antar daerah sehingga membuat bisnis dan perekonomian berjalan dengan lancar yang kemudian menjurus pada naiknya perekonomian masyarakat. Namun, adapula beragam dampak negatif dari dibangunnya tol khususnya yang berdampak pada masyarakat di daerah padat penduduk.

Selain keuntungan berupa pengaruh positif, pengaruh negatif sebagai dampak jalan tol menysasar pada isu penggunaan lahan yang luas dan berkaitan erat terhadap tata ruang lahan pertanian secara keseluruhan. Dengan dibangunnya jalan tol akan membuat pemerintah melakukan pemangkasan secara meluas pada lahan-lahan pertanian dan akan memotong sungai, saluran irigasi serta merubah alur distribusi sarana kebutuhan dan akan membuka kawasan pemukiman yang kemudian secara tidak langsung akan memperkecil lahan pertanian.

Dampak negatif pembangunan jalan tol antara lain :

1) Dampak terhadap pendapatan UMKM masyarakat sekitar

Dengan dibangunnya jalan tol maka para pelaku UMKM umumnya akan mengalami penurunan disebabkan turunnya jumlah pembeli, dan berkurangnya tenaga kerja. Hal tersebut wajar disebabkan pelaku usaha

akan mengurangi jumlah tenaga untuk mengimbangi biaya produksi (Naeruz, dkk., 2022).

2) Meningkatkan harga sewa rumah di sekitaran jalan Tol

Pembangunan jalan tol juga akan berdampak pada melambungnya harga tanah maupun sewa rumah di sekitar jalan tol karena meningkatnya permintaan tanah disekitar pembangunan jalan tol tersebut (Riyanto, 2021).

3) Pendapatan masyarakat berkurang

Berkurangnya pendapatan masyarakat (umumnya masyarakat yang bertani) karena dengan dibangunnya jalan tol akan membuat lahan bertani menjadi berkurang atau bahkan dihilangkan dan tidak semua masyarakat yang memiliki basic sebagai petani mampu memiliki keahlian pekerjaannya lainnya.

4) Menurunnya aktivitas perdagangan

Pada wilayah-wilayah yang dilalui jalan tol akan mngalami dampak-dampak berupa turunya aktifitas perdagangan dan jual beli khususnya pada daerah-daerah yang dilalui atau pasca dioperasikannya suatu tol (Mukhlis & Soetomo, 2017).

5) Terputusnya saluran irigasi yang dilalui tol

Kekeringan yang melanda sawah masyarakat akan menyebabkan lahan pertanian tidak bisa dipanen hingga mempengaruhi pendapatan dan perekonomian masyarakat yang menggantungkan hak hajat hidupnya dari pertanian. Kekeringan di sawah diakibatkan oleh tidak tersedianya sumber air yang untuk mengairi sawah, sumber air tersebut umumnya berasal dari saluran irigasi yang terpotong akibat pembangunan jalan tol. Pada banyak kasus, jalan tol yang melintang pada saluran irigasi akan memutus saluran tersebut hingga pasokan air yang mengairi sawah juga terputus (Barirotuttaqiyyah,dkk., 2020).

### **2.5.1 Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Aspek Ekonomi**

Menurut Saputro (2024), Jalan tol dapat berdampak positif pada

perekonomian, seperti meningkatkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan hasil pembangunan, dan membuka lapangan kerja. Namun pembangunan jalan tol juga dapat berdampak negatif, seperti pengangguran dan penurunan pendapatan.

### **2.5.2 Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Aspek Sosial**

Menurut Saputro (2024), pembangunan jalan tol dapat berdampak positif pada aspek sosial seperti, membuka peluang usaha baru, terutama di sekitar pintu keluar-masuk jalan tol, Meningkatkan produktivitas masyarakat, terutama dalam aktivitas sosial dan ekonomi, memperlancar lalu lintas, sehingga mempercepat perjalanan dan meningkatkan efisiensi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan, membuka lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat.

Sedangkan dampak negatifnya berupa, pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang, perubahan gaya hidup dan lingkungan yang berbeda, seperti pencemaran udara dan pencemaran air, intensitas resapan air berkurang, sehingga beresiko besar menimbulkan banjir, warisan budaya lokal mulai menghilang secara perlahan, pembangunan jalan tol dapat berdampak pada peningkatan hama sehingga menurunkan produksi lahan pertanian.

### **2.5.3 Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Aspek Lingkungan**

Menurut Saputro (2024), pembangunan jalan tol dapat berdampak positif pada aspek lingkungan seperti, seperti dapat membuka peluang usaha, pembangunan jalan tol dapat meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat dengan membuka lapangan kerja, pembangunan jalan tol dapat meningkatkan pemerataan pembangunan di Indonesia, mempermudah akses transportasi antar daerah dan dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dengan memperlancar distribusi barang dan jasa.

Sedangkan dampak negatifnya seperti alih fungsi lahan yaitu pembangunan jalan tol dapat mengubah tata air dan kualitas tanah. banjir atau hilangnya area resapan air dapat memicu banjir saat hujan lebat, polusi udara dan suara: peningkatan lalu lintas di jalan dapat menyebabkan polusi udara dan

suara, hilangnya keanekaragaman hayati: perubahan penggunaan lahan dapat menyebabkan hilangnya keanekaragaman hayati.

## 2.6 Arus Lalu Lintas

Menurut PKJI (2023), arus lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melintasi suatu titik pada suatu ruas jalan dalam satuan waktu tertentu, biasanya dinyatakan dalam kendaraan per jam (kend/jam) atau satuan mobil penumpang per jam (smp/jam). PKJI juga menggunakan satuan Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT). Berdasarkan acuan dalam PKJI 2023, dapat menggunakan persamaan berikut untuk menentukan jumlah lalu lalang kendaraan:

$$Q = (ekr KR \cdot KR) + (ekr KB \cdot KB) + (eks SM \cdot SM) \dots\dots\dots 2.1$$

Keterangan :

- Q = Jumlah arus kendaraan (skr/jam)
- Ekr KR = Nilai ekivalen mobil penumpang untuk kendaraan ringan
- Ekr KB = Nilai ekivalen untuk kendaraan berat
- Ekr SM = Nilai ekivalen untuk sepeda motor
- KR = Kendaraan ringan
- KB = Kendaraan berat
- SM = Sepeda motor

Tabel 2.1 Ekuivalensi mobil penumpang (emp) untuk jalan perkotaan tak terbagi

Tipe jalan : Jalan tak terbagi	Arus lalu lintas total dua arah (kendaraan/jam)	Ekr		
		KB	SM	
			Lebar Jalur lalu lintas Wc (m)	
			< 6 m	> 6 m
Dua-lajur tak-terbagi (2/2UD)	0	1.3	0.50	0.40
	> 1800	1.2	0.35	0.25
Empat-lajur tak- terbagi (4/2 UD)	0	1.3	0.40	
	> 3700	1.2	0.25	

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (2023)

Tabel 2.2 Ekuivalensi mobil untuk jalan perkotaan terbagi dan satu arah

Tipe Jalan : Jalan tak terbagi	Arus lalu lintas perlajur (kend/jam)	Ekr	
		KB	SM
Dua lajur satu Arah (2/1) dan Empat lajur terbagi (4/2D)	0	1.3	0.40
	≥1050	1.2	0.25
Tiga lajur satu-arah 3/1 dan Enam lajur terbagi (6/2D)	0	1.3	0.40
	≥1100	1.2	0.25

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (2023)

## 2.7 Wawancara

Menurut pendapat dari Sugiyono (2017). Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menentukan permasalahan yang harus diteliti, tetapi juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal responden yang lebih mendalam.

## 2.8 Observasi

Menurut pendapat dari Sugiyono (2017), observasi atau yang disebut juga dengan pengamatan meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh indra jadi, observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan panca indra disertai dengan pencatatan secara perinci terhadap obyek penelitian.

## 2.9 Kuesioner

Menurut pendapat dari Sugiyono (2017). Kuesioner merupakan instrumen untuk pengumpulan data, dimana responden mengisi pertanyaan atau pernyataan yang diberikan oleh peneliti. Adapun kuesioner yang digunakan dalam penelitian

ini adalah jenis kuesioner tertutup, jadi disini responden hanya dapat memilih dari jawaban-jawaban yang telah disediakan. Dalam hal ini kuesioner terbagi atas dua bagian yaitu:

1. Kuesioner A

Pada bagian ini merupakan karakteristik responden, pengukuran jawaban sesuai dengan karakteristik atau dikumpulkan data mengenai hasil jawaban responden.

2. Kuesioner B

Pada bagian ini data persepsi responden terkait dampak pembangunan jalan tol Sigli – Banda Aceh terhadap aspek ekonomi masyarakat di kawasan Saree – Leumbah Seulawah. Pengukuran jawaban dari responden dengan menggunakan skala likert.

## 2.10 Teknik *Sampling*

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

1. *Probability sampling*, merupakan 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*, yaitu teknik pengambilan sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata dalam populasi.
  - b. *Prorportionate stratified random sampling*, teknik pengambilan sampel bila populasi mempunyai unsur yang tidak homogen.
  - c. *Disproportionate stratified random sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel bila populasi berstrata tetapi kurang proporsional.
  - d. *Cluster sampling (area sampling)*, yaitu teknik pengambilan sampel bila objek yang diteliti atau sumber data sangat luas.

2. *Nonprobability sampling*, merupakan teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik ini meliputi sebagai berikut:
- a. *Sampling* sistematis, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut. Misalnya anggota populasi yang berjumlah 100 orang, dari semua anggota tersebut diberi nomor urut 1 sampai 100.
  - b. *Sampling* kuota, yaitu teknik pengambilan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah atau kuota terpenuhi.
  - c. *Sampling* insidental, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel.
  - d. *Purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang didasarkan dengan pertimbangan tertentu. Misalnya akan melakukan penelitian tentang kualitas makanan, maka sampel sumber datanya adalah orang yang ahli makanan.
  - e. *Sampling* jenuh, yaitu teknik pengambilan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Hal ini sering digunakan bila populasi relatif kecil, kurang dari 30 orang. Istilah lainnya adalah sensus, di mana semua anggota populasi dijadikan sampel.
  - f. *Snowball sampling*, yaitu teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian membesar. Misalnya dalam penelitian pertama dipilih satu atau dua orang sebagai sampel, akan tetapi karena dari dua orang ini data yang diperoleh belum merasa lengkap, maka peneliti mencari orang lain yang dipandang lebih tahu dan dapat melengkapi data yang diberikan orang-orang sebelumnya.

## 2.11 Skala Likert

Menurut pendapat dari Sugiyono (2022). Skala likert digunakan untuk mengungkap sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang

tentang fenomena sosial. Dalam skala likert, variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Jawaban setiap item instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai dengan negatif. Untuk mengukur variabel diatas digunakan skala likert sebanyak lima tingkat seperti tabel dibawah:

Tabel 2.3 Skala Likert

No.	Pernyataan	Kode	Skor
1.	Sangat Tidak Setuju / Sangat Tidak Baik	STS	1
2.	Tidak Setuju / Tidak Baik	TS	2
3.	Kurang Setuju / Kurang Baik	KS	3
4.	Setuju / Baik	S	4
5.	Sangat Setuju / Sangat Baik	SS	5

Sumber: Sugiyono (2022)

## 2.12 Analisa Statistik

Uji statistik adalah salah satu teknik yang umum digunakan dalam menganalisa, uji yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

### 2.12.1 Uji Validitas

Sebuah pendapat lain dikemukakan oleh Rani & Arlianti (2024), bahwa uji validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen. Suatu instrumen yang valid mempunyai validitas tinggi, sebaliknya instrumen yang kurang valid mempunyai validitas rendah. Sebuah instrumen dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan. Validitas adalah tahap ketepatan penelitian yang telah mengukur hubungan sebab-akibat. Sebuah instrumen dikatakan sah apabila dapat ditunjukkan bahwa ukuran tersebut secara tepat mengukur apa yang seharusnya diukur.

Uji validitas sering digunakan untuk mengukur ketepatan suatu item dalam kuesioner, apakah item-item pada kuesioner tersebut sudah tepat dalam mengukur

apa yang ingin di ukur. Validitas item ditunjukkan dengan adanya korelasi atau dukungan terhadap item total (skor total). Dari hasil perhitungan korelasi akan didapatkan suatu koefisien korelasi yang digunakan untuk mengukur tingkat validitas suatu item dan untuk menentukan apakah suatu item layak digunakan atau tidak. Untuk menentukan valid tidaknya suatu item maka digunakan kriteria penilaian sebagai berikut:

1. Jika  $r_{hitung} > r_{tabel}$  maka instrumen atau item pertanyaan berkorelasi signifikan terhadap skor total (dinyatakan valid).
2. Jika  $r_{hitung} < r_{tabel}$  maka instrumen atau item pertanyaan tidak berkorelasi signifikan terhadap skor total (dinyatakan tidak valid). Uji signifikan dilakukan dengan membandingkan nilai  $r_{hitung}$  dengan  $r_{tabel}$  untuk degree of freedom ( $df$ ) =  $n-2$  dalam hal ini  $n$  adalah jumlah sampel dengan taraf signifikan 1% dan 5%. Nilai  $r_{tabel}$  adalah tergantung dari jumlah sampel atau responden ( $N$ ).

Kriteria yang digunakan untuk menilai hasil uji validitas adalah nilai korelasi ( $r$ ), yang disebut dengan koefisien validitas. Nilai  $r$  hasil perhitungan dibandingkan dengan nilai  $r$  tabel di mana jika nilai  $r$  tabel lebih kecil dari nilai  $r$  hitung maka butir pertanyaan tersebut dianggap valid dan jika nilai  $r$  tabel lebih besar dari nilai  $r$  hitung maka butir pertanyaan tersebut dianggap tidak valid.

### **2.12.2 Uji Reliabilitas**

Menurut Wahyuning (2021), uji reliabilitas adalah prosedur pengujian yang bertujuan untuk menilai konsistensi alat ukur yang digunakan, sehingga dapat diketahui apakah alat ukur tersebut dapat diandalkan dan tetap konsisten ketika variabel penelitian diukur secara berulang. Reliabilitas diuji dengan menggunakan rumus *Cronbach Alpha* karena instrumen penelitiannya berupa kuesioner dan skala bertingkat. Berikut rumus *Cronbach Alpha* yang digunakan. SPSS memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji *statistic Cronbach's Alpha* ( $\alpha$ ). Suatu variabel dikatakan reliabel bila koefisien reliabilitas ( $\alpha$ )  $> 0,60$ . Uji ini dapat dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh butir pertanyaan. Jika nilai Cronbach Alpha  $< 0,60$  maka tidak reliabel.

### 2.13 Analisis Deskriptif

Analisis statistik deskriptif menurut Syahrudin dan Salim (2016) adalah statistik yang mempelajari tata cara mengumpulkan, menyusun, menyajikan dan menganalisa data penelitian yang berwujud angka-angka, agar dapat memberikan gambaran yang teratur, ringkas dan jelas mengenai suatu gejala, keadaan peristiwa, sehingga dapat ditarik pengertian atau makna tertentu.

### 2.14 Penelitian Terdahulu

Pada bagian ini penulis mencantumkan berbagai hasil penelitian terdahulu terkait dengan penelitian yang hendak dilakukan. Berikut dibawah merupakan penelitian terdahulu yang masih terkait dengan tema dan penulis kaji.

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu (1/3)

No.	Nama Penulis	Judul	Isi Penelitian
1.	Rani dan Azlan (2020)	Dampak Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh – Sigli Terhadap Lingkungan	Hasil analisis deskriptif terhadap faktor dampak lingkungan dan faktor penanganan lingkungan menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli berdampak pada lingkungan, dan penanganan lingkungan yang telah dilaksanakan pada pembangunan jalan tol telah sesuai dengan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup nomor 12 tahun 2012.
2.	Siswanto, dkk (2019)	Pembangunan Jalan Tol Terhadap Faktor Fosal,	a) Dampak Ekonomi sangat dirasakan oleh usaha batik di Pekalongan. 31,82% responden menyatakan penurunan penjualan, sedangkan Faktor

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu (2/3)

No.	Nama Penulis	Judul	Isi Penelitian
		Ekonomi dan Lingkungan pada Usaha Batik dan Perhotelan di Kota Pekalongan	<p>sosial dan lingkungan memberikan dampak positif bagi usaha batik Pekalongan.</p> <p>b) Perhotelan di Pekalongan sebagian terkena dampak ekonomi dan sebagian tidak, hal ini terlihat jawaban netral / ragu sebesar 36,36%. Namun dari kuesioner terbuka 72,7% responden menyatakan penurunan sewa kamar. Sedangkan faktor sosial dan lingkungan memberikan dampak positif bagi usaha Perhotelan di Pekalongan.</p> <p>c) Bagi tamu hotel, pembeli batik dan masyarakat Pekalongan, pembangunan jalan tol memberikan dampak positif.</p>
3.	Suseno, dkk (2017).	Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Di Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes (Studi Kasus Area	<p>a. Adanya jalan tol Pejagan - Pemalang seksi II Brebes Barat – Brebes Timur sangat berdampak terhadap kehidupan masyarakat desa Kaligangsa Kulon, Kecamatan Brebes, Kabupaten Brebes. Besarnya Dampak yang dirasakan masyarakat tersebut adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faktor sosial : Faktor ini dapat menjelaskan varians sebesar 34,454%.</li> <li>2. Faktor ekonomi : Faktor ini dapat menjelaskan varians sebesar 21,351%.</li> <li>3. Faktor lingkungan: Faktor ini dapat menjelaskan varians sebesar 13,913%.</li> </ol>

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu (3/3)

No.	Nama Penulis	Judul	Isi Penelitian
		Pintu Tol Brebes Timur)	b. Faktor yang terpengaruh paling dominan akibat beroperasinya jalan tol Pejagan-Pemalang Seksi II Brebes Barat – Brebes Timur adalah faktor Sosial yang mampu menjelaskan 34,454% dari seluruh varians.



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

Metodologi penelitian menjelaskan mengenai tahapan penelitian yang merujuk pada studi literatur dan penelitian serupa yang pernah dilakukan. Metodologi penelitian ini menjabarkan secara sistematis berkenaan dengan objek dan lokasi penelitian, metode pengumpulan data, serta pengolahan dan analisa data.

#### **3.1 Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian ini berada di pembangunan jalan Tol Sigli-Banda Aceh yang membentang sepanjang 74,2 Km, penelitian ini akan dilakukan hanya pada kawasan Saree Leumbah Seulawah Kabupaten Aceh Besar. Serta pada Jalan Tol Padang Tiji – Seulimum sepanjang 23,95 m untuk menghitung volume kendaraan.

#### **3.2 Tahapan Pelaksanaan Penelitian**

Beberapa tahapan pelaksanaan penelitian yang akan dilakukan seperti berikut :

1. Survei Pendahuluan  
Survei pendahuluan ini bertujuan untuk mengetahui data awal mengenai pola arus lalu lintas, lokasi survei yang akan dipilih pada jam-jam sibuk atau puncak dan juga kondisi lingkungan. Adapun tujuan diadakan survei pendahuluan antara lain sebagai berikut:
  - a. Penempatan tempat atau titik lokasi survei yang memudahkan pengamatan.
  - b. Penentuan arah lalu lintas dan jenis kendaraan yang di survei.
2. Pengambilan data primer dilakukan selama 2 (hari) yaitu Minggu dan Senin. Pelaksanaan survei dan pengambilan data dilakukan sebanyak 3 kali dalam 1 hari, yaitu pada pagi hari pukul 07.00–09.00 WIB, siang hari pukul 13.00–

15.00 WIB dan sore hari pukul 16.00–18.00 WIB. Jumlah tenaga pengamat adalah 2 orang untuk mencatat volume lalu lintas.

### 3.3 Sumber Data

Setelah melaksanakan tahap persiapan maka dilanjutkan dengan membagikan dan mengumpulkan data–data yang berkaitan dengan Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh–Sigli terhadap aspek ekonomi, sosial dan lingkungan masyarakat di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah. Data yang digunakan untuk penelitian ini adalah berupa wawancara, observasi, jawaban kuesioner, dan volume lalu lintas yang merupakan bagian integral dari proses penelitian ini.

1. Data primer

- a. Survei arus lalu lintas

Survei ini dilakukan untuk mengetahui volume lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan yang akan diteliti.

- b. Survei volume lalu lintas

Volume lalu lintas pada ruas jalan yang menjadi lokasi pengamatan. Pengambilan Data lintas dimaksudkan untuk mengetahui periode puncak yaitu waktu dimana jumlah kendaraan yang melintasi ruas tersebut mencapai jumlah tertinggi pengamatan dilakukan oleh 2 orang yang di posisikan pada tepi jalan. Pengamatan dilakukan secara terpisah untuk masing-masing arah lalu lintas dan jenis kendaraan setiap 15 menit.

- c. Wawancara dan kuesioner

Wawancara atau interview adalah suatu bentuk komunikasi verbal jadi semacam percakapan yang bertujuan memperoleh informasi. Dalam wawancara pertanyaan dan jawaban di berikan secara verbal.

2. Data sekunder

Data yang diperoleh dari pihak lain, dari instansi pemerintahan atau lembaga lain, meliputi Peta Lokasi, dan jumlah kependudukan Saree untuk

menentukan faktor penyesuaian ukuran lokasi dalam perhitungan.

### 3.4 Populasi dan Sampel

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah penduduk Kecamatan Leumbah Seulawah yang terdiri dari Desa Sukadamai, Sukamulia dan Saree Aceh. Dibawah ini ditunjukkan tabel jumlah populasi sebagai berikut:

Tabel 3.1 Jumlah Populasi Kecamatan Leumbah Seulawah

No	Desa/Gampong	Jumlah Populasi (Jiwa)	Jumlah Sampel
1.	Sukadamai	750	26
2.	Sukamulia	350	17
3.	Saree Aceh	600	17
Total		1.700	60

Teknik sampling yang akan digunakan adalah teknik purposive sumpling, dimana pengambilan sampel berdasarkan kriteria tertentu, yaitu kriteria masyarakat yang berprofesi sebagai petani, pedagang yang merasakan dampaknya. Sehingga didapatkan jumlah sampel yang sudah memenuhi kriteria dimana di Desa Sukadamai sebanyak 26 sampel, Desa Sukamulia sebanyak 17 sampel dan Desa Saree Aceh sebanyak 17 sampel.

### 3.5 Variabel dan Indikator Penelitian

Identifikasi awal penelitian adalah menyebarkan kuisisioner survei pendahuluan, untuk dijadikan sebagai bahan pengkajian studi literatur, studi literatur nanti digunakan untuk mendapatkan variabel-variabel risiko dampak yang biasanya terjadi. Variabel dikelompokkan menjadi 3 bagian, meliputi dampak ekonomi ( $X_1$ ), dampak sosial ( $X_2$ ) dan dampak lingkungan ( $X_3$ ). Untuk variabel dan indikator penelitian dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.2 Variabel dan Indikator

No	Variabel	Indikator
X <sub>1.1</sub>	<b>Dampak Ekonomi (X<sub>1</sub>)</b>	Jalan Tol dapat mempengaruhi ekonomi di lingkungan sekitar.
X <sub>1.2</sub>		Berkurangnya konsumen di toko/warung sekitar.
X <sub>1.3</sub>		Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM.
X <sub>1.4</sub>		Kesempatan untuk membuka usaha atau peluang kerja tidak terjadi .
X <sub>1.5</sub>		Merasakan perubahan pendapatan setelah adanya Jalan Tol.
X <sub>2.1</sub>	<b>Dampak Sosial (X<sub>2</sub>)</b>	Memudahkan akses pengiriman barang antar daerah.
X <sub>2.2</sub>		Mempercepat waktu tempuh untuk sampai ke tujuan.
X <sub>2.3</sub>		Membuka peluang usaha baru bagi masyarakat.
X <sub>2.4</sub>		Mengurangi kemacetan di jalan lintas (utama).
X <sub>2.5</sub>		Menurunnya daya minat pasar tradisional.
X <sub>3.1</sub>	<b>Dampak Lingkungan (X<sub>3</sub>)</b>	Penurunan volume kendaraan di jalan lintas akibat memilih jalan tol.
X <sub>3.2</sub>		Jalan tol mempengaruhi perubahan dalam intensitas resapan air.
X <sub>3.3</sub>		Mempengaruhi perubahan iklim, cuaca dan musim panas berkepanjangan.
X <sub>3.4</sub>		Menurunnya kualitas kesehatan masyarakat akibat polusi udara.
X <sub>3.5</sub>		Berkurangnya lahan pertanian akibat pembebasan tanah yang dilakukan.
X <sub>3.6</sub>		Alih fungsi lahan yang merugikan.

Sumber : Siswanto, Dkk (2019)

### 3.6 Pengolahan Data

Setelah pengumpulan data sekunder dilakukan maka tahap selanjutnya adalah pengolahan data. Adapun pengolahan data merupakan proses pengelolaan data secara terukur sebelum dilakukan analisis data. Berdasarkan data yang di kumpulkan dari pembagian kuesioner, wawancara, observasi dan volume lalu lintas. Pengolahan data dalam penelitian ini adalah melakukan tabulasi rekapitulasi dari

semua data yang dikumpulkan. Pengolahan data ini mencakup membuat rekapitulasi data kuesioner dengan menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas, serta pengolahan data volume lalu lintas dilakukan dengan cara mengkonversikan setiap jenis kendaraan yang dicatat kedalam satuan mobil penumpang (smp) sesuai dengan nilai empiris masing-masing berdasarkan ketentuan PKJI 2023.

### 3.6.1 Volume Lalu Lintas

Setelah dilakukan survei di lapangan, maka diperoleh data yaitu data volume kendaraan. Data tersebut dikumpulkan dan diolah kemudian dianalisis untuk mendapatkan kesimpulan yang sesuai dengan kondisi aktual yang ada dilokasi survei. Faktor yang digunakan dalam pengolahan data adalah volume lalu lintas.

Data volume lalu lintas yang didapat dari survei adalah volume lalu lintas dalam satuan kendaraan/jam. Untuk mendapatkan volume lalu lintas dalam satuan smp/jam dilakukan dengan mengalikan setiap jenis kendaraan dengan faktor ekuivalen masing-masing kendaraan. Data tersebut didapat pada interval waktu 15 menit ke dalam interval 1 jam secara berurutan. Untuk menentukan volume lalu lintas jam puncak yaitu dengan memilih nilai terbesar pada interval waktu 1 jam.

### 3.6.2 Uji Validitas

Uji validitas ini digunakan untuk mengetahui indikator pada kuesioner valid atau tidak, berdasarkan data isian jawaban yang diterima dari seluruh responden. Langkah-langkah uji validitas dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Dilakukan uji validitas melalui bantuan *software* SPSS versi 25. *Output* dari *software* tersebut merupakan nilai  $R_{hitung}$ .
2. Selanjutnya nilai  $R_{hitung}$  semua indikator dibandingkan dengan nilai  $R_{tabel}$ . Distribusi nilai  $R_{tabel}$  dapat dilihat pada Lampiran B Tabel B.2.1 halaman 61. Nilai  $R_{tabel}$  diperoleh dengan cara sebagai berikut:
  - a. Menentukan nilai *degree of freedom* (df) dengan rumus sampel dikurangi dengan 2.
  - b. Menentukan sisi satu arah atau sisi dua arah.

- c. Menentukan tingkat kesalahan atau *error level* pada sisi yang telah ditentukan sebelumnya. Peneliti menggunakan *error level* sebesar 0,05 (5%) sebagaimana telah dipersilahkan oleh pakar sesuai ingin peneliti.
  - d. Selanjutnya nilai  $R_{tabel}$  diperoleh dengan cara menghubungkan nilai  $df$  terhadap *error level* sebesar 0,05 (5%) pada sisi dua arah.
3. Bila indikator nilai  $R_{hitung} > R_{tabel}$  maka indikator valid, sebaliknya bila indikator mempunyai nilai  $R_{hitung} < R_{tabel}$  maka indikator tidak valid.

### 3.6.3 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ini digunakan untuk mengetahui variabel pada kuesioner dapat dipercaya (*reliable*) atau tidak. Langkah uji reliabilitas yaitu, faktor risiko dilakukan uji reliabilitas melalui bantuan *software* SPSS versi 25. *Output* dari *software* tersebut merupakan nilai *Cronbach Alpha*. Bila faktor mempunyai nilai *Cronbach Alpha*  $> 0,6$  maka variabel *reliable*, sebaliknya bila variabel mempunyai nilai *Cronbach Alpha*  $< 0,6$  maka variabel tidak *reliable*.

## 3.7 Analisis Data

Setelah dilakukan pengolahan data, maka selanjutnya dilakukan analisis data. Analisis data merupakan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang mudah dibaca, dipahami, dan diinterprestasikan. Analisis data ini menggunakan analisis deskriptif. Tahapan dalam analisis data dapat diuraikan berikut ini.

### 3.7.1 Analisis Deskriptif

Analisis ini memiliki kegunaan untuk menyajikan karakteristik tertentu suatu dari sampel tertentu. Analisis ini memungkinkan peneliti mengetahui secara cepat gambaran sekilas dan ringkas dari data yang didapat. Analisis ini menggunakan bantuan *software* SPSS versi 25 sehingga didapat nilai *mean* yang berarti nilai rata-rata, nilai median menggambarkan nilai tengah jawaban respondem pada setiap variabel penelitian dan nilai modus menggambarkan

jawaban mana yang sering muncul pada setiap variable penelitian. Hasil analisis deskriptif akan disajikan dalam masing-masing variabel.



## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hasil dan pembahasan pada bab ini akan dikemukakan hasil-hasil pengolahan data yang didasarkan pada metode penelitian dan pembahasan mengenai hasil penelitian yang akan diselesaikan dengan teori-teori yang telah dikemukakan pada tinjauan pustaka.

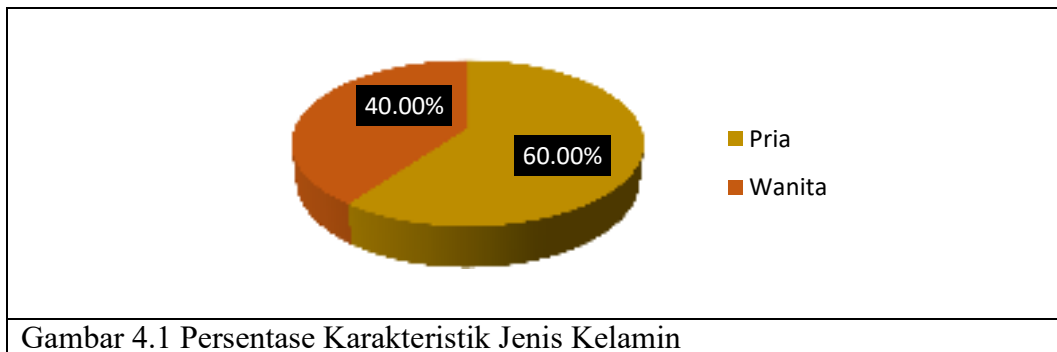
#### **4.1 Hasil Penelitian**

Hasil penelitian ini dikemukakan dari data yang diteliti berdasarkan pada metode penelitian yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, dan diberikan pembahasan sesuai teori-teori dan rumus-rumus yang ada, dan hasil data isian kuesioner yang didapat, kemudian di input ke dalam program SPSS (*statistical product and services solution*). Hasil yang diperoleh melalui uji validitas, uji reliabilas, uji deskriptif sebagai berikut.

#### **4.2 Karakteristik Responden**

Karakteristik responden dalam penelitian ini adalah petani dan pedagang Saree, dengan jumlah 60 responden. Karakteristik responden ini dapat dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, usia, Pendidikan terakhir, tempat tinggal dan pekerjaan yang diperlihatkan distribusinya dalam bentuk *pie chart* mulai dari Gambar 4.1 sampai dengan Gambar 4.5.

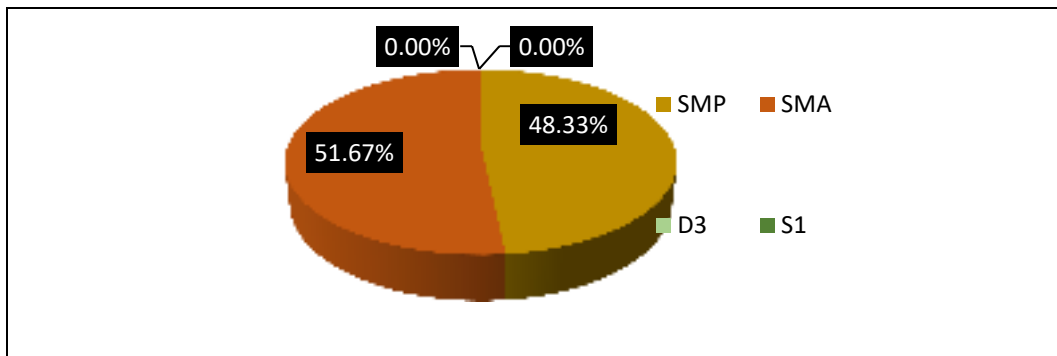
Berdasarkan pembagian kuesioner dari 60 responden yaitu kepada petani dan pedagang, menunjukkan bahwa sebagian besar responden dengan jenis kelamin pria sebanyak 36 orang (60,00%), dan dengan jenis kelamin wanita sebanyak 24 orang (40,00%). Untuk lebih jelasnya distribusi responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 4.1 berikut.



Berdasarkan pembagian kuesioner dari 60 responden yaitu kepada petani dan pedagang, menunjukkan bahwa sebagian besar responden dengan usia <25 tahun tidak ada, diikuti responden dengan usia 26-35 tahun tidak ada dan diurutan terakhir responden dengan usia >36 tahun sebanyak 60 orang (100,00%). Untuk lebih jelasnya distribusi responden berdasarkan usia dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut.

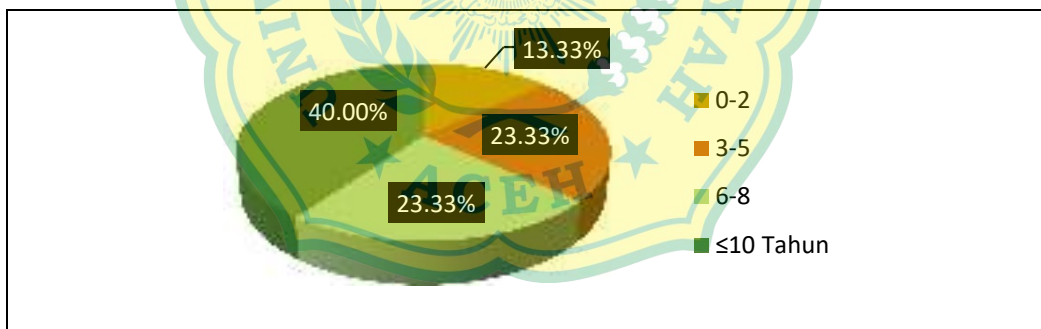


Berdasarkan pembagian kuesioner dari 60 responden yaitu kepada petani dan pedagang, menunjukkan bahwa sebagian besar responden dengan Pendidikan terakhir SMP sebanyak 29 orang (20,00%), diikuti responden dengan Pendidikan terakhir SMA sebanyak 31 orang (6,67%), diikuti responden dengan Pendidikan terakhir D3 tidak ada, dan diurutan terakhir responden dengan Pendidikan terakhir S1 tidak ada. Untuk lebih jelasnya distribusi responden berdasarkan Pendidikan terakhir dapat dilihat pada Gambar 4.3 berikut.



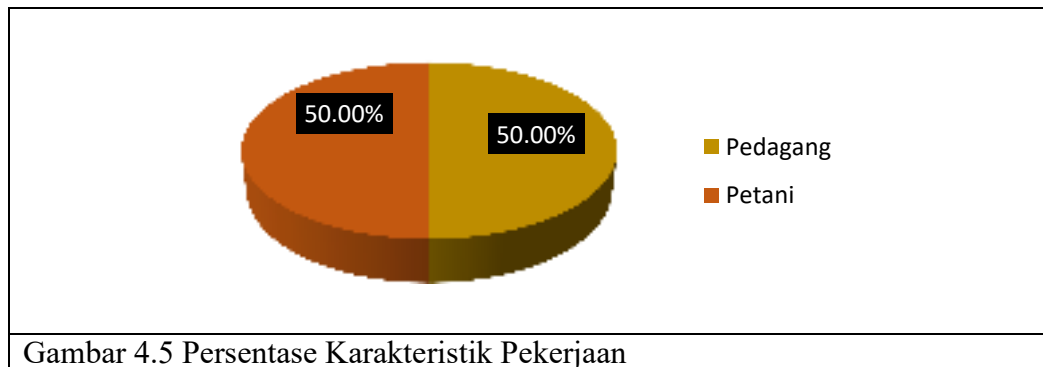
Gambar 4.3 Persentase Karakteristik Pendidikan Terakhir

Berdasarkan pembagian kuesioner dari 60 responden yaitu kepada petani dan pedagang, menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang tinggal di Desa Sukadamai sebanyak 26 orang (13,33%), diikuti responden yang tinggal di Desa Sukamulia sebanyak 17 orang (23,33%), dan diurutan terakhir responden yang tinggal di Desa Saree Aceh sebanyak 17 orang (40,00%). Untuk lebih jelasnya distribusi responden berdasarkan tempat tinggal dapat dilihat pada Gambar 4.4 berikut.



Gambar 4.4 Persentase Karakteristik Tempat Tinggal

Berdasarkan pembagian kuesioner dari 60 responden yaitu kepada petani dan pedagang, menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang bekerja sebagai petani sebanyak 30 orang (13,33%), dan yang bekerja sebagai pedagang sebanyak 30 orang (40,00%). Untuk lebih jelasnya distribusi responden berdasarkan pengalaman dapat dilihat pada Gambar 4.4 berikut.



### 1.3 Hasil Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui valid atau tidaknya suatu item pertanyaan dalam kuesioner. Jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 30 sampel, sehingga  $df = 60 - 2 = 58$ . Maka nilai  $R_{tabel}$  untuk taraf signifikan 5% diperoleh sebesar 0,2542 berdasarkan lampiran B.2.1 halaman 61.

Hasil pengujian validitas pada setiap item pertanyaan didalam variabel yang telah diolah melalui program SPSS dan nilai  $R_{hitung}$  yang digunakan merupakan nilai total yang telah dijumlahkan. Berikut hasil *output* pengolahan data menggunakan program SPSS, yang terangkum pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.1 Hasil Uji Validitas (1/2)

No	Item Pertanyaan	$R_{hitung}$	$R_{tabel}$	Keterangan
1	2	3	4	5
<b>X<sub>1</sub></b>	<b>Dampak Ekonomi</b>			
X <sub>1.1</sub>	Jalan Tol dapat mempengaruhi ekonomi di lingkungan sekitar.	0,469	0,2542	Valid
X <sub>1.2</sub>	Berkurangnya konsumen di toko/warung sekitar.	0,387	0,2542	Valid
X <sub>1.3</sub>	Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM.	0,390	0,2542	Valid
X <sub>1.4</sub>	Kesempatan untuk membuka usaha atau peluang kerja tidak terjadi .	0,658	0,2542	Valid
X <sub>1.5</sub>	Merasakan perubahan pendapatan setelah adanya Jalan Tol.	0,560	0,2542	Valid
<b>X<sub>2</sub></b>	<b>Dampak Sosial</b>			
X <sub>2.1</sub>	Memudahkan akses pengiriman barang antar daerah.	0,706	0,2542	Valid

Tabel 4.1 Hasil Uji Validitas (2/2)

No	Item Pertanyaan	R <sub>hitung</sub>	R <sub>tabel</sub>	Keterangan
1	2	3	4	5
X <sub>2.2</sub>	Mempercepat waktu tempuh untuk sampai ke tujuan.	0,699	0,2542	Valid
X <sub>2.3</sub>	Membuka peluang usaha baru bagi masyarakat.	0,758	0,2542	Valid
X <sub>2.4</sub>	Mengurangi kemacetan di jalan lintas (utama).	0,315	0,2542	Valid
X <sub>2.5</sub>	Menurunnya daya minat pasar tradisional.	0,625	0,2542	Valid
<b>X<sub>3</sub></b>	<b>Dampak Lingkungan</b>			
X <sub>3.1</sub>	Penurunan volume kendaraan di jalan lintas akibat memilih jalan tol.	0,620	0,2542	Valid
X <sub>3.2</sub>	Jalan tol mempengaruhi perubahan dalam intensitas resapan air.	0,582	0,2542	Valid
X <sub>3.3</sub>	Mempengaruhi perubahan iklim, cuaca dan musim panas berkepanjangan.	0,633	0,2542	Valid
X <sub>3.4</sub>	Menurunnya kualitas kesehatan masyarakat akibat polusi udara.	0,674	0,2542	Valid
X <sub>3.5</sub>	Berkurangnya lahan pertanian akibat pembebasan tanah yang dilakukan.	0,550	0,2542	Valid
X <sub>3.6</sub>	Alih fungsi lahan yang merugikan.	0,593	0,2542	Valid

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa semua pertanyaan yang diteliti mempunyai nilai R<sub>hitung</sub> lebih besar dari R<sub>tabel</sub>, sehingga pertanyaan tersebut dinyatakan valid. Adapun hasil *output* uji validitas melalui program SPSS dapat dilihat pada Lampiran B.4.2 halaman 65.

#### 4.4 Hasil Uji Reliabilitas

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui reliabel (handal) atau tidak reliabelnya suatu variabel dalam kuesioner yang telah dibuat. Perhitungan ini menggunakan rumus *Cronbach Alpha*. Nilai suatu variabel dikatakan reliabel apabila nilai *Cronbach Alpha* melebihi nilai 0,6. Berikut hasil uji reliabilitas untuk masing-masing variabel menggunakan program SPSS yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.2 Hasil Uji Reliabilitas (1/2)

No	Item Pertanyaan	Cronbach Alpha SPSS	Koefisien Korelasi	Keterangan
1	2	3	4	5
<b>X<sub>1</sub></b>	<b>Dampak Ekonomi</b>			
X <sub>1.1</sub>	Jalan Tol dapat mempengaruhi ekonomi di lingkungan sekitar.	0,866	0,6	Reliabel
X <sub>1.2</sub>	Berkurangnya konsumen di toko/warung sekitar.	0,870	0,6	Reliabel
X <sub>1.3</sub>	Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM.	0,869	0,6	Reliabel
X <sub>1.4</sub>	Kesempatan untuk membuka usaha atau peluang kerja tidak terjadi .	0,859	0,6	Reliabel
X <sub>1.5</sub>	Merasakan perubahan pendapatan setelah adanya Jalan Tol.	0,863	0,6	Reliabel
<b>X<sub>2</sub></b>	<b>Dampak Sosial</b>			
X <sub>2.1</sub>	Memudahkan akses pengiriman barang antar daerah.	0,855	0,6	Reliabel
X <sub>2.2</sub>	Mempercepat waktu tempuh untuk sampai ke tujuan.	0,856	0,6	Reliabel
X <sub>2.3</sub>	Membuka peluang usaha baru bagi masyarakat.	0,852	0,6	Reliabel
X <sub>2.4</sub>	Mengurangi kemacetan di jalan lintas (utama).	0,872	0,6	Reliabel
X <sub>2.5</sub>	Menurunnya daya minat pasar tradisional.	0,860	0,6	Reliabel
<b>X<sub>3</sub></b>	<b>Dampak Lingkungan</b>			
X <sub>3.1</sub>	Penurunan volume kendaraan di jalan lintas akibat memilih jalan tol.	0,860	0,6	Reliabel
X <sub>3.2</sub>	Jalan tol mempengaruhi perubahan dalam intensitas resapan air.	0,862	0,6	Reliabel
X <sub>3.3</sub>	Mempengaruhi perubahan iklim, cuaca dan musim panas berkepanjangan.	0,860	0,6	Reliabel
X <sub>3.4</sub>	Menurunnya kualitas kesehatan masyarakat akibat pulusi udara.	0,857	0,6	Reliabel

Tabel 4.2 Hasil Uji Reliabilitas (2/2)

No	Item Pertanyaan	Cronbach Alpha SPSS	Koefisien Korelasi	Keterangan
1	2	3	4	5
X <sub>3.5</sub>	Berkurangnya lahan pertanian akibat pembebasan tanah yang dilakukan.	0,863	0,6	Reliabel
X <sub>3.6</sub>	Alih fungsi lahan yang merugikan.	0,861	0,6	Reliabel

Berdasarkan tabel interpretasi skor nilai koefisien *Alpha* dan ukuran kemantapan pada tinjauan kepustakaan, nilai kedua *Cronbach Alpha* > 0,6 yang menunjukkan tingkat ukuran kemantapan reliabilitas, dengan demikian uji reliabilitas yang dilakukan pada semua variabel adalah reliabilitas tinggi, sehingga dapat dilanjutkan ke proses selanjutnya. Adapun hasil *output* uji reliabilitas melalui program SPSS dapat dilihat pada lampiran B.4.3 halaman 67.

#### 4.5 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif digunakan untuk mengetahui frekuensi pengukuran jawaban pada kuesioner dalam menuturkan pemecahan masalah, berdasarkan data-data dari hasil responden. Analisa deskriptif digunakan untuk menyajikan karakteristik tertentu suatu data dari sampel tertentu. Dengan bantuan program SPSS maka didapat nilai *mean* yang berarti rata-rata. Hasil analisis deskriptif dapat dilihat pada tabel di bawah ini sebagai berikut.

Tabel 4.3 Hasil Analisis Deskriptif (1/2)

Item Pertanyaan	N	Mean
1	2	3
X <sub>1.1</sub>	60	1.97
X <sub>1.2</sub>	60	2.03
X <sub>1.3</sub>	60	<b>2.92</b>
X <sub>1.4</sub>	60	2.58
X <sub>1.5</sub>	60	2.38

Tabel 4.3 Hasil Analisis Deskriptif (2/2)

Item Pertanyaan	N	Mean
1	2	3
X <sub>2.1</sub>	60	2.08
X <sub>2.2</sub>	60	2.08
X <sub>2.3</sub>	60	2.05
X <sub>2.4</sub>	60	2.63
X <sub>2.5</sub>	60	2.48
X <sub>3.1</sub>	60	2.08
X <sub>3.2</sub>	60	2.48
X <sub>3.3</sub>	60	2.52
X <sub>3.4</sub>	60	2.45
X <sub>3.5</sub>	60	2.33
X <sub>3.6</sub>	60	<b>1.90</b>

Berdasarkan nilai *mean* yang didapat secara keseluruhan, yang paling rendah terletak pada item pertanyaan X<sub>3.6</sub> (Alih fungsi lahan yang merugikan) yakni dengan nilai *mean* 1,90, dan tertinggi berada pada item pertanyaan X<sub>1.3</sub> (Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM) yakni dengan nilai *mean* 2,92. Sehingga hal ini menunjukkan bahwa menurunnya serta menghentikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM meningkat sebesar 2,92%.

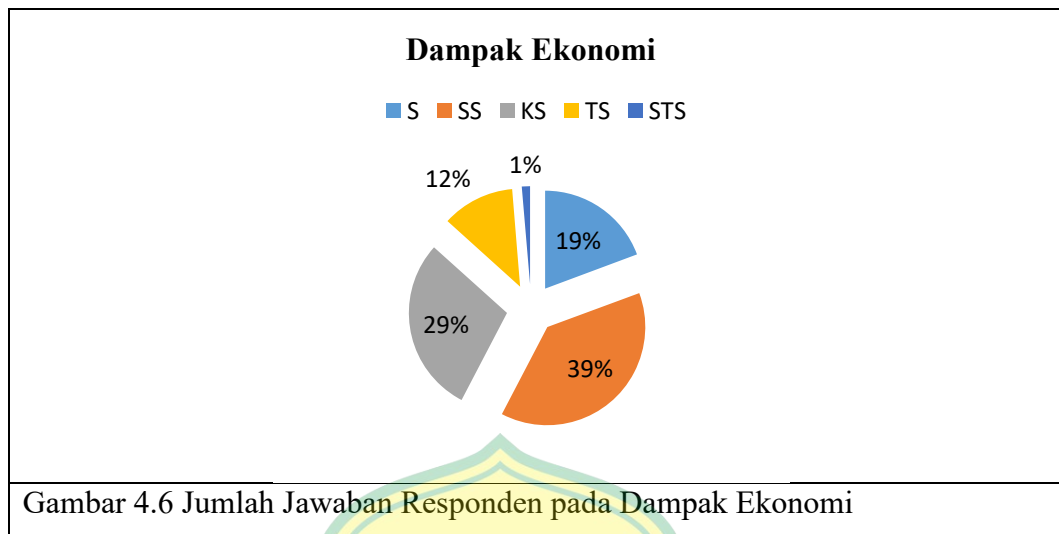
#### 4.6 Dampak Pembangunan Jalan Tol

Sampel dalam penelitian ini diambil di Desa Sukadamai, Sukamulia dan Saree Aceh. Dari keseluruhan jawaban keenam puluh responden, selanjutnya dilakukan distribusi persentase responden terhadap variabel-variabel yang telah ditentukan. Untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol terhadap aspek ekonomi, sosial dan lingkungan. Penjabaran hasil rekapitulasi dan indeks persentase dapat dilihat sebagai berikut.

##### 4.6.1 Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Aspek Ekonomi, Sosial dan Lingkungan

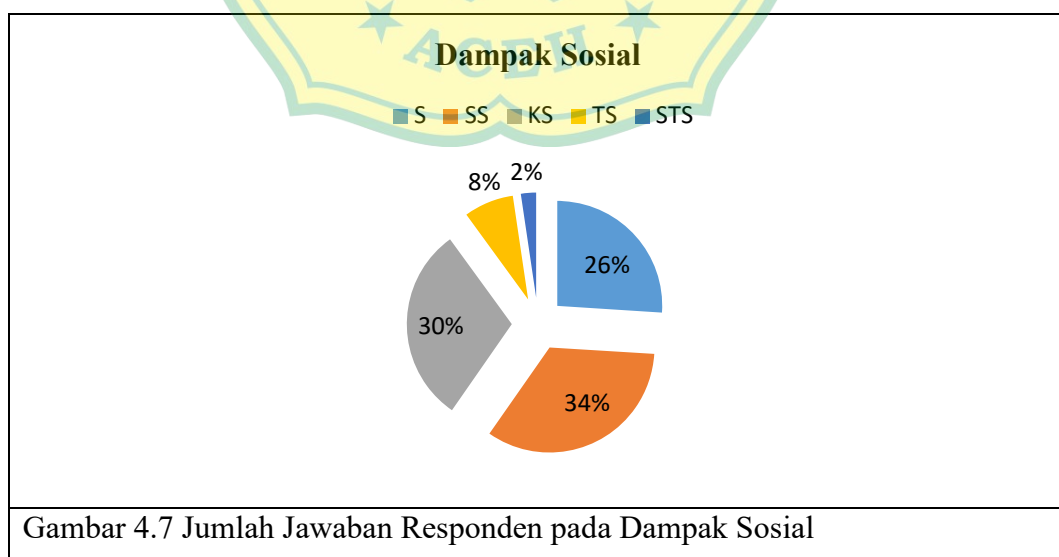
Sampel dalam penelitian ini diambil di Desa Sukadamai, Sukamulia dan Saree Aceh. Dari keseluruhan jawaban keenam puluh responden.

## 1. Variabel Dampak Ekonomi



Berdasarkan gambar diatas jawaban dengan skor 2 (SS) paling diungguli yakni sebanyak 39% dari jawaban untuk seluruh indikator yang ada pada variabel dampak ekonomi, yang mana para responden menyetujui bahwa adanya pembangunan jalan tol sangat berdampak negatif terhadap dampak ekonomi di kawasan Saree dan sekitarnya.

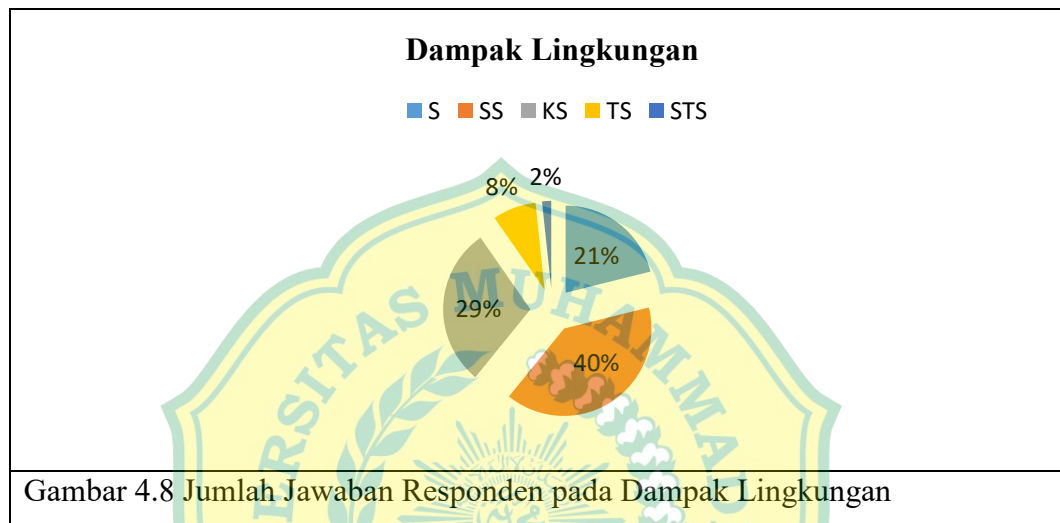
## 2. Variabel Dampak Sosial



Berdasarkan gambar diatas jawaban dengan skor 2 (SS) paling diungguli

yakni sebanyak 34% dari jawaban untuk seluruh indikator yang ada pada variabel dampak sosial, yang mana para responden menyetujui bahwa adanya pembangunan jalan tol sangat berdampak negatif terhadap dampak sosial di kawasan Saree dan sekitarnya.

### 3. Variabel Dampak Lingkungan



Berdasarkan gambar diatas jawaban dengan skor 2 (SS) paling diungguli yakni sebanyak 40% dari jawaban untuk seluruh indikator yang ada pada variabel dampak lingkungan, yang mana para responden menyetujui bahwa adanya pembangunan jalan tol sangat berdampak negatif terhadap dampak lingkungan di kawasan Saree dan sekitarnya.

### 1.7 Respon Hasil Wawancara

Berdasarkan hasil wawancara dan pertanyaan terbuka dengan pihak penjual keripik di Saree, secara garis besar mereka berpendapat dengan adanya pembangunan jalan tol, tidak dirasakan dampak positifnya melainkan dampak negative yang mereka rasakan karena terjadi adanya penurunan pendapatan, kurangnya pembeli diakibatkan para pengendara melewati jalan tol. Dimana dulunya pendapatan dalam sehari mencapai 2 juta, tetapi sekarang hanya 800 ribu saja dalam sehari. Dalam hal ini mereka mengharapkan dapat adanya peluang

membuka usaha keripik di *rest area* jalan tol, untuk dapat mengembangkan Kembali usaha keripik yang sudah ada sejak dulu dan untuk meningkatkan Kembali pembeli dan pemasukan tentunya.

## 1.8 Hasil Observasi

Sebelum melakukan penelitian lebih lanjut, peneliti terlebih dahulu melakukan pengamatan pada lokasi penelitian yang bertempat di Kecamatan Leumbah Seulawah. Dari hasil observasi/pengamatan beberapa lokasi yang terdampak pembangunan jalan Tol antara lain adalah permukiman warga, persawahan, pedagang dan jalan. Dari hasil pengamatan tersebut peneliti menyimpulkan sebagai berikut:

### 1. Permukiman Warga

Dari hasil observasi permukiman warga di Kecamatan Leumbah Seulawah yang terdiri dari Desa Sukadamai, Sukamulia dan Saree Aceh, yang pada awalnya daerah tersebut adalah permukiman warga namun adanya beberapa tempat yang terkena pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol, sehingga adanya dampak negatif meliputi berkurangnya lahan produktif, perubahan sosial ekonomi masyarakat, dan potensi gangguan lingkungan. Berikut dapat dilihat foto saat dilakukan observasi.



Gambar 4.9 Obsevasi Permukiman Warga

## 2. Persawahan

Lain halnya dengan persawahan di Saree yang pada awalnya di gunakan sebagai lahan produktif namun sekarang digunakan sebagai jalan Tol, walau tidak sepenuhnya. Posisi atau letak persawahan di Desa Saree menjadi lahan pembebasan untuk jalan tol maupun pelebaran jalan untuk akses tol. Pembangunan jalan tol juga memberikan dampak yang kompleks terhadap persawahan, dimana pembangunan jalan tol berpotensi memisahkan lahan sawah dan menimbulkan masalah genangan air saat musim hujan jika tidak ada saluran pembuangan yang memadai. Berikut dapat dilihat foto saat dilakukan observasi.



## 3. Pedagang

Setelah jalan tol dibuka, pedagang di Saree mulai merasakan dampak negatif, terutama penurunan omzet penjualan. Beberapa pedagang melaporkan penurunan drastis, bahkan setengah dari pendapatan sebelumnya. Hal ini disebabkan oleh peralihan pengguna jalan tol yang memilih jalur baru, menghindari Saree yang sebelumnya menjadi jalur ramai. Dampak negatif ini dirasakan oleh pedagang makanan, minuman, dan oleh-oleh khas Saree, yang biasanya ramai dikunjungi pengendara yang melintas. Berikut dapat dilihat foto saat dilakukan observasi.



Gambar 4.11 Obsevasi Pedagang

#### 4. Jalan

Dari hasil observasi setelah adanya jalan tol tidak memberikan dampak yang signifikan terhadap arus jalan, hanya pada saat proses pembangunan jalan Tol arus lalu lintas sedikit terganggu karena adanya keluar masuk mobil proyek pada saat pembangunan. Hanya saja saat dibukanya jalan tol jalan Saree menjadi lebih sepi, diakibatkan para pengendara memilih untuk beralih jalan tol. Berikut dapat dilihat foto saat dilakukan observasi.



Gambar 4.12 Obsevasi Jalan

## 1.9 Hasil Pengukuran Lapangan

Dari hasil penelitian dilaksanakan pada ruas Jalan di Kecamatan Leumbah Seulawah didapat data geometrik jalan dengan tipe jalan perkotaan 4/2 D atau dua lajur satu arah tanpa median, untuk lebar jalan 3 meter per lajur serta lebar bahu jalan sebesar 2.5 meter.

### 4.9.1 Hasil Analisis Volume Lalu Lintas

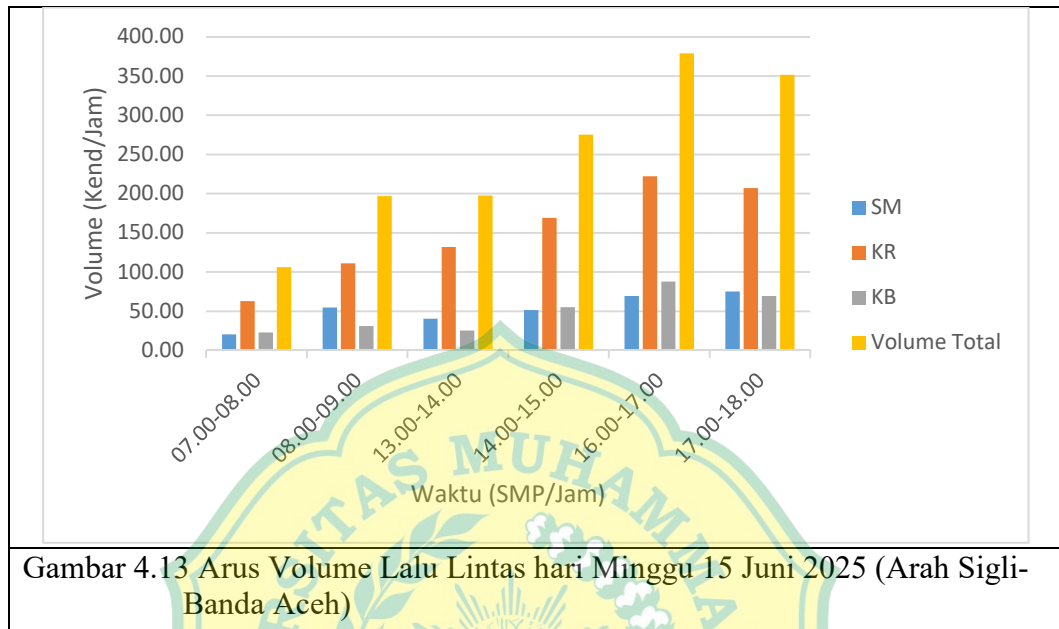
Perhitungan untuk menentukan volume lalu lintas dalam satuan mobil penumpang (SMP) digunakan ekivalen mobil penumpang (Ekr) untuk jenis kendaraan yang berbeda. Hasil pengamatan volume lalu lintas selama 2 hari 15 menit tertuang dalam pengrekan data dari pengamatan dilapangan. Dipilih pada waktu tertentu untuk menggambarkan kondisi lalu lintas yang semaksimal mungkin untuk melawati jalan yang dimaksud. Dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4.4. Volume lalu lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Sigli-Banda Aceh)

Waktu	Arus Lalu lintas	Kendaraan SM		Kendaraan KR		Kendaraan KB		Volume Total	
		Kend /Jam	ekr SM= 0,25 Smp/ Jam	Kend /Jam	Ekr KR =1.0 Smp /jam	Kend /Jam	Ekr KB =1.2 Smp /jam	Kend /Jam	Smp /Jam
07.00-08.00	Sigli-Banda Aceh	81	20,25	63	63	19	22,8	163	<b>106,05</b>
08.00-09.00	Sigli-Banda Aceh	219	54,75	111	111	26	31,2	356	196,95
12.00-13.00	Sigli-Banda Aceh	162	40,50	132	132	21	25,2	315	197,70
13.00-14.00	Sigli-Banda Aceh	205	51,25	169	169	46	55,2	420	275,45
16.00-17.00	Sigli-Banda Aceh	277	69,25	222	222	73	87,6	572	<b>378,85</b>
17.00-18.00	Sigli-Banda Aceh	301	75,25	207	207	58	69,6	566	351,85

Berdasarkan dari Tabel 4.4 di atas menjelaskan bahwa untuk volume lalu lintas pada hari Minggu 15 Juni 2025 arah Sigli-Banda Aceh terbesar yaitu 378.85

smp/jam pada pukul 16.00-17.00 Wib. Sedang untuk volume lalu lintas yang terendah pada pukul 17.00-08.00 Wib yaitu sebesar 106.05 smp/jam.



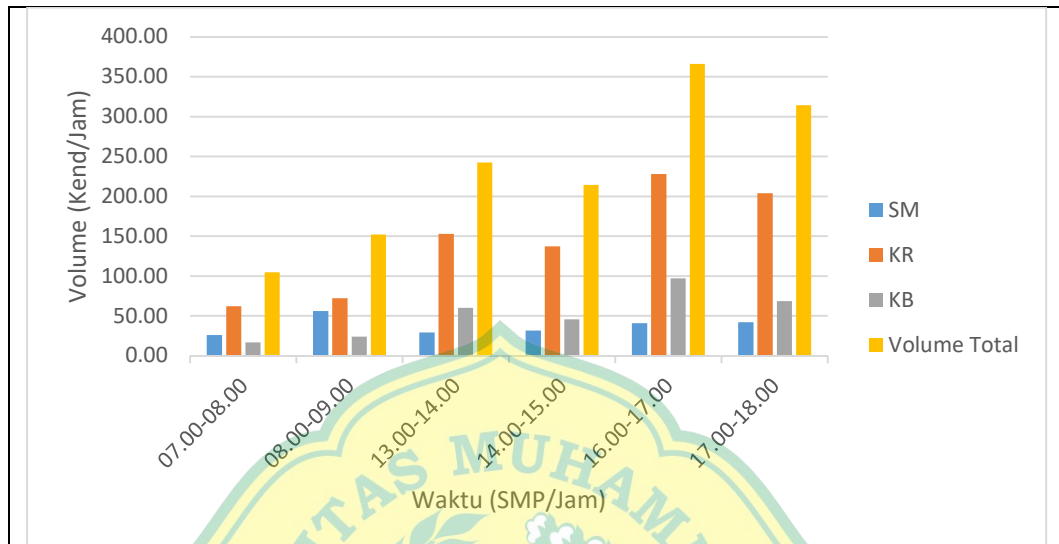
Gambar 4.13 Arus Volume Lalu Lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Sigli-Banda Aceh)

Tabel 4.5. Volume lalu lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli)

Waktu	Arus lalu lintas	Kendaraan SM		Kendaraan KR		Kendaraan KB		Volume Total	
		Kend /Jam	ekr SM= 0,25 Smp/Jam	Kend /Jam	Ekr KR =1.0 Smp/Jam	Kend /Jam	Ekr KB =1.2 Smp/Jam	Kend /Jam	Smp /Jam
07.00-08.00	Sigli-Banda Aceh	104	26,00	62	62	14	16,8	180	<b>104,80</b>
08.00-09.00	Sigli-Banda Aceh	225	56,25	72	72	20	24	317	152,25
12.00-13.00	Sigli-Banda Aceh	117	29,25	153	153	50	60	320	242,25
13.00-14.00	Sigli-Banda Aceh	127	31,75	137	137	38	45,6	302	214,35
16.00-17.00	Sigli-Banda Aceh	164	41,00	228	228	81	97,2	473	<b>366,20</b>
17.00-18.00	Sigli-Banda Aceh	168	42,00	204	204	57	68,4	429	314,40

Tabel 4.5 diatas menjelaskan bahwa untuk volume lalu lintas pada hari Minggu 15 Juni 2025 arah Banda Aceh-Sigli terbesar yaitu 366.20 smp/jam

terjadi pada pukul 16:00-17.00 Wib. Sedangkan untuk volume lalu lintas yang terendah terjadi pada pukul 07:00-08:00 Wib sebesar 104.80 smp/jam.

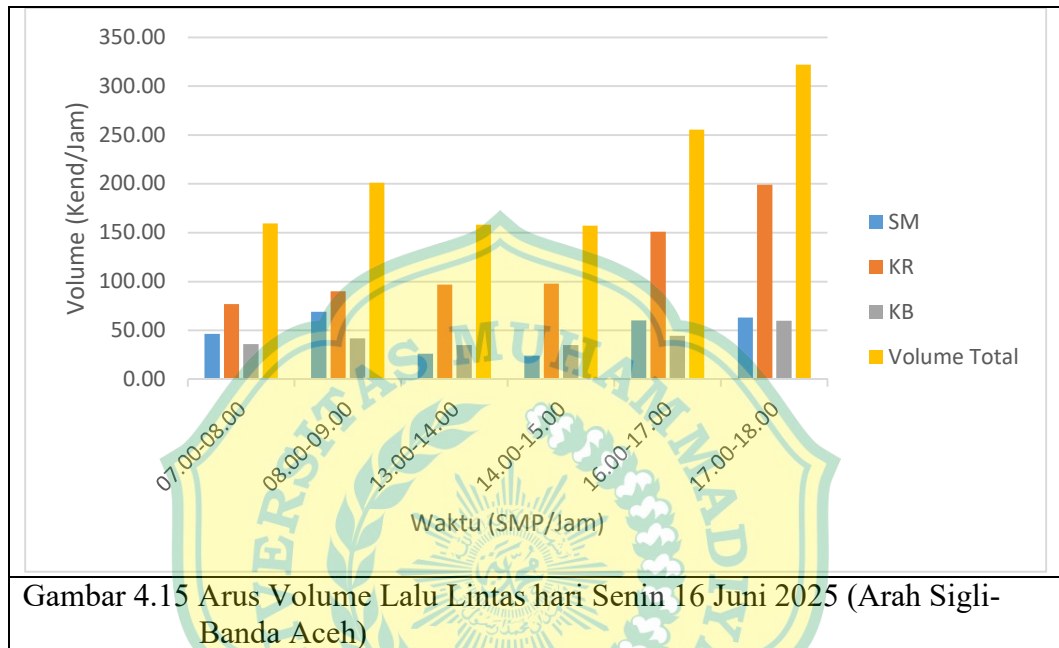


Gambar 4.14 Arus Volume Lalu Lintas hari Minggu 15 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli)

Tabel 4.6. Volume lalu lintas hari Senin 16 Juni 2025 (Arah Sigli-Banda Aceh)

Waktu	Arus Lalu lintas	Kendaraan SM		Kendaraan KR		Kendaraan KB		Volume Total	
		Kend /Jam	ekr SM= 0,25 Smp/ Jam	Kend /Jam	Ekr KR =1.0 Smp /jam	Kend /Jam	Ekr KB =1.2 Smp /jam	Kend /Jam	Smp /Jam
07.00-08.00	Sigli-Banda Aceh	186	46,50	77	77	30	36	293	159,50
08.00-09.00	Sigli-Banda Aceh	276	69,00	90	90	35	42	401	201,00
12.00-13.00	Sigli-Banda Aceh	105	26,25	97	97	29	34,8	231	158,05
13.00-14.00	Sigli-Banda Aceh	97	24,25	98	98	29	34,8	224	<b>157,05</b>
16.00-17.00	Sigli-Banda Aceh	241	60,25	151	151	37	44,4	429	255,65
17.00-18.00	Sigli-Banda Aceh	252	63,00	199	199	50	60	501	<b>322,00</b>

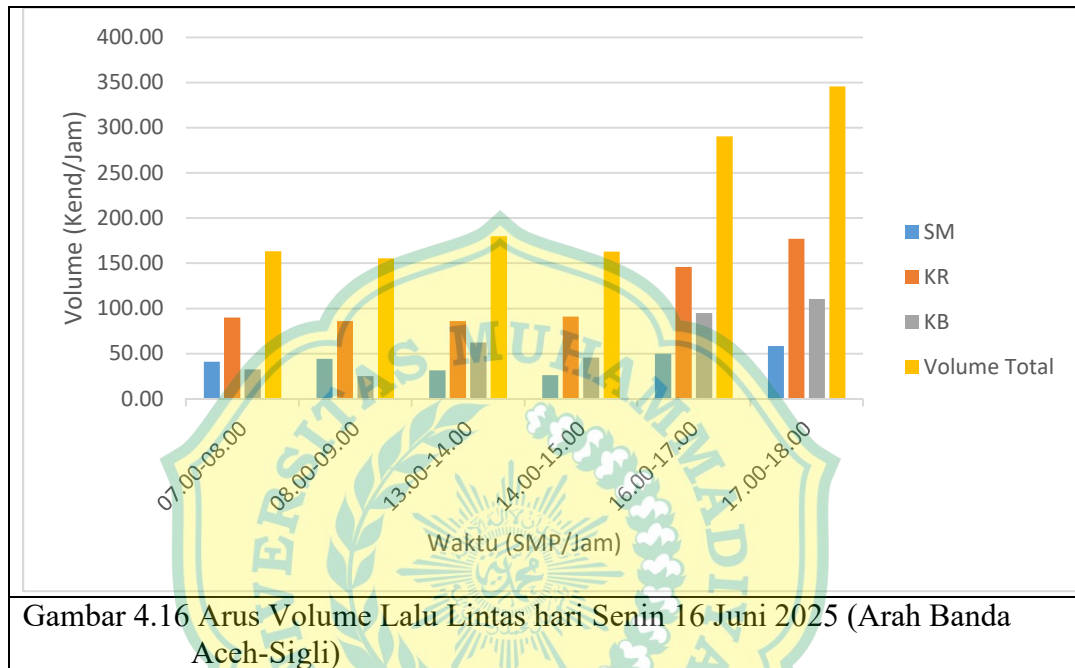
Dapat dilihat dari Tabel 4.6 di atas menjelaskan bahwa untuk volume lalu lintas pada hari Senin 16 Juni 2025 arah Sigli-Banda Aceh terbesar yaitu 322.00 smp/jam pada pukul 17.00-18.00 Wib. Sedang untuk volume lalu lintas yang terendah pada pukul 14.00-15.00 Wib yaitu sebesar 157.05 smp/jam.



Tabel 4.7. Volume lalu lintas hari Senin 16 Juni 2025 (Arah Banda Aceh-Sigli)

Waktu	Arus lalu lintas	Kendaraan SM		Kendaraan KR		Kendaraan KB		Volume Total	
		Kend /Jam	ekr SM= 0,25 Smp/Jam	Kend /Jam	Ekr KR =1.0 Smp/Jam	Kend /Jam	Ekr KB =1.2 Smp/Jam	Kend /Jam	Smp /Jam
07.00-08.00	Sigli-Banda Aceh	164	41,00	90	90	27	32,4	281	163,40
08.00-09.00	Sigli-Banda Aceh	177	44,25	86	86	21	25,2	284	<b>155,45</b>
12.00-13.00	Sigli-Banda Aceh	126	31,50	86	86	52	62,4	264	179,90
13.00-14.00	Sigli-Banda Aceh	105	26,25	91	91	38	45,6	234	162,85
16.00-17.00	Sigli-Banda Aceh	199	49,75	146	146	79	94,8	424	290,55
17.00-18.00	Sigli-Banda Aceh	233	58,25	177	177	92	110,4	502	<b>345,65</b>

Selanjutnya dari Tabel 4.7 diatas menjelaskan bahwa untuk volume lalu lintas pada hari Senin 16 Juni 2025 arah Banda Aceh-Sigli terbesar yaitu 345.65 smp/jam terjadi pada pukul 17:00-18:00 Wib. Sedangkan untuk volume lalu lintas yang terendah terjadi pada pukul 08:00-09:00 Wib sebesar 155.45 smp/jam.

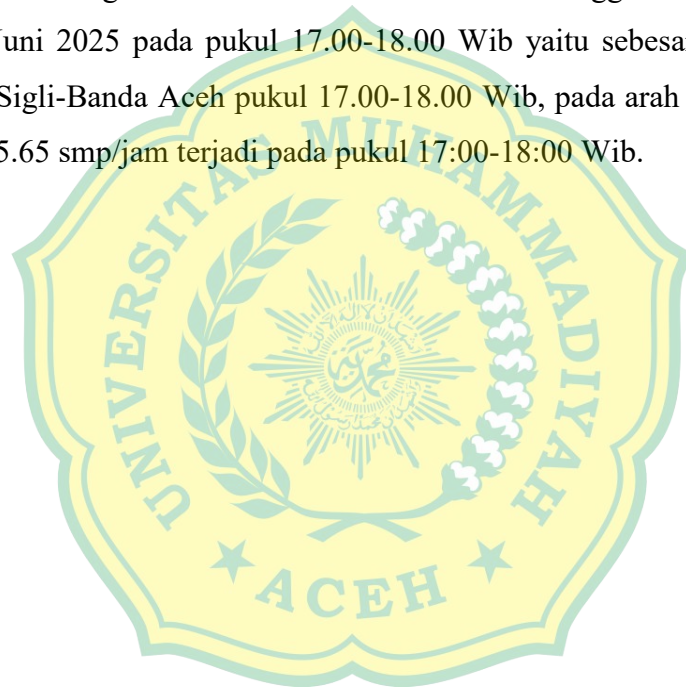


### 1.10 Pembahasan

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi dapat dilihat bahwa setelah adanya jalan tol Sigli – Banda Aceh yang melintasi, masyarakat di kawasan Saree serta responden tidak timbul pengaruh positif baik dari segi ekonomi, sosial dan lingkungan. Didapatkan beberapa dampak negative terhadap aspek ekonomi, seperti penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM) serta potensi kehilangan pekerjaan bagi sebagian Masyarakat. Selanjutnya terhadap aspek sosial dampak negative yang dirasakan seperti kondisi sosial masyarakat dan merubah berbagai aspek ekonomi Masyarakat seperti perubahan gaya hidup dan lingkungan, hilangnya mata pencaharian, peningkatan biaya hidup, hilangnya budaya dan tradisi local. Kemudian Dampak negatif terhadap aspek lingkungan, yaitu Pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang, merusak

lingkungan secara signifikan, yang mencakup perubahan dalam intensitas resapan air, kerusakan ekosistem, serta peningkatan polusi udara dan suara.

Hasil pengamatan volume lalu lintas selama 1 hari 15 menit tertuang dalam pengrekanan data dari pengamatan dilapangan. Dimana hasil pengolahan data dan analisa data di lapangan pada jalan di Kecamatan Leumbah Seulawah, bahwa volume lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Minggu 15 Juni 2025 yaitu sebesar 378.85 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 16.00-17.00 Wib. Pada arah Banda Aceh-Sigli yaitu sebesar 366.20 smp per jam pada pukul 16:00-17.00 Wib. Sedangkan untuk volume lalu lintas tertinggi terbesar terjadi pada Senin 16 Juni 2025 pada pukul 17.00-18.00 Wib yaitu sebesar 322.00 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 17.00-18.00 Wib, pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 345.65 smp/jam terjadi pada pukul 17:00-18:00 Wib.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan dari hasil dan pembahasan dapat diambil kesimpulan dan saran-saran terkait hasil penelitian. Beberapa kesimpulan saran tersebut dapat dilihat sebagai berikut.

#### 5.1 Kesimpulan

Dari Hasil penelitian yang telah dilakukan dapat di ambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli berdampak terhadap para pedagang penjual keripik di Saree, dimana terdapat pada pertanyaan di variabel  $X_{1.3}$  (Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM) yakni dengan nilai *mean* 2,92.
2. Saat ini pembangunan jalan tol memberikan dampak tidak baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap kehidupan masyarakat Desa Sukadamai, Sukamulia dan Saree Aceh. Berikut adalah dampak dari pembangunan jalan tol Sigli-Banda Aceh:
  - a. Dampak negatif terhadap aspek ekonomi yaitu, penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM), peningkatan harga properti di sekitar jalan tol, dan potensi kehilangan pekerjaan bagi sebagian masyarakat.
  - b. Dampak negatif terhadap aspek sosial, yaitu perubahan kebiasaan masyarakat, Berdampak negatif terhadap kondisi sosial masyarakat dan merubah berbagai aspek ekonomi masyarakat, Berdampak bagi masyarakat secara sosial terutama bagi masyarakat yang langsung berada di sekitar jalan tol tersebut.
  - c. Dampak negatif terhadap aspek lingkungan, yaitu Pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang, merusak lingkungan secara signifikan, yang mencakup perubahan dalam intensitas resapan air, kerusakan ekosistem, serta peningkatan polusi udara dan suara, dampak

ini juga dapat menyebabkan perubahan iklim, musim panas berkepanjangan, banjir, dan masalah kesehatan akibat polusi udara.

3. Terlepas dari kontroversi dan perdebatan akan dampak negatif tersebut, sarana yang menghubungkan Sigli Banda Aceh memang sangat dibutuhkan, karena pertumbuhan ekonomi dan sosial membutuhkan sarana transportasi yang cepat dan efisien.
4. Dalam hal ini mereka mengharapkan dapat peluang membuka usaha keripik di *rest area* jalan tol, untuk dapat mengembangkan kembali usaha keripik yang sudah ada sejak dulu dan untuk meningkatkan kembali pembeli dan pemasukan tentunya, karena *rest area* menawarkan potensi bisnis yang menjanjikan. Membuka usaha di *rest area* jalan tol memiliki dampak positif yang signifikan, terutama dalam hal peningkatan ekonomi.
5. Hasil pengamatan volume lalu lintas diketahui bahwa volume lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Minggu 15 Juni 2025 yaitu sebesar 378.85 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 16.00-17.00 Wib. Pada arah Banda Aceh-Sigli yaitu sebesar 366.20 smp/jam pada pukul 16:00-17.00 Wib. Sedangkan untuk volume lalu lintas tertinggi terbesar terjadi pada Senin 16 Juni 2025 pada pukul 17.00-18.00 Wib yaitu sebesar 322.00 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 17.00-18.00 Wib, pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 345.65 smp/jam terjadi pada pukul 17:00-18:00 Wib.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan, maka dikemukakan beberapa saran yaitu:

1. Bagi masyarakat di Kawasan Saree, setelah dirasakan dampak negatif dari pembangunan jalan tol Sigli-Banda Aceh, maka diharapkan agar masyarakat yang berubah mata pencahariannya untuk memahami atau melihat kondisi di sekitar desa tersebut supaya mata pencaharian mereka sesuai dengan kondisi desa tersebut setelah pembangunan jalan tol.

2. Bagi Pemerintah diharapkan lebih melihat lagi masyarakat di kawasan Saree, dimana diharapkan dapat membantu mengembangkan kembali potensi ekonomi, sosial dan lingkungan khususnya pada kawasan Saree yang sudah merasakan dampak negatifnya. Demi menunjang kesejahteraan masyarakat, pemerintahan dapat merencanakan pengembangan wilayah secara lebih strategis, ini membantu mewujudkan visi jangka panjang dan pembangunan berkelanjutan.
3. Untuk penelitian berikutnya, diharapkan untuk melakukan studi yang lebih komprehensif tentang strategi yang efektif terhadap dampak sosial, ekonomi dan masyarakat dari pembangunan jalan tol Sigli-Banda Aceh. Fokuskan penelitian pada identifikasi dan evaluasi berbagai strategi yang dapat diterapkan untuk mengurangi dampak negatif dan meningkatkan manfaat positif dari pembangunan infrastruktur ini bagi masyarakat yang terdampak.



## DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Barirotuttaqiyyah, D., Muta'ali, L., & Kurniawan, A. 2020. *Variasi Spasial Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Tingkat Kesejahteraan Petani Desa Koripan, Kec. Susukan, Kab. Semarang*. Jurnal Widya Laksana, 9(1), 1–8.
- Jaya, E. L. 2018. *Dampak Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Sekitar Gerbang Tol Di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung*.
- Mukhlis, J., & Soetomo, S. 2017. *Analisis Pengaruh Exit Toll Terhadap Tata Guna Lahan di Kabupaten Brebes*. Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota, 13(3), 327–338.
- Naeruz, M., Damayanti, A., & Tanjung, M. 2022. *Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera terhadap Pendapatan Masyarakat Bagian Sumatera Utara (Medan-Tebing Tinggi)*. Aisyah Damayanti Mira Tanjung. Jurnal Pendidikan Tambusai, 6(1), 527–532.
- NI, F. Y. 2018. *Dinamika Masyarakat Desa Bangkak Kec. Banyudono Kabupaten Boyolali terhadap Pembangunan Jalan Tol ruas Solo-Boyolali*, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- Nurhayati, S., Christianto, P. A., Zahro, Z., & Sabana, C. 2020. *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan dan Exit Tol di Wilayah Kota Pekalongan*. Jurnal Litbang Kota Pekalongan, 18(1).
- PERMEN Kementrian PUPR, 2018. *Tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Di Kementrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, 2006, PP No. 34 Tahun 2006 *Tentang Jalan*, Jakarta.
- PKJI. 2023. *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Prasetyo, S. A., & Djunaedi, A. 2019. *Perubahan Perkembangan Wilayah Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Jalan Tol*. Jurnal Litbang Sukowati, 3(1), 61–74.

- Rani, H. A., & Azlan, M. 2020. *Dampak Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli Terhadap Lingkungan*. Tameh: Journal of Civil Engineering, 9(1), 11-21.
- Rani, H. A., & Arlianti, N. 2024. *Dasar-Dasar Statistika dan Probabilitas dalam Ilmu Sains*. Yogyakarta Deepublish.
- Riyanto, E. 2021. *Dentifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Nilai Properti Residensial Berdasarkan Persepsi Penilai Pemerintah*. Info Artha, 5(1), 55–65.
- Saputro, I. R. 2024. *Dampak Psikososial Pembangunan Jalan Tol di Indonesia*. *ULIL ALBAB: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 3(2), 328-336.
- Siswanto, V. A., Wahjuningsih, T. P., & Murtini, M. 2019. *Dampak pembangunan jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi dan lingkungan pada usaha batik dan perhotelan di Kota Pekalongan*. *Jurnal Litbang Kota Pekalongan*, 17.
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, S. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2022. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suseno, D. P., Soedarsono, S., & Anindyawati, N. 2017. *Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Di Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes (Studi Kasus Area Pintu Tol Brebes Timur)*. *Prosiding Sains Nasional dan Teknologi*, 1(1).
- Syahrum dan Salim. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Ciptapusaka Media,.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 *Tentang Jalan*. Jakarta.
- Utama, W. A. K. 2016. *Analisis Perkerasan Jalan Dengan Metode Analisa*

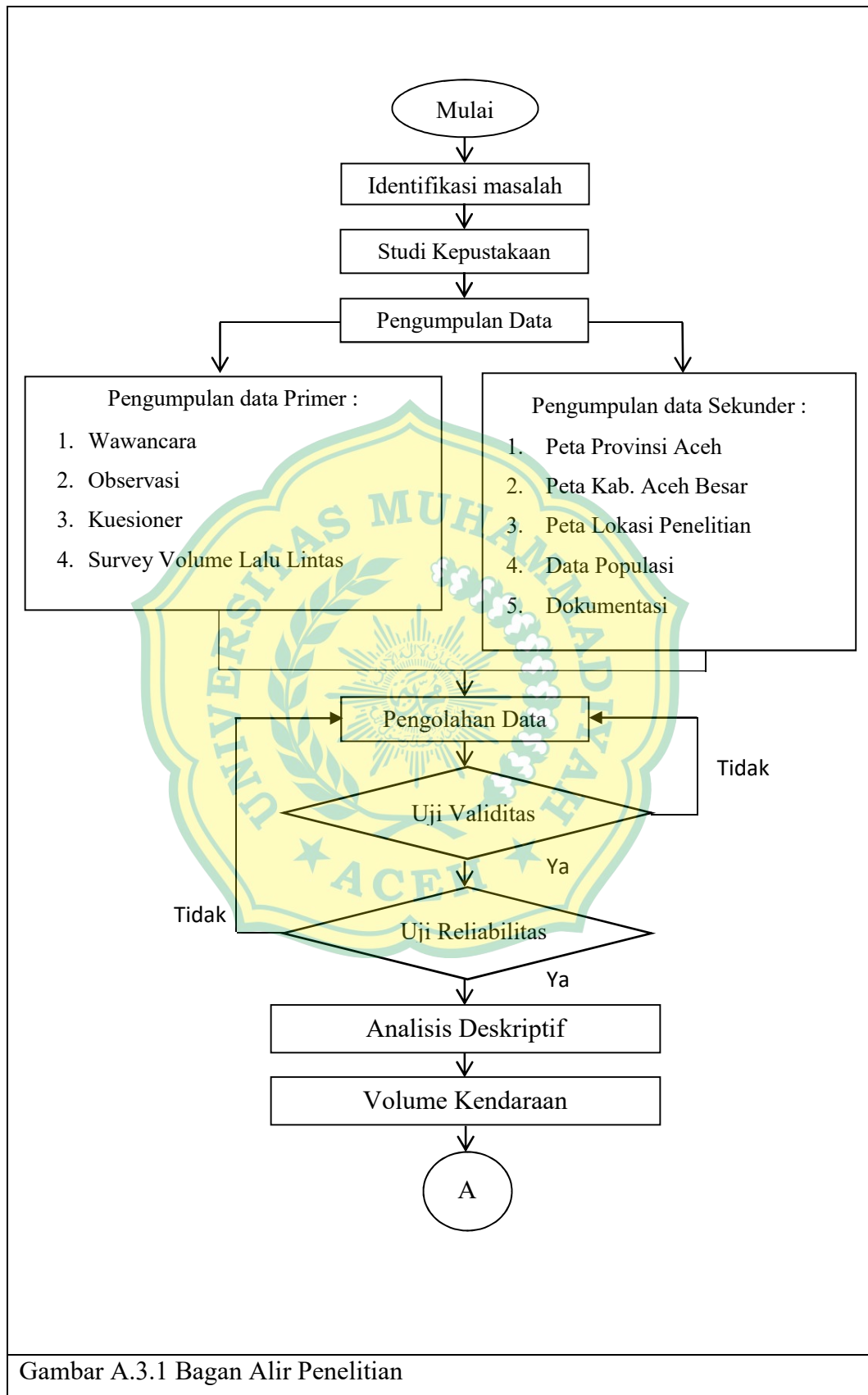
*Komponen Ruas Jalan Magelang Km 10-12 (Doctoral dissertation, UAJY).*

Wahyuning, S. 2021. *Dasar-Dasar Statistik. Yayasan Prima Agus Teknik.*

Wisnumurti, B., Widyastuti, H. 2020. *Perencanaan Gerbang Tol Sigli-Banda Aceh.* Jurnal Teknik. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

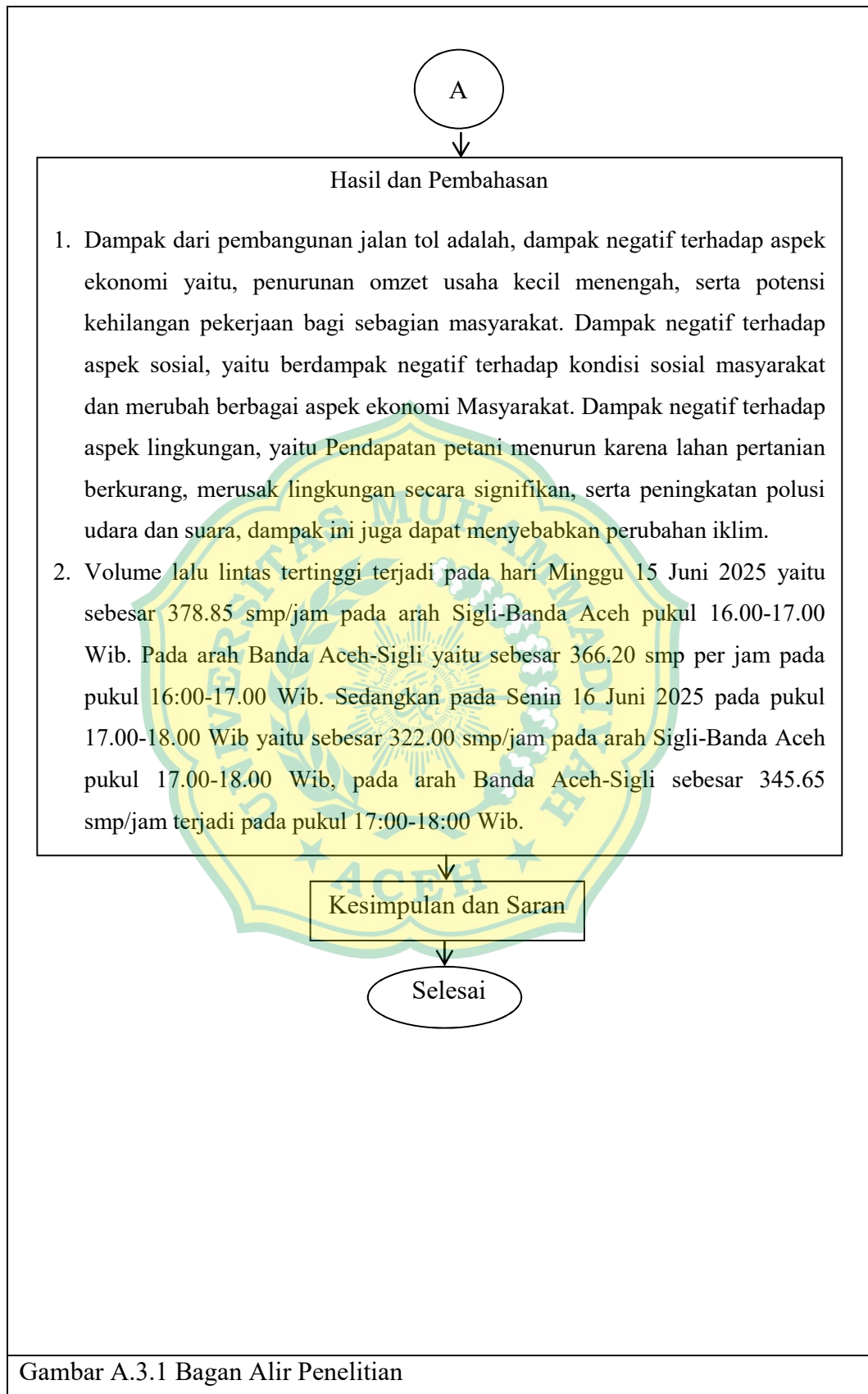


## LAMPIRAN A



Gambar A.3.1 Bagan Alir Penelitian

## LAMPIRAN A

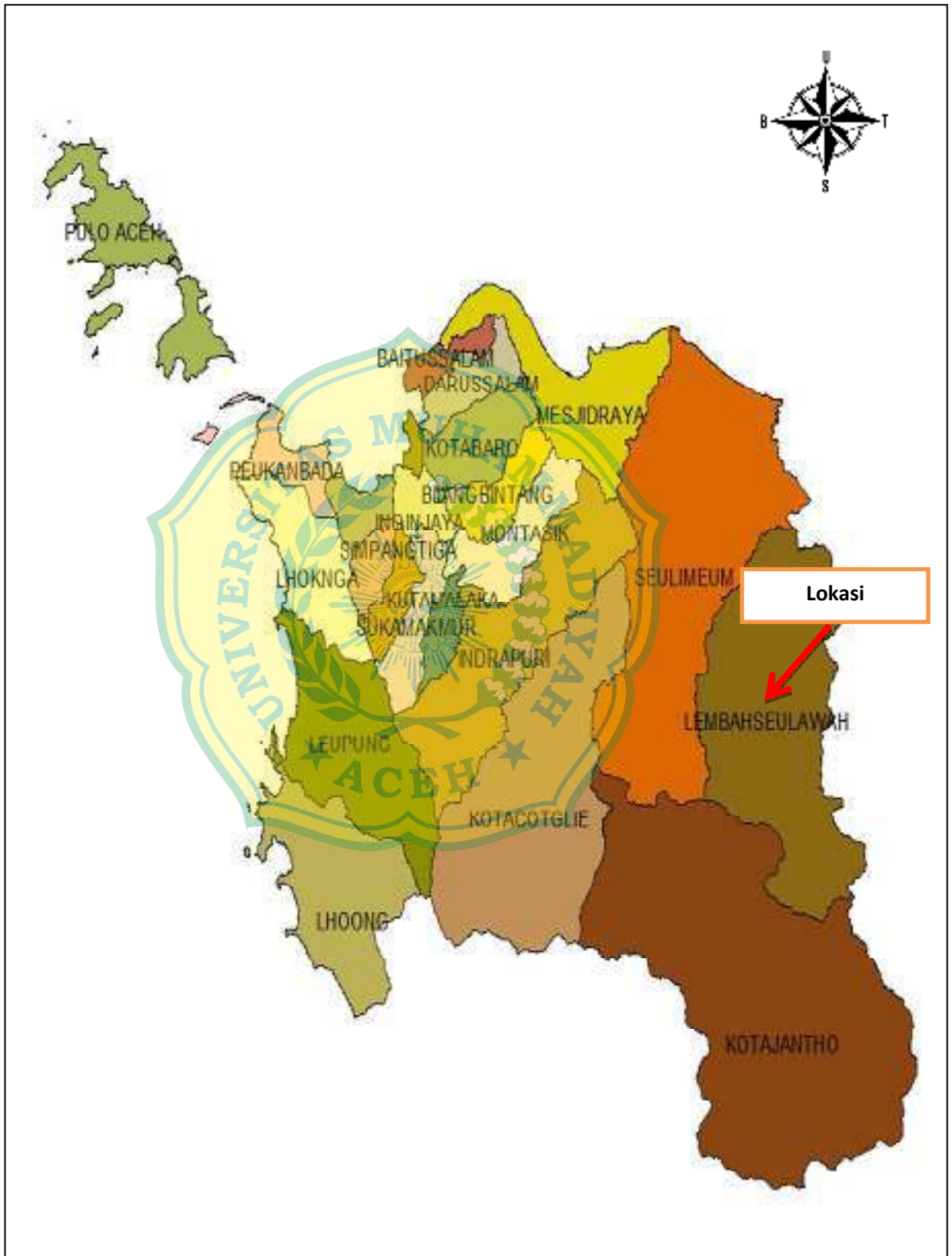


LAMPIRAN A



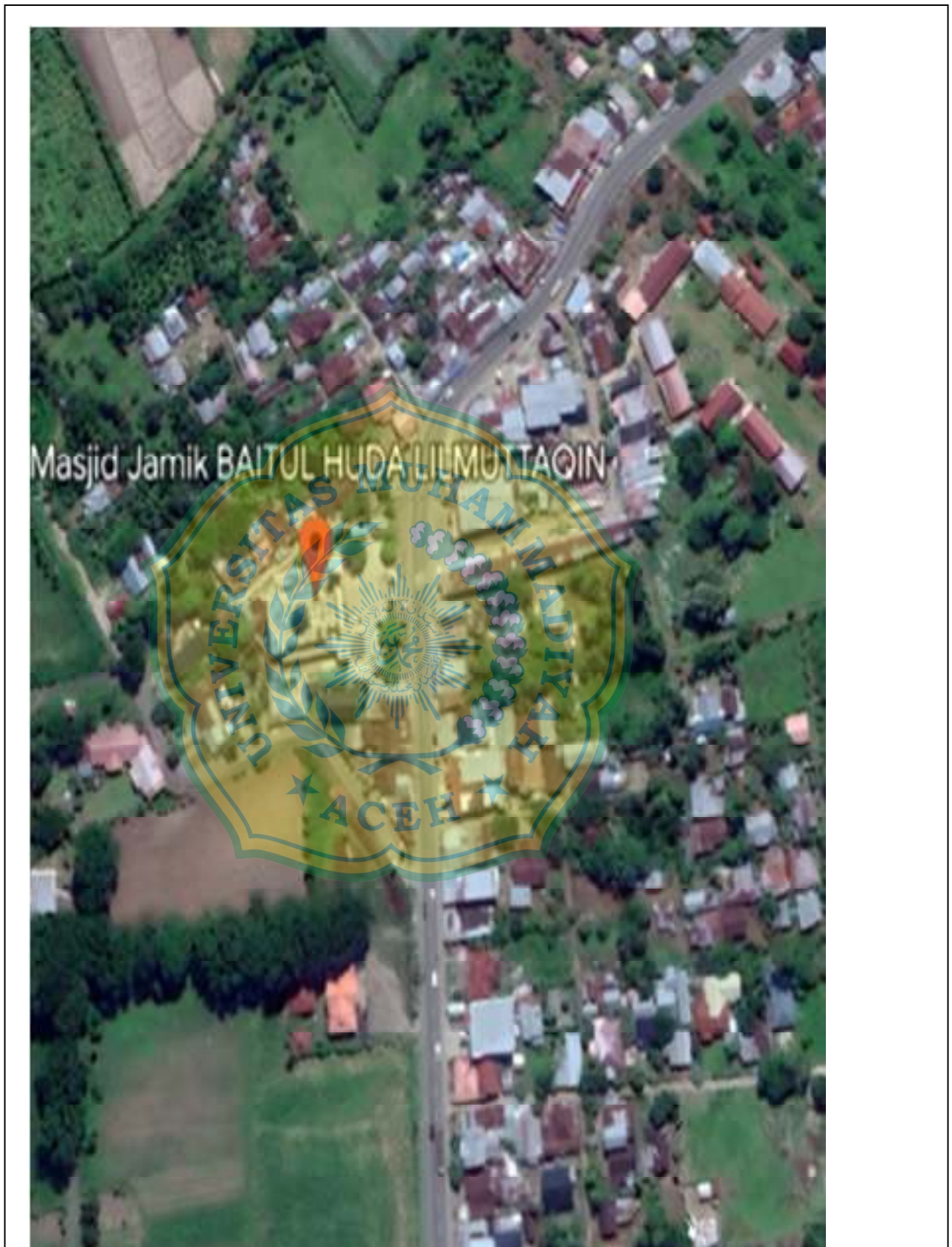
Gambar A.3.2 : Peta Provinsi Aceh  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com) (2024)

LAMPIRAN A



Gambar A.3.3 : Peta Kabupaten Aceh Besar  
Sumber : <https://peta-hd.com/peta-provinsi-aceh/> (2024)

LAMPIRAN A



Gambar A.3.4 : Denah Lokasi Penelitian

Sumber : Google Eart, 2024

**LAMPIRAN A**



Gambar A.4.1 : Kondisi Jalan dan Pengukuran Volume Lalu Lintas  
Waktu : 15 Juni 2025



Gambar A.4.2 : Kondisi Jalan dan Pengukuran Volume Lalu Lintas  
Waktu : 15 Juni 2025

**LAMPIRAN A**



Gambar A.4.3 : Observasi  
Waktu : 15 Juni 2025



Gambar A.4.4 : Observasi  
Waktu : 15 Juni 2025

**LAMPIRAN A**



Gambar A.4.5 : Kondisi Jalan  
Waktu : 17 Juni 2025



Gambar A.4.6 : Kondisi Jalan  
Waktu : 17 Juni 2025

**LAMPIRAN A**



Gambar A.4.7 : Kondisi Jalan  
Waktu : 17 Juni 2025



Gambar A.4.8 : Pengisian Kuisisioner dan Wawancara  
Waktu : 17 Juni 2025

**LAMPIRAN A**



Gambar A.4.9 : Pengisian Kuisisioner dan Wawancara  
Waktu : 17 Juni 2025



Gambar A.4.10 : Pengisian Kuisisioner dan Wawancara  
Waktu : 17 Juni 2025

**LAMPIRAN B**

Tabel B.2.1 Distribusi Nilai  $R_{tabel}$  (1/2)

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	1,0000
2	0,9000	0,9500	0,9800	0,9900	0,9990
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	0,8343	0,9249
7	0,5822	0,6664	0,7498	0,7977	0,8983
8	0,5494	0,6319	0,7155	0,7646	0,8721
9	0,5214	0,6021	0,6851	0,7348	0,8470
10	0,4973	0,5760	0,6581	0,7079	0,8233
11	0,4762	0,5529	0,6339	0,6835	0,8010
12	0,4575	0,5324	0,6120	0,6614	0,7800
13	0,4409	0,5140	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	0,4000	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	0,5880
27	0,3115	0,3673	0,4297	0,4705	0,5790
28	0,3061	0,3610	0,4226	0,4629	0,5703
29	0,3009	0,3550	0,4158	0,4556	0,5620
30	0,2960	0,3494	0,4093	0,4487	0,5541
31	0,2913	0,3440	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	0,2785	0,3291	0,3862	0,4238	0,5254
35	0,2746	0,3246	0,3810	0,4182	0,5189
36	0,2709	0,3202	0,3760	0,4128	0,5126
37	0,2673	0,3160	0,3712	0,4076	0,5066
38	0,2638	0,3120	0,3665	0,4026	0,5007
39	0,2605	0,3081	0,3621	0,3978	0,4950
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	0,2940	0,3457	0,3801	0,4742

## LAMPIRAN B

Tabel B.2.1 Distribusi Nilai  $R_{\text{tabel}}$  (2/2)

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
44	0,2455	0,2907	0,3420	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	0,3610	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	0,4280
55	0,2201	0,2609	0,3074	0,3385	0,4244
56	0,2181	0,2586	0,3048	0,3357	0,4210
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	0,4110
60	0,2108	0,2500	0,2948	0,3248	0,4079
61	0,2091	0,2480	0,2925	0,3223	0,4048
62	0,2075	0,2461	0,2902	0,3198	0,4018
63	0,2058	0,2441	0,2880	0,3173	0,3988
64	0,2042	0,2423	0,2858	0,3150	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	0,3060	0,3850
69	0,1968	0,2335	0,2756	0,3038	0,3823
70	0,1954	0,2319	0,2737	0,3017	0,3798
71	0,1940	0,2303	0,2718	0,2997	0,3773
72	0,1927	0,2287	0,2700	0,2977	0,3748
73	0,1914	0,2272	0,2682	0,2957	0,3724
74	0,1901	0,2257	0,2664	0,2938	0,3701
75	0,1888	0,2242	0,2647	0,2919	0,3678
76	0,1876	0,2227	0,2630	0,2900	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	0,2830	0,3568
81	0,1818	0,2159	0,2550	0,2813	0,3547
82	0,1807	0,2146	0,2535	0,2796	0,3527
83	0,1796	0,2133	0,2520	0,2780	0,3507
84	0,1786	0,2120	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

Lampiran B

Tabel B.4.1 Rekapitulasi Karakteristik Responden dan Jawaban Responden

No Responden	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan Terakhir	Tempat Tinggal	Pekerjaan	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5	X3.6	TOTAL
1	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	21
2	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	2	1	2	2	3	1	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1	26
3	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	2	2	3	3	3	1	1	1	1	1	2	1	3	1	2	1	28
4	Lk	>36 Thn	SMP	Sukamulia	Pedagang	2	2	4	1	3	3	2	2	3	2	1	3	1	4	2	2	37
5	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	2	2	3	5	4	2	3	5	4	4	3	3	5	5	3	3	56
6	Lk	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	1	2	3	1	3	3	4	2	2	2	4	2	1	1	4	1	36
7	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	3	3	3	1	1	2	3	2	3	2	3	3	1	3	4	3	40
8	Lk	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	3	2	2	4	2	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	3	45
9	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	2	2	3	3	3	1	3	1	3	2	3	2	4	3	3	1	39
10	Pr	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	2	1	3	1	2	1	1	2	4	3	1	3	1	3	2	2	32
11	Pr	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	2	2	3	3	2	3	3	5	3	3	3	3	3	3	4	1	46
12	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	1	1	2	2	2	1	1	1	3	4	1	2	2	2	1	1	27
13	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	2	2	3	3	3	3	1	4	3	5	3	3	2	3	4	2	46
14	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	1	2	2	1	1	1	1	1	3	1	1	2	1	2	3	1	24
15	Pr	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	2	1	2	4	3	1	1	1	3	1	2	1	4	2	1	1	30
16	Lk	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	2	2	3	3	3	1	1	1	1	1	2	1	3	1	2	1	28
17	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	2	2	4	4	3	3	2	2	2	2	1	3	4	4	2	2	42
18	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	2	2	3	5	4	2	3	5	4	4	3	3	3	5	3	3	54
19	Pr	>36 Thn	SMP	Sukamulia	Pedagang	1	2	3	4	3	3	4	2	2	2	4	2	4	1	4	1	42
20	Pr	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	Pedagang	3	2	2	4	2	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	3	45
21	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	2	2	3	3	3	1	3	1	2	2	3	2	3	3	3	1	37
22	Pr	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	Pedagang	2	1	1	3	2	1	1	2	3	3	1	3	3	3	2	2	33
23	Pr	>36 Thn	SMP	Sukamulia	Pedagang	2	1	2	1	3	1	1	1	3	1	2	1	1	2	1	1	24
24	Pr	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	Pedagang	2	2	3	3	3	1	1	1	3	1	2	1	3	1	2	1	30
25	Lk	>36 Thn	SMP	Sukamulia	Pedagang	2	2	4	4	3	3	2	2	2	2	1	3	4	4	2	2	42
26	Pr	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	2	2	3	5	4	2	3	5	4	4	3	3	5	5	3	3	56
27	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	1	2	3	4	3	3	4	2	2	2	4	2	4	1	4	1	42
28	Pr	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Pedagang	3	3	3	4	1	2	3	2	3	2	3	3	4	3	4	3	46
29	Pr	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Pedagang	3	2	2	4	2	3	4	3	3	3	2	3	4	2	3	3	46
30	Pr	>36 Thn	SMA	Sukadamai	Pedagang	2	1	2	1	1	1	2	1	3	1	1	1	1	2	1	2	23
31	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	Petani	3	4	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	43
32	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	Petani	3	4	4	2	4	2	1	2	2	2	2	4	2	3	3	3	43
33	Lk	>36 Thn	SMA	Sukamulia	Petani	2	4	4	2	2	3	2	3	3	2	2	4	2	2	2	2	41
34	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	Petani	2	2	4	2	1	1	2	1	1	2	2	3	2	3	2	2	32
35	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	Petani	2	1	3	5	3	3	3	3	2	5	2	3	5	3	2	2	47

Lampiran B

36	Lk	>36 Thn	SMA	Sukadamai	<i>Petani</i>	2	4	4	4	3	4	3	2	3	4	3	3	4	3	2	2	50
37	Lk	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	<i>Petani</i>	3	3	4	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	41
38	Lk	>36 Thn	SMA	Sukadamai	<i>Petani</i>	2	3	3	2	1	2	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	30
39	Lk	>36 Thn	SMA	Sukamulia	<i>Petani</i>	1	3	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2	24
40	Lk	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	3	2	4	3	3	3	2	3	4	3	2	4	3	2	3	46
41	Lk	>36 Thn	SMP	Sukamulia	<i>Petani</i>	1	3	2	2	1	1	1	2	3	3	1	3	2	1	2	1	29
42	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	<i>Petani</i>	2	3	2	1	3	2	2	3	1	3	2	2	1	2	2	1	32
43	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	<i>Petani</i>	1	1	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2	2	3	2	2	35
44	Lk	>36 Thn	SMA	Sukadamai	<i>Petani</i>	3	2	4	2	4	2	1	2	2	2	2	4	2	3	3	3	41
45	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	2	4	2	2	3	2	3	3	2	2	4	2	2	2	2	39
46	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	2	4	2	1	1	2	1	1	2	2	3	2	3	2	2	32
47	Lk	>36 Thn	SMA	Sukamulia	<i>Petani</i>	2	1	3	1	3	3	3	3	2	5	2	3	1	3	2	2	39
48	Lk	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	2	4	4	3	4	3	2	3	4	3	3	4	3	2	2	48
49	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	<i>Petani</i>	3	3	4	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	41
50	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	<i>Petani</i>	2	1	3	2	1	2	1	1	3	2	1	2	2	2	2	2	29
51	Lk	>36 Thn	SMA	Sukamulia	<i>Petani</i>	1	1	2	2	1	1	1	1	4	2	1	2	2	1	1	2	25
52	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	2	2	4	3	3	3	2	3	4	3	2	3	3	2	3	44
53	Lk	>36 Thn	SMP	Sukamulia	<i>Petani</i>	1	2	3	2	1	1	1	2	3	3	1	3	2	1	2	1	29
54	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	<i>Petani</i>	2	1	3	1	3	2	2	3	3	3	2	2	1	2	2	1	33
55	Lk	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	<i>Petani</i>	1	1	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	34
56	Lk	>36 Thn	SMP	Sukadamai	<i>Petani</i>	3	3	4	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	41
57	Lk	>36 Thn	SMA	Sukadamai	<i>Petani</i>	2	2	3	2	1	2	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	29
58	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	<i>Petani</i>	1	1	2	2	1	1	1	1	3	2	1	2	2	1	1	2	24
59	Lk	>36 Thn	SMA	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	2	3	1	3	3	3	2	3	4	3	2	3	3	2	3	42
60	Lk	>36 Thn	SMP	Saree Aceh	<i>Petani</i>	2	2	3	1	1	3	2	2	2	2	1	3	1	2	4	2	33

Lampiran B

Tabel B.4.2 Hasil SPSS Uji Validitas

		Correlations														
		X1.3	X1.4	X1.5	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5	X3.6	TOTAL
X1.1	Pearson Correlation	,307*	0,156	0,212	,321*	0,214	0,224	0,111	0,073	0,095	,402**	0,139	,384**	0,233	,540**	,469**
	Sig. (2-tailed)	0,017	0,235	0,104	0,012	0,100	0,085	0,397	0,579	0,471	0,001	0,290	0,002	0,074	0,000	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X1.2	Pearson Correlation	,398**	0,096	0,046	,344**	0,155	0,128	-0,110	0,056	0,222	,433**	0,121	0,080	,306*	0,254	,387**
	Sig. (2-tailed)	0,002	0,467	0,727	0,007	0,236	0,328	0,403	0,669	0,088	0,001	0,357	0,544	0,017	0,051	0,002
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X1.3	Pearson Correlation	1	-0,002	,293*	,440**	0,096	0,128	-0,165	-0,012	0,185	,515**	0,069	,391**	0,194	0,137	,390**
	Sig. (2-tailed)		0,991	0,023	0,000	0,463	0,329	0,206	0,928	0,158	0,000	0,603	0,002	0,138	0,298	0,002
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X1.4	Pearson Correlation	-0,002	1	,377**	,285*	,452**	,413**	0,174	,359**	,390**	0,124	,920**	,338**	0,242	,294*	,658**
	Sig. (2-tailed)	0,991		0,003	0,027	0,000	0,001	0,183	0,005	0,002	0,346	0,000	0,008	0,063	0,023	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X1.5	Pearson Correlation	,293*	,377**	1	,339**	,276*	,416**	0,099	,271*	,529**	0,041	,392**	,482**	0,125	0,102	,560**
	Sig. (2-tailed)	0,023	0,003		0,008	0,033	0,001	0,453	0,036	0,000	0,754	0,002	0,000	0,339	0,436	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X2.1	Pearson Correlation	,440**	,285*	,339**	1	,625**	,487**	0,090	,467**	,403**	,476**	,276*	,315*	,383**	,389**	,706**
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,027	0,008		0,000	0,000	0,494	0,000	0,001	0,000	0,033	0,014	0,003	0,002	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X2.2	Pearson Correlation	0,096	,452**	,276*	,625**	1	,476**	0,104	,396**	,689**	0,224	,454**	,271*	,560**	,332**	,699**
	Sig. (2-tailed)	0,463	0,000	0,033	0,000		0,000	0,431	0,002	0,000	0,086	0,000	0,036	0,000	0,009	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X2.3	Pearson Correlation	0,128	,413**	,416**	,487**	,476**	1	,384**	,632**	,384**	,526**	,304*	,542**	,465**	,394**	,758**
	Sig. (2-tailed)	0,329	0,001	0,001	0,000	0,000		0,002	0,000	0,002	0,000	0,018	0,000	0,000	0,002	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

Lampiran B

X2.4	Pearson Correlation	-0,165	0,174	0,099	0,090	0,104	,384**	1	,294*	0,069	0,155	0,138	,314*	0,008	,292*	,315*
	Sig. (2-tailed)	0,206	0,183	0,453	0,494	0,431	0,002		0,023	0,599	0,238	0,292	0,015	0,950	0,024	0,014
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X2.5	Pearson Correlation	-0,012	,359**	,271*	,467**	,396**	,632**	,294*	1	,275*	,415**	,325*	,440**	0,167	,406**	,625**
	Sig. (2-tailed)	0,928	0,005	0,036	0,000	0,002	0,000	0,023		0,034	0,001	0,011	0,000	0,202	0,001	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3.1	Pearson Correlation	0,185	,390**	,529**	,403**	,689**	,384**	0,069	,275*	1	0,014	,419**	0,217	,573**	0,118	,620**
	Sig. (2-tailed)	0,158	0,002	0,000	0,001	0,000	0,002	0,599	0,034		0,915	0,001	0,096	0,000	0,371	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3.2	Pearson Correlation	,515**	0,124	0,041	,476**	0,224	,526**	0,155	,415**	0,014	1	0,074	,455**	,374**	,525**	,582**
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,346	0,754	0,000	0,086	0,000	0,238	0,001	0,915		0,573	0,000	0,003	0,000	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3.3	Pearson Correlation	0,069	,920**	,392**	,276*	,454**	,304*	0,138	,325*	,419**	0,074	1	,327*	0,195	0,243	,633**
	Sig. (2-tailed)	0,603	0,000	0,002	0,033	0,000	0,018	0,292	0,011	0,001	0,573		0,011	0,135	0,061	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3.4	Pearson Correlation	,391**	,338**	,482**	,315*	,271*	,542**	,314*	,440**	0,217	,455**	,327*	1	0,169	,556**	,674**
	Sig. (2-tailed)	0,002	0,008	0,000	0,014	0,036	0,000	0,015	0,000	0,096	0,000	0,011		0,198	0,000	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3.5	Pearson Correlation	0,194	0,242	0,125	,383**	,560**	,465**	0,008	0,167	,573**	,374**	0,195	0,169	1	0,186	,550**
	Sig. (2-tailed)	0,138	0,063	0,339	0,003	0,000	0,000	0,950	0,202	0,000	0,003	0,135	0,198		0,156	0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
X3.6	Pearson Correlation	0,137	,294*	0,102	,389**	,332**	,394**	,292*	,406**	0,118	,525**	0,243	,556**	0,186	1	,593**
	Sig. (2-tailed)	0,298	0,023	0,436	0,002	0,009	0,002	0,024	0,001	0,371	0,000	0,061	0,000	0,156		0,000
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
TOTAL	Pearson	,390**	,658**	,560**	,706**	,699**	,758**	,315*	,625**	,620**	,582**	,633**	,674**	,550**	,593**	1
	Sig. (2-tailed)	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,014	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	N	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

## LAMPIRAN B

Tabel B.4.3 Hasil SPSS Uji Reliabilitas

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	35,0167	71,474	0,409	0,866
X1.2	34,9500	71,303	0,300	0,870
X1.3	34,0667	71,656	0,312	0,869
X1.4	34,4000	63,702	0,567	0,859
X1.5	34,6000	67,702	0,475	0,863
X2.1	34,9000	65,719	0,647	0,855
X2.2	34,9000	64,939	0,632	0,856
X2.3	34,9333	63,148	0,697	0,852
X2.4	34,3500	72,604	0,231	0,872
X2.5	34,5000	65,644	0,541	0,860
X3.1	34,9000	67,447	0,552	0,860
X3.2	34,5000	68,864	0,517	0,862
X3.3	34,4667	64,829	0,543	0,860
X3.4	34,5333	65,202	0,601	0,857
X3.5	34,6500	68,638	0,474	0,863
X3.6	35,0833	69,264	0,535	0,861

## LAMPIRAN B

Tabel B.4.4 Hasil SPSS Uji Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1.1	60	1,00	3,00	1,9667	0,63691
X1.2	60	1,00	4,00	2,0333	0,84305
X1.3	60	1,00	4,00	2,9167	0,76561
X1.4	60	1,00	5,00	2,5833	1,22532
X1.5	60	1,00	4,00	2,3833	0,97584
X2.1	60	1,00	4,00	2,0833	0,92593
X2.2	60	1,00	4,00	2,0833	1,01333
X2.3	60	1,00	5,00	2,0500	1,08025
X2.4	60	1,00	4,00	2,6333	0,78041
X2.5	60	1,00	5,00	2,4833	1,08130
X3.1	60	1,00	4,00	2,0833	0,88857
X3.2	60	1,00	4,00	2,4833	0,79173
X3.3	60	1,00	5,00	2,5167	1,15702
X3.4	60	1,00	5,00	2,4500	1,03211
X3.5	60	1,00	4,00	2,3333	0,87656
X3.6	60	1,00	3,00	1,9000	0,72952
Valid N (listwise)	60				

**LAMPIRAN B**

**Tabel 4.5 Data Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh & Banda Aceh Sgli (Minggu, 15 Juni 2025)**

Data Volume Lalu - Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh (Minggu, 15 Juni 2025)																
Interval Waktu	SIGLI - BANDA ACEH						BANDA ACEH - SIGLI						Total Volume / 15 menit		Total Volume /jam	
	SM		KR		KB		SM		KR		KB		kend/ 15menit	smp/ 15menit	kend/ Jam	smp/ Jam
	ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2		ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2					
	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP				
07.00-07.15	13	3,25	8	8	3	3,6	18	4,5	11	11	2	2,4	55	32,75	343	210,85
07.15-07.30	19	4,75	13	13	1	1,2	27	6,75	15	15	6	7,2	81	47,9		
07.30-07.45	29	7,25	16	16	3	3,6	28	7	27	27	3	3,6	106	64,45		
07.45-08.00	20	5	26	26	12	14,4	31	7,75	9	9	3	3,6	101	65,75		
08.00-08.15	32	8	33	33	9	10,8	44	11	17	17	5	6	140	85,8	673	349,20
08.15-08.30	59	14,75	31	31	3	3,6	58	14,5	13	13	6	7,2	170	84,05		
08.30-08.45	81	20,25	20	20	7	8,4	55	13,75	18	18	3	3,6	184	84		
08.45-09.00	47	11,75	27	27	7	8,4	68	17	24	24	6	7,2	179	95,35		

13.00-13.15	51	12,75	29	29	0	0	23	5,75	42	42	13	15,6	158	105,1	635	439,95
13.15-13.30	35	8,75	33	33	4	4,8	27	6,75	46	46	14	16,8	159	116,1		
13.30-13.45	30	7,5	35	35	10	12	25	6,25	25	25	7	8,4	132	94,15		
13.45-14.00	46	11,5	35	35	7	8,4	42	10,5	40	40	16	19,2	186	124,6		
14.00-14.15	50	12,5	35	35	13	15,6	38	9,5	30	30	11	13,2	177	115,8	722	489,80
14.15-14.30	59	14,75	51	51	10	12	45	11,25	30	30	6	7,2	201	126,2		
14.30-14.45	46	11,5	35	35	8	9,6	21	5,25	34	34	12	14,4	156	109,75		
14.45-15.00	50	12,5	48	48	15	18	23	5,75	43	43	9	10,8	188	138,05		
16.00-16.15	53	13,25	53	53	18	21,6	33	8,25	60	60	19	22,8	236	178,9	1045	745,05
16.15-16.30	75	18,75	40	40	11	13,2	35	8,75	58	58	11	13,2	230	151,9		
16.30-16.45	75	18,75	66	66	26	31,2	38	9,5	48	48	23	27,6	276	201,05		
16.45-17.00	74	18,5	63	63	18	21,6	58	14,5	62	62	28	33,6	303	213,2		
17.00-17.15	75	18,75	48	48	14	16,8	36	9	47	47	13	15,6	233	155,15	995	666,25
17.15-17.30	65	16,25	54	54	11	13,2	42	10,5	53	53	15	18	240	164,95		
17.30-17.45	78	19,5	43	43	15	18	39	9,75	42	42	11	13,2	228	145,5		
17.45-18.00	83	20,75	62	62	18	21,6	51	12,75	62	62	18	21,6	294	200,7		

**LAMPIRAN B**

**Tabel 4.6 Data Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh & Banda Aceh Sgli (Senin, 16 Juni 2025)**

Data Volume Lalu - Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh (Senin, 16 Juni 2025)																
Interval Waktu	SIGLI - BANDA ACEH						BANDA ACEH - SIGLI						Total Volume / 15 menit		Total Volume /jam	
	SM		KR		KB		SM		KR		KB		kend/ 15menit	smp/ 15menit	kend/ Jam	smp/ Jam
	ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2		ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2					
	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP	Kend	SMP				
07.00-07.15	14	3,5	17	17	3	3,6	10	2,5	31	31	7	8,4	82	66	574	322,90
07.15-07.30	50	12,5	21	21	9	10,8	39	9,75	24	24	8	9,6	151	87,65		
07.30-07.45	54	13,5	21	21	10	12	52	13	16	16	2	2,4	155	77,9		
07.45-08.00	68	17	18	18	8	9,6	63	15,75	19	19	10	12	186	91,35		
08.00-08.15	77	19,25	24	24	9	10,8	44	11	29	29	3	3,6	186	97,65	685	356,45
08.15-08.30	80	20	20	20	8	9,6	54	13,5	18	18	8	9,6	188	90,7		
08.30-08.45	61	15,25	31	31	7	8,4	44	11	22	22	3	3,6	168	91,25		
08.45-09.00	58	14,5	15	15	11	13,2	35	8,75	17	17	7	8,4	143	76,85		

13.00-13.15	21	5,25	18	18	8	9,6	24	6	16	16	7	8,4	94	63,25	495	337,95
13.15-13.30	25	6,25	20	20	5	6	28	7	16	16	19	22,8	113	78,05		
13.30-13.45	28	7	20	20	8	9,6	35	8,75	27	27	10	12	128	84,35		
13.45-14.00	31	7,75	39	39	8	9,6	39	9,75	27	27	16	19,2	160	112,3		
14.00-14.15	20	5	25	25	8	9,6	23	5,75	18	18	5	6	99	69,35	458	319,90
14.15-14.30	25	6,25	27	27	10	12	32	8	28	28	10	12	132	93,25		
14.30-14.45	28	7	26	26	6	7,2	29	7,25	27	27	5	6	121	80,45		
14.45-15.00	24	6	20	20	5	6	21	5,25	18	18	18	21,6	106	76,85		
16.00-16.15	60	15	35	35	3	3,6	48	12	59	59	14	16,8	219	141,4	853	546,20
16.15-16.30	50	12,5	45	45	15	18	40	10	31	31	16	19,2	197	135,7		
16.30-16.45	69	17,25	30	30	12	14,4	61	15,25	21	21	25	30	218	127,9		
16.45-17.00	62	15,5	41	41	7	8,4	50	12,5	35	35	24	28,8	219	141,2		
17.00-17.15	53	13,25	51	51	9	10,8	45	11,25	41	41	27	32,4	226	159,7	1003	667,65
17.15-17.30	61	15,25	43	43	11	13,2	58	14,5	38	38	19	22,8	230	146,75		
17.30-17.45	67	16,75	56	56	17	20,4	63	15,75	47	47	21	25,2	271	181,1		
17.45-18.00	71	17,75	49	49	13	15,6	67	16,75	51	51	25	30	276	180,1		

**LAMPIRAN B**

Tabel 4.7 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh (Minggu, 15 Juni 2025)

Rekapulasi Volume Lalu - Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh								
Interval Waktu	SM		KR		KB		Volume Total	
	ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2		Kend/Jam	Smp/Jam
	Kend/jam	ekr SM=0,25 Smp/Jam	Kend/jam	ekr KR=1,0 Smp/Jam	Kend/jam	ekr KB=1,2 Smp/Jam		
07.00-08.00	81	20,25	63	63	19	22,8	163	106,05
08.00-09.00	219	54,75	111	111	26	31,2	356	196,95
13.00-14.00	162	40,50	132	132	21	25,2	315	197,70
14.00-15.00	205	51,25	169	169	46	55,2	420	275,45
16.00-17.00	277	69,25	222	222	73	87,6	572	378,85
17.00-18.00	301	75,25	207	207	58	69,6	566	351,85

Tabel 4.8 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Banda Aceh Sgli (Minggu, 15 Juni 2025)

Rekapulasi Volume Lalu - Lintas Jalan Banda Aceh - Sigli								
Interval Waktu	SM		KR		KB		Volume Total	
	ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2		Kend/Jam	Smp/Jam
	Kend	ekr SM=0,25 Smp/Jam	Kend	ekr KR=1,0 Smp/Jam	Kend	ekr KB=1,2 Smp/Jam		
07.00-08.00	104	26,00	62	62	14	16,8	180	104,80
08.00-09.00	225	56,25	72	72	20	24	317	152,25
13.00-14.00	117	29,25	153	153	50	60	320	242,25
14.00-15.00	127	31,75	137	137	38	45,6	302	214,35
16.00-17.00	164	41,00	228	228	81	97,2	473	366,20
17.00-18.00	168	42,00	204	204	57	68,4	429	314,40

Tabel 4.9 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh (Senin, 16 Juni 2025)

Rekapulasi Volume Lalu - Lintas Jalan Sigli - Banda Aceh								
Interval Waktu	SM		KR		KB		Volume Total	
	ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2		Kend/Jam	Smp/Jam
	Kend/jam	ekr SM=0,25 Smp/Jam	Kend/jam	ekr KR=1,0 Smp/Jam	Kend/jam	ekr KB=1,2 Smp/Jam		
07.00-08.00	186	46,50	77	77	30	36	293	159,50
08.00-09.00	276	69,00	90	90	35	42	401	201,00
13.00-14.00	105	26,25	97	97	29	34,8	231	158,05
14.00-15.00	97	24,25	98	98	29	34,8	224	157,05
16.00-17.00	241	60,25	151	151	37	44,4	429	255,65
17.00-18.00	252	63,00	199	199	50	60	501	322,00

Tabel 4.10 Rekapitulasi Volume Lalu Lintas Jalan Banda Aceh Sgli (Senin, 16 Juni 2025)

Rekapulasi Volume Lalu - Lintas Jalan Banda Aceh - Sigli								
Interval Waktu	SM		KR		KB		Volume Total	
	ekr SM=0,25		ekr KR=1,0		ekr KB=1,2		Kend/Jam	Smp/Jam
	Kend	ekr SM=0,25 Smp/Jam	Kend	ekr KR=1,0 Smp/Jam	Kend	ekr KB=1,2 Smp/Jam		
07.00-08.00	164	41,00	90	90	27	32,4	281	163,40
08.00-09.00	177	44,25	86	86	21	25,2	284	155,45
13.00-14.00	126	31,50	86	86	52	62,4	264	179,90
14.00-15.00	105	26,25	91	91	38	45,6	234	162,85
16.00-17.00	199	49,75	146	146	79	94,8	424	290,55
17.00-18.00	233	58,25	177	177	92	110,4	502	345,65

## Lampiran C.3.1 Kuesioner

### KUESIONER PENELITIAN

#### **DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIGLI - BANDA ACEH TERHADAP ASPEK EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH**

Saya adalah mahasiswa Program Studi S1 Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh yang sedang melakukan penelitian tentang “Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli – Banda Aceh Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah”.

Data dan informasi yang Bapak berikan merupakan hal yang sangat berharga, oleh karena itu partisipasi dan kesediaan Bapak dalam menjawab kuesioner ini sangat saya hargai. Data dan informasi yang Bapak berikan akan saya jamin kerahasiaan dan semata-mata digunakan untuk kegiatan ilmiah.

Terimakasih saya ucapkan karena telah bersedia meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini dan membantu penelitian saya.

Hormat saya,

Andre Meliano

## Lampiran C.3.1 Kuesioner

### I. DATA PRIBADI RESPONDEN

Mohon mengisi atau menjawab semua pertanyaan yang tersedia dengan memberikan tanda check list (√) pada tempat atau kolom yang tersedia !

1. No. Responden :
2. Jenis Kelamin :  Laki-laki  Perempuan
3. Usia :  < 25 th  26-35 th  > 36 th
4. Pendidikan Terakhir :  SMP  SMA  D3  S1
5. Tempat tinggal :  Sukadamai  
 Sukamulia  
 Saree Aceh
6. Pekerjaan :  Petani  
 Pedagang  
 .....

Isilah kuesioner di bawah ini dengan menggunakan tanda (√) pada pilihan jawaban sesuai dengan kondisi proyek yang saat ini sedang dikerjakan. Jawaban kuesioner ini diberikan menjadi 5 skor pengukuran tingkat kesetujuan responden, dengan ketentuan:

No.	Pernyataan	Kode	Skor
1.	Setuju (Kemungkinan terjadi besar)	S	1
2.	Sangat Setuju (Sangat sering terjadi)	SS	2
3.	Kurang Setuju (Kemungkinan terjadi dan tidak terjadi sama)	KS	3
4.	Tidak Setuju (Kemungkinan terjadi besar)	TS	4
5.	Sangat Tidak Setuju (Cenderung sering tidak terjadi)	STS	5

## Lampiran C.3.1 Kuesioner

### II. DAFTAR PERNYATAAN

No.	Pernyataan	Skala Penilaian				
		1	2	3	4	5
<b>X1</b>	<b>Dampak Ekonomi</b>					
X1.1	Jalan Tol dapat mempengaruhi ekonomi di lingkungan sekitar.					
X1.2	Berkurangnya konsumen di toko/warung sekitar.					
X1.3	Mematikan penjualan ataupun produksi UMKM dan UKM.					
X1.4	Kesempatan untuk membuka usaha atau peluang kerja tidak terjadi .					
X1.5	Merasakan perubahan pendapatan setelah adanya Jalan Tol.					
<b>X2</b>	<b>Dampak sosial</b>					
X2.1	Memudahkan akses pengiriman barang antar daerah.					
X2.2	Mempercepat waktu tempuh untuk sampai ke tujuan.					
X2.3	Membuka peluang usaha baru bagi masyarakat.					
X2.4	Mengurangi kemacetan di jalan lintas (utama).					
X2.5	Menurunnya daya minat pasar tradisional.					
<b>X3</b>	<b>Dampak lingkungan</b>					
X3.1	Penurunan volume kendaraan di jalan lintas akibat memilih jalan tol.					
X3.2	Jalan tol mempengaruhi perubahan dalam intensitas resapan air.					

### Lampiran C.3.1 Kuesioner

<b>X3.3</b>	Mempengaruhi perubahan iklim, cuaca dan musim panas berkepanjangan.					
<b>X3.4</b>	Menurunnya kualitas kesehatan masyarakat akibat pulusi udara.					
<b>X3.5</b>	Berkurangnya lahan pertanian akibat pembebasan tanah yang dilakukan.					
<b>X3.6</b>	Alih fungsi lahan yang merugikan.					



## Lampiran C.3.2 Observasi

### OBSERVASI

#### **DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIGLI - BANDA ACEH TERHADAP ASPEK EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH**

Saya adalah mahasiswa Program Studi S1 Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh yang sedang melakukan penelitian tentang “Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli – Banda Aceh Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah”.

Data dan informasi yang Bapak berikan merupakan hal yang sangat berharga, oleh karena itu partisipasi dan kesediaan Bapak dalam menjawab kuesioner ini sangat saya hargai. Data dan informasi yang Bapak berikan akan saya jamin kerahasiaan dan semata-mata digunakan untuk kegiatan ilmiah.

Terimakasih saya ucapkan karena telah bersedia meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini dan membantu penelitian saya.

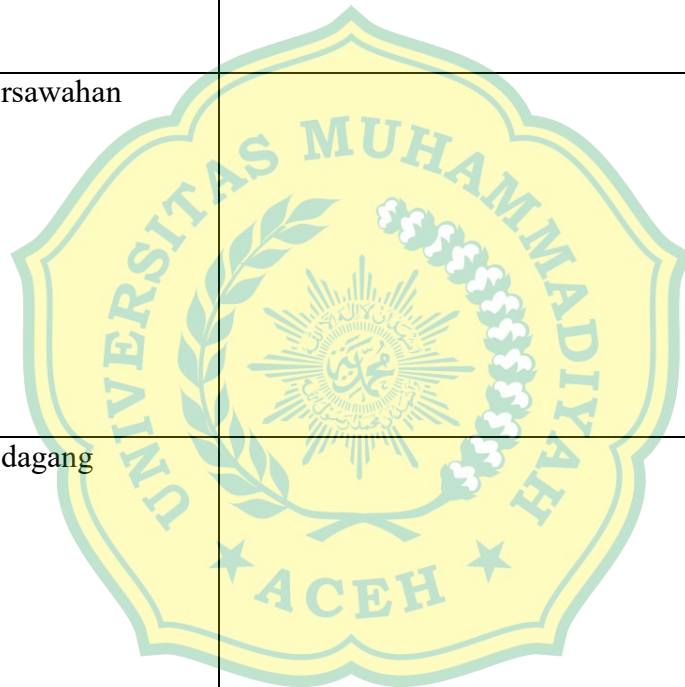
Hormat saya,

Andre Meliano

**Lampiran C.3.2 Observasi**

**LEMBAR OBSERVASI**

<b>No.</b>	<b>Aspek yang Diamati</b>	<b>Deskripsi</b>
1	Permukiman warga	
2	Persawahan	
3	Pedagang	
4	Jalan	



### Lampiran C.3.3 Wawancara

#### WAWANCARA

#### **DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SIGLI - BANDA ACEH TERHADAP ASPEK EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH**

Saya adalah mahasiswa Program Studi S1 Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Aceh yang sedang melakukan penelitian tentang “Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli – Banda Aceh Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah”.

Data dan informasi yang Bapak berikan merupakan hal yang sangat berharga, oleh karena itu partisipasi dan kesediaan Bapak dalam menjawab kuesioner ini sangat saya hargai. Data dan informasi yang Bapak berikan akan saya jamin kerahasiaan dan semata-mata digunakan untuk kegiatan ilmiah.

Terimakasih saya ucapkan karena telah bersedia meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini dan membantu penelitian saya.

Hormat saya,

Andre Meliano

## Lampiran C.3.3 Wawancara

### I. DATA PRIBADI RESPONDEN

Mohon mengisi atau menjawab semua pertanyaan yang tersedia !

1. Nomor Responden :
2. Jenis Kelamin :
3. Umur :
4. Pekerjaan :
5. Pendidikan Terakhir :

### II. PERTANYAAN

1. Apa dampak positif yang anda rasakan dari adanya pembangunan jalan tol ini ?
2. Apa dampak negatif yang anda rasakan dari adanya pembangunan jalan tol ini ?
3. Bagaimana perubahan dalam sektor ekonomi, sosial dan lingkungan setelah pembangunan jalan tol ?
4. Berapa pendapatan anda sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol ?
5. Apakah anda merasa terdampak secara ekonomi karena adanya pembangunan jalan tol ?

## BERITA ACARA SIDANG TUGAS AKHIR

Telah dilaksanakan Sidang Tugas Akhir Tahun Ajaran 2024 / 2025.

Hari / Tanggal : Rabu / 06 Agustus 2025  
Tempat : Ruang Sidang FT Unmuha  
Nama Mahasiswa : Andre Meliano  
NIM : 1803120037  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Proposal : Dampak Pembangunan Jalan Tol Sigli – Banda  
Aceh Terhadap Aspek Ekonomi, Sosial dan  
Lingkungan di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah

Dengan hasil sidang Tugas Akhir :

1. Sidang cukup satu kali
- ②. Sidang cukup satu kali dengan perbaikan

Mengetahui dan menilai :

1. Dosen Pembimbing  
**Dr. Ir. Tamalkhani, ST., M.Eng.Sc,** TTD : .....  
**IPM, ASEAN Eng**
2. Co. Pembimbing  
**Prof. Dr. Ir. Hafnidar A. Rani, ST, MT,** TTD : .....  
**IPU, ASEAN Eng, APEC Eng**
3. Dosen Penguji I  
**Cut Nawalul Azka, S, S.T, MT, IPP** TTD : .....
4. Dosen Penguji II  
**Ir. Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM** TTD : .....

Mengetahui,  
Pimpinan Sidang

**Dr. Ir. Tamalkhani, ST., M.Eng, Sc, IPM, ASEAN Eng**

NIDN :1327108201

## RESUME PEMBAHASAN SIDANG TUGAS AKHIR

Penguji I: **Cut Nawalul Azka, S, S.T, MT, IPP**

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Apa tujuan penelitian pertama ?	Tujuan pertama dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh.
2.	Bagaimana dampaknya ?	Banyak dampak yang dirasakan terhadap terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh, salah satunya berdampak terhadap para pedagang penjual keripik di Saree dimana penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM).
3.	Bagaimana proses pengambilan data sampai hasilnya ?	Pada proses awal dilakukan pengambilan data primer, yaitu mengambil data volume lalu lintas. Dimana selama 2 (hari) yaitu Minggu dan Senin. Setelah melaksanakan tahap persiapan maka dilanjutkan dengan membagikan dan mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli terhadap aspek ekonomi, sosial dan lingkungan masyarakat di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah. Data yang digunakan untuk penelitian ini adalah berupa wawancara, observasi, jawaban kuesioner,
4.	Setelah pembagian kuisisioner selanjutnya apa yang dilakukan ?	Setelah selesai pembagian kuisisioner, maka dilakukan pengolahan data untuk mendapatkan hasil.
5.	Tampilkan foto hasil observasi	Sudah ditampilkan pada Bab 4 Halaman 36-38
6.	Untuk apa ambil volume lalu lintas ?	Pengambilan volume lalu lintas, atau survei volume lalu lintas pada penelitian ini dilakukan untuk mengumpulkan data jumlah kendaraan yang melewati ruas jalan Saree setelah adanya Jalan Tol Sigli-Banda Aceh.
7.	Tambahkan pembahasan	Pembahasan sudah ditambahkan pada Halaman 43

8.	pada halaman 62 terdapat tabel, untuk apa tabel tersebut ?	Pada Halaman 61 terdapat Tabel Distribusi Nilai $R_{tabel}$ . Dimana tabel distribusi nilai $r$ ( $R_{tabel}$ ) digunakan sebagai acuan dalam uji validitas data penelitian, nilai $R_{tabel}$ dibandingkan dengan nilai $r$ hitung (hasil perhitungan) untuk menentukan apakah korelasi antar variabel signifikan secara statistik. Jika $r$ hitung lebih besar dari $R_{tabel}$ , maka korelasi tersebut dianggap signifikan atau valid.
9.	Pada halaman 65 hasil SPSS di X1.4 ada nilai minus, kenapa nilainya minus ?	Pada halaman 65, nilai yang akan di baca untuk hasil hanya nilai total saja, maka tidak masalah jika di tiap indikator terdapat nilai minus, karena yang diambil adalah nilai keseluruhan atau nilai total.

Mengetahui,  
Dosen Pembimbing

Mengetahui,  
Co. Pembimbing

**Dr. Ir. Tamalkhani, ST., M.Eng. Sc,  
IPM, ASEAN Eng**

NIDN : 1327108201

**Prof. Dr, Ir. Hafnidar A. Rani, ST,  
MT, IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC**

NIDN : 1330019301

Mengetahui,  
Dosen Penguji I

**Cut Nawalul Azka, S, S.T, MT, IPP**

NIDN : 1330019301

## RESUME PEMBAHASAN SIDANG TUGAS AKHIR

Penguji II: **Ir. Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM**

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Sebutkan apa saja tujuan pada penelitian ini ?	Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh dan untuk mengevaluasi arus lalu lintas setelah adanya pembangunan Jalan Tol.
2.	Tujuan pertama pada penelitian ini menggunakan metode apa ?	Tujuan pertama pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dimana dengan cara melakukan observasi, wawancara serta penyebaran kuisioner.
3.	Apa dampak pada ekonomi, sosial dan lingkungan ?	Dampak negatif terhadap aspek ekonomi salah satunya yaitu, penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM),. Kemudian dampak negatif terhadap aspek sosial, salah satunya yaitu perubahan kebiasaan masyarakat, Berdampak negatif terhadap kondisi sosial masyarakat dan merubah berbagai aspek ekonomi masyarakat. Sedangkan dampak negatif terhadap aspek lingkungan, salah satunya yaitu pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang serta merusak lingkungan secara signifikan.
4.	Uji reliabilitas dan validitas fungsinya apa dan apa hasilnya ?	Uji validitas dan reliabilitas adalah metode untuk memastikan bahwa alat ukur (seperti kuesioner) dalam penelitian menghasilkan data yang akurat dan konsisten. Validitas memastikan bahwa alat ukur benar-benar mengukur apa yang seharusnya diukur, sementara reliabilitas memastikan bahwa alat ukur memberikan hasil yang sama jika digunakan berulang kali dalam kondisi yang sama. Hasil uji validitas biasanya berupa nilai

		<p>korelasi (misalnya, korelasi Pearson) antara skor item dalam instrumen dengan skor total atau dengan kriteria eksternal.</p> <p>Sedangkan Hasil uji reliabilitas biasanya berupa nilai koefisien (misalnya, Cronbach's alpha)</p>
5.	Untuk apa analisis deskriptif dilakukan dan apa maksudnya ?	<p>Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan, merangkum, dan memvisualisasikan data guna memberikan gambaran yang jelas tentang apa yang telah terjadi. Analisis deskriptif membantu memahami karakteristik data, seperti rata-rata, variasi, dan distribusi.</p>
6.	Hasil analisis deskriptif berupa apa ?	<p>Hasil analisis deskriptif berupa ringkasan data yang menggambarkan karakteristik utama dari suatu kumpulan data. Analisis ini mencakup perhitungan ukuran pemusatan (seperti rata-rata, median, modus) dan ukuran penyebaran (seperti rentang, variansi, standar deviasi).</p>
7.	Nilai 2.92 maksudnya apa ?	<p>Nilai 2.92 pada analisis deskriptif yang terdapat pada Halaman 33 merupakan nilai Mean atau nilai rata-rata yang didapatkan.</p>
8.	Jumlah responden 60, tetapi kenapa nilainya lebih dari responden ?	<p>Jumlah jawaban responden lebih banyak dari pada jumlah responden karena, dari masing-masing variabel terdapat beberapa indikator. Maka dari setiap indikator langsung digabungkan untuk dijumlahkan jawaban tertinggi. Maka dari itu hasilnya melebihi jumlah responden.</p>
9.	Apa hasil wawancaranya ?	<p>Hasil wawancara telah dirangkum pada Bab 4 Halaman 35, dimana secara garis besar mereka berpendapat dengan adanya pembangunan jalan tol, tidak dirasakan dampak positifnya melainkan dampak negative yang mereka rasakan karena terjadi adanya penurunan pendapatan, kurangnya pembeli diakibatkan para pengendara melewati jalan tol. Dimana dulunya pendapatan dalam sehari mencapai 2 juta, tetapi sekarang hanya 800 ribu saja dalam sehari.</p>

10.	Apa hasil observasinya dan untuk apa observasi dilakukan ?	Hasil observasi sudah dirangkum pada Bab 4 Halaman 36 dimana, tujuan dilakukan observasi untuk mengumpulkan data dan informasi secara langsung tentang suatu objek. Tujuan utamanya adalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam dan deskripsi yang akurat mengenai apa yang diamati.
11.	Berapa volume maksimum lalu lintas ?	Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Minggu 15 Juni 2025 sebesar 378.85 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 16.00-17.00 Wib. Pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 366.20 smp/jam pada pukul 16:00-17.00 Wib. Volume lalu lintas tertinggi terbesar terjadi pada Senin 16 Juni 2025 pukul 17.00-18.00 Wib sebesar 322.00 smp/jam arah Sigli-Banda Aceh pukul 17.00-18.00 Wib, pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 345.65 smp/jam terjadi pukul 17:00-18:00 Wib.
12.	Keseimpulan di persingkat lagi	Sudah diperbaiki sesuai arahan pada Halaman 45.

Mengetahui,  
Dosen Pembimbing

Mengetahui,  
Co. Pembimbing

**Dr. Ir. Tamalkhani, ST., M.Eng. Sc,  
IPM, ASEAN Eng**

NIDN : 1327108201

**Prof. Dr, Ir. Hafnidar A. Rani, ST,  
MT, IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC**

NIDN : 1330019301

Mengetahui,  
Dosen Penguji II

**Ir. Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM**

NIDN : 0121058003

## RESUME PEMBAHASAN SIDANG TUGAS AKHIR

Penguji I: **Cut Nawalul Azka, S, S.T, MT, IPP**

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Apa tujuan penelitian pertama ?	Tujuan pertama dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh.
2.	Bagaimana dampaknya ?	Banyak dampak yang dirasakan terhadap terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh, salah satunya berdampak terhadap para pedagang penjual keripik di Saree dimana penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM).
3.	Bagaimana proses pengambilan data sampai hasilnya ?	Pada proses awal dilakukan pengambilan data primer, yaitu mengambil data volume lalu lintas. Dimana selama 2 (hari) yaitu Minggu dan Senin. Setelah melaksanakan tahap persiapan maka dilanjutkan dengan membagikan dan mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli terhadap aspek ekonomi, sosial dan lingkungan masyarakat di Kawasan Saree – Leumbah Seulawah. Data yang digunakan untuk penelitian ini adalah berupa wawancara, observasi, jawaban kuesioner,
4.	Setelah pembagian kuisisioner selanjutnya apa yang dilakukan ?	Setelah selesai pembagian kuisisioner, maka dilakukan pengolahan data untuk mendapatkan hasil.
5.	Tampilkan foto hasil observasi	Sudah ditampilkan pada Bab 4 Halaman 36-38
6.	Untuk apa ambil volume lalu lintas ?	Pengambilan volume lalu lintas, atau survei volume lalu lintas pada penelitian ini dilakukan untuk mengumpulkan data jumlah kendaraan yang melewati ruas jalan Saree setelah adanya Jalan Tol Sigli-Banda Aceh.
7.	Tambahkan pembahasan	Pembahasan sudah ditambahkan pada Halaman 43

8.	pada halaman 62 terdapat tabel, untuk apa tabel tersebut ?	Pada Halaman 61 terdapat Tabel Distribusi Nilai $R_{tabel}$ . Dimana tabel distribusi nilai $r$ ( $R_{tabel}$ ) digunakan sebagai acuan dalam uji validitas data penelitian, nilai $R_{tabel}$ dibandingkan dengan nilai $r$ hitung (hasil perhitungan) untuk menentukan apakah korelasi antar variabel signifikan secara statistik. Jika $r$ hitung lebih besar dari $R_{tabel}$ , maka korelasi tersebut dianggap signifikan atau valid.
9.	Pada halaman 65 hasil SPSS di X1.4 ada nilai minus, kenapa nilainya minus ?	Pada halaman 65, nilai yang akan di baca untuk hasil hanya nilai total saja, maka tidak masalah jika di tiap indikator terdapat nilai minus, karena yang diambil adalah nilai keseluruhan atau nilai total.

Mengetahui,  
Dosen Pembimbing

Mengetahui,  
Co. Pembimbing

**Dr. Ir. Tamalkhani, ST., M.Eng. Sc,  
IPM, ASEAN Eng**

NIDN : 1327108201

**Prof. Dr, Ir. Hafnidar A. Rani, ST,  
MT, IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC**

NIDN : 1330019301

Mengetahui,  
Dosen Penguji I

**Cut Nawalul Azka, S, S.T, MT, IPP**

NIDN : 1330019301

## RESUME PEMBAHASAN SIDANG TUGAS AKHIR

Penguji II: **Ir. Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM**

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Sebutkan apa saja tujuan pada penelitian ini ?	Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak yang timbul terhadap kondisi perekonomian, sosial dan lingkungan masyarakat terhadap pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh dan untuk mengevaluasi arus lalu lintas setelah adanya pembangunan Jalan Tol.
2.	Tujuan pertama pada penelitian ini menggunakan metode apa ?	Tujuan pertama pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dimana dengan cara melakukan observasi, wawancara serta penyebaran kuisioner.
3.	Apa dampak pada ekonomi, sosial dan lingkungan ?	Dampak negatif terhadap aspek ekonomi salah satunya yaitu, penurunan omzet usaha kecil menengah (UMKM),. Kemudian dampak negatif terhadap aspek sosial, salah satunya yaitu perubahan kebiasaan masyarakat, Berdampak negatif terhadap kondisi sosial masyarakat dan merubah berbagai aspek ekonomi masyarakat. Sedangkan dampak negatif terhadap aspek lingkungan, salah satunya yaitu pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang serta merusak lingkungan secara signifikan.
4.	Uji reliabilitas dan validitas fungsinya apa dan apa hasilnya ?	Uji validitas dan reliabilitas adalah metode untuk memastikan bahwa alat ukur (seperti kuesioner) dalam penelitian menghasilkan data yang akurat dan konsisten. Validitas memastikan bahwa alat ukur benar-benar mengukur apa yang seharusnya diukur, sementara reliabilitas memastikan bahwa alat ukur memberikan hasil yang sama jika digunakan berulang kali dalam kondisi yang sama. Hasil uji validitas biasanya berupa nilai

		<p>korelasi (misalnya, korelasi Pearson) antara skor item dalam instrumen dengan skor total atau dengan kriteria eksternal.</p> <p>Sedangkan Hasil uji reliabilitas biasanya berupa nilai koefisien (misalnya, Cronbach's alpha)</p>
5.	Untuk apa analisis deskriptif dilakukan dan apa maksudnya ?	<p>Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan, merangkum, dan memvisualisasikan data guna memberikan gambaran yang jelas tentang apa yang telah terjadi. Analisis deskriptif membantu memahami karakteristik data, seperti rata-rata, variasi, dan distribusi.</p>
6.	Hasil analisis deskriptif berupa apa ?	<p>Hasil analisis deskriptif berupa ringkasan data yang menggambarkan karakteristik utama dari suatu kumpulan data. Analisis ini mencakup perhitungan ukuran pemusatan (seperti rata-rata, median, modus) dan ukuran penyebaran (seperti rentang, variansi, standar deviasi).</p>
7.	Nilai 2.92 maksudnya apa ?	<p>Nilai 2.92 pada analisis deskriptif yang terdapat pada Halaman 33 merupakan nilai Mean atau nilai rata-rata yang didapatkan.</p>
8.	Jumlah responden 60, tetapi kenapa nilainya lebih dari responden ?	<p>Jumlah jawaban responden lebih banyak dari pada jumlah responden karena, dari masing-masing variabel terdapat beberapa indikator. Maka dari setiap indikator langsung digabungkan untuk dijumlahkan jawaban tertinggi. Maka dari itu hasilnya melebihi jumlah responden.</p>
9.	Apa hasil wawancaranya ?	<p>Hasil wawancara telah dirangkum pada Bab 4 Halaman 35, dimana secara garis besar mereka berpendapat dengan adanya pembangunan jalan tol, tidak dirasakan dampak positifnya melainkan dampak negative yang mereka rasakan karena terjadi adanya penurunan pendapatan, kurangnya pembeli diakibatkan para pengendara melewati jalan tol. Dimana dulunya pendapatan dalam sehari mencapai 2 juta, tetapi sekarang hanya 800 ribu saja dalam sehari.</p>

10.	Apa hasil observasinya dan untuk apa observasi dilakukan ?	Hasil observasi sudah dirangkum pada Bab 4 Halaman 36 dimana, tujuan dilakukan observasi untuk mengumpulkan data dan informasi secara langsung tentang suatu objek. Tujuan utamanya adalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam dan deskripsi yang akurat mengenai apa yang diamati.
11.	Berapa volume maksimum lalu lintas ?	Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Minggu 15 Juni 2025 sebesar 378.85 smp/jam pada arah Sigli-Banda Aceh pukul 16.00-17.00 Wib. Pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 366.20 smp/jam pada pukul 16:00-17.00 Wib. Volume lalu lintas tertinggi terbesar terjadi pada Senin 16 Juni 2025 pukul 17.00-18.00 Wib sebesar 322.00 smp/jam arah Sigli-Banda Aceh pukul 17.00-18.00 Wib, pada arah Banda Aceh-Sigli sebesar 345.65 smp/jam terjadi pukul 17:00-18:00 Wib.
12.	Keseimpulan di persingkat lagi	Sudah diperbaiki sesuai arahan pada Halaman 45.

Mengetahui,  
Dosen Pembimbing

Mengetahui,  
Co. Pembimbing

**Dr. Ir. Tamalkhani, ST., M.Eng. Sc,  
IPM, ASEAN Eng**

NIDN : 1327108201

**Prof. Dr, Ir. Hafnidar A. Rani, ST,  
MT, IPU, ASEAN Eng, ACPE, APEC**

NIDN : 1330019301

Mengetahui,  
Dosen Penguji II

**Ir. Meillyta, ST, M. Eng, ADV, IPM**

NIDN : 0121058003

# LEMBAR PENGASAHAN FAKULTAS

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# LEMBAR PENGASAHAN PRODI

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# PERNYATAAN

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# KATA PENGANTAR

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# ABSTRAK

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# DAFTAR ISI

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



# BAB I

## PENDAHULUAN

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



### TUGAS AKHIR

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# BAB II

## TINJAUAN KEPUSTAKAAN

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



### TUGAS AKHIR

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# BAB III

## METODELOGI PENELITIAN

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



### TUGAS AKHIR

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# BAB IV

## HASIL DAN PEMBAHASAN

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



### TUGAS AKHIR

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# BAB V

## KESIMPULAN DAN SARAN

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



### TUGAS AKHIR

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# DAFTAR PUSTAKA

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# LAMPIRAN A

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



# LAMPIRAN B

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# LAMPIRAN C

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# BERITA ACARA

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# RESUME

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## TUGAS AKHIR

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH

# LEMBAR ASISTENSI

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH  
BATOH – BANDA ACEH



## **TUGAS AKHIR**

---

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
SIGLI – BANDA ACEH TERHADAP ASPEK  
EKONOMI, SOSIAL DAN LINGKUNGAN DI  
KAWASAN SAREE – LEUMBAH SEULAWAH