

**DAMPAK EKSTERNALITAS KEBERADAAN PINTU TOL KOTA BARU
TERHADAP KONDISI EKONOMI DAN SOSIAL PELAKU USAHA
(Studi Kasus : Di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung)**

(Skripsi)

Oleh

Aliffia Novrima Giana



**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
2023**

ABSTRAK

DAMPAK EKSTERNALITAS KEBERADAAN PINTU TOL KOTA BARU TERHADAP KONDISI EKONOMI DAN SOSIAL PELAKU USAHA (Studi Kasus : Di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung)

Oleh

ALIFFIA NOVRIMA GIANA

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan kondisi ekonomi dan sosial sebelum dan sesudah keberadaan pintu tol kota baru di Jalan Ryacudu Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung. Aspek yang diteliti dalam penelitian ini adalah aspek pada kondisi ekonomi dan sosial. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis uji beda dengan uji *Wilcoxon Signed Rank Test*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada kondisi ekonomi secara deskriptif terdapat perbedaan sebelum dan sesudah adanya gerbang tol pada semua indikator. Sedangkan setelah dilakukan analisis mendalam dengan uji *Wilcoxon signed rank test* tidak ditemukan perbedaan yang signifikan pada indikator tingkat penerimaan pelaku usaha dan laba penjualan antara sebelum dan sesudah adanya pintu tol kota baru. Sedangkan pada kondisi sosial terdapat perbedaan yang signifikan pada saat sebelum dan sesudah adanya pintu tol kota baru.

Kata Kunci: Eksternalitas, Dampak Ekonomi, Dampak Sosial, Pintu Tol Kota Baru

ABSTRACT

THE EXTERNALITY IMPACT OF THE KOTA BARU TOLL EXISTENCE ON THE ECONOMIC AND SOCIAL CONDITIONS OF BUSINESSMEN (Case Study: On Ryacudu Street, Sukarame District, Bandar Lampung)

By

ALIFFIA NOVRIMA GIANA

This study aims to analyze differences in economic, social and environmental conditions before and after the existence of the kota baru toll gate on Ryacudu Street, Sukarame District, Bandar Lampung City. The aspects examined in this study are aspects of economic, social and environmental conditions. The research method used in this study uses a descriptive method with a quantitative approach. The data analysis method in this study uses a different test analysis with the Wilcoxon Signed Rank Test. The results of the study show that in descriptive economic conditions there are differences before and after the existence of the toll gate on all indicators. Meanwhile, after conducting an in-depth analysis using the Wilcoxon signed rank test, no significant difference was found in the indicators of the level of acceptance of business actors and sales profits between before and after the kota baru toll gate. Whereas in social and environmental conditions there were significant differences before and after the kota baru toll gate.

Keywords: *Externalities, Economic Impacts, Social and Environmental Impacts, Kota Baru Toll Gate*

**DAMPAK EKSTERNALITAS KEBERADAAN PINTU TOL KOTA BARU
TERHADAP KONDISI EKONOMI DAN SOSIAL PELAKU USAHA
(Studi Kasus : Di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung)**

Oleh

ALIFFIA NOVRIMA GIANA

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA EKONOMI

Pada

Jurusan Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung



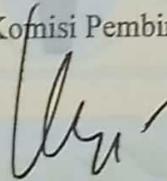
**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
2023**

Judul Skripsi : Dampak Eksternalitas Keberadaan Pintu Tol Kota Baru Terhadap Kondisi Ekonomi dan Sosial Pelaku Usaha (Studi Kasus : Di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung)

Nama Mahasiswa : *Aliffia Novrima Giana*
Nomor Pokok Mahasiswa : 1951021007
Jurusan : S1 Ekonomi Pembangunan
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

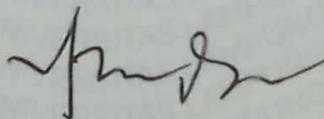


Moneyzar Usman, S.E., M.Si.

NIP 19600621 1986031002

MENGETAHUI

2. Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan



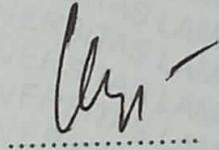
Dr. Neli Aida, S.E., M.Si.

NIP 19631215 198903 2 002 

MENGESAHKAN

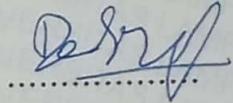
1. Tim Penguji

Ketua : **Moneyzar Usman, S.E., M.Si.**



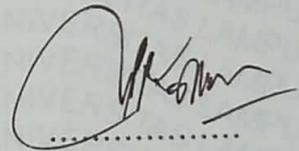
.....

Penguji I : **Dr. Dedy Yuliawan, S.E., M.Si.**



.....

Penguji II : **Ukhti Ciptawaty, S.E., M.Si.**



.....

2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Prof. Dr. Nairoli, S.E., M.Si.

NIP. 19660621 199003 1003



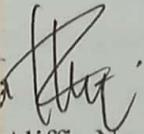
Tanggal Lulus Ujian Skripsi: **28 Juli 2023**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan skripsi ini telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan bukan merupakan penjiplakan hasil karya orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi sesuai yang berlaku.

Bandar Lampung, 28 Juli 2023




Aliffia Novrima Giana

RIWAYAT HIDUP

Penulis bernama Aliffia Novrima Giana dilahirkan di Bandar Lampung, pada tanggal 09 November 2001, anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Heri Suprpto dan Ibu Qoimah.

Penulis mengawali pendidikan formal pada tahun 2005 di TK Pratama II, penulis melanjutkan pendidikan di SD Negeri 1 Rawa Laut dan meneruskannya di SD Negeri 1 Perumnas Way Halim dan lulus pada tahun 2013, selanjutnya penulis meneruskan pendidikan di SMP Al-Kautsar Bandar Lampung dan lulus pada tahun 2016, kemudian melanjutkan sekolah menengah atas di SMA Al-Kautsar Bandar Lampung dan lulus pada tahun 2019

Pada tahun 2019 penulis diterima di Perguruan Tinggi Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Mandiri Masuk Perguruan Tinggi Negeri Wilayah Barat (SMMPTN-BARAT) di Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung. Selama menjadi mahasiswi di Universitas Lampung, penulis telah mengikuti berbagai kegiatan organisasi kampus, yaitu Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan (HIMEPA) pada tahun 2020 penulis menjadi Anggota Bidang 3 Kaderisasi dan Pengabdian Masyarakat. Kemudian pada tahun 2021 penulis menjadi Staff Bidang 1 Pengkaderan di Kelompok Studi Pasar Modal (KSPM). Pada tahun 2022 penulis menjadi Kepala Biro Dana dan Usaha (Danus) di Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan (HIMEPA).

MOTTO

“Kita memang memiliki takdirnya masing-masing, namun apakah kita dapat meraih takdir tersebut dengan hanya berdiam diri saja? Kerjakan sebaik mungkin dan jangan lupa berdoa agar kamu bisa mendapatkan hasil yang terbaik”

“If we never try, how will we know”

(Stacey Ryan)

“Allah does not burden a soul beyond that it can bear”

(Quran 2:286, Surah Al Baqaroh)

PERSEMBAHAN

Dengan segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT dan Nabi Besar Muhammad SAW, serta berkat limpahan rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan karya tulis ini.

Penulis persembahkan karya terbaik ini dengan segala ketulusan dan kerendahan hati kepada:

Kedua orang tuaku tercinta, terhormat, tersayang sebagai panutan dalam hidup,

Bapak Heri Suprpto dan Ibu Qoimah

Terima kasih telah membesarkan dan membimbing dengan penuh kasih sayang, selalu memotivasi dan memberi dukungan moril maupun materi, selalu mendoakan kesuksesan Penulis, serta segala bentuk pengorbanan dan semua hal yang telah diberikan kepada Penulis yang tidak akan pernah bisa terbalas, semoga Allah selalu melindungi kalian.

Adik-Adikku Rakha Al-Faiz Suprpto dan Fattan Adika Suprpto

Terima kasih selalu memberikan dukungan, semangat, kasih sayang, dan kepercayaan bagi penulis untuk terus menjadi kebanggaan.

Serta

Almamater tercinta

Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung

Dosen-dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Ekonomi Pembangunan dan sahabat-sahabat seperjuangan yang senantiasa membantu, memberikan motivasi dan semangat dalam pengerjaan karya tulis ini

SANWACANA

Alhamdulillahirobbilalamin, puji syukur penulis haturkan kepada Allah SWT, atas rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Dampak Eksternalitas Keberadaan Pintu Tol Kota Baru Terhadap Kondisi Ekonomi dan Sosial (Studi Kasus : Di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung)” sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung

Penulis memperoleh bimbingan dan arahan dari berbagai pihak dalam proses penyelesaian skripsi. Sehingga atas kesempatan serta kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof.Dr. Nairobi, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung.
2. Ibu Dr. Neli Aida, S.E., M.Si. selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung.
3. Ibu Ukhti Ciptawaty, S.E., M.Si. selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung dan juga selaku dosen pembahas seminar hasil dan sekaligus dosen penguji yang senantiasa memberi pengarahan, kritik dan saran, serta dukungan dan bantuan kepada penulis dalam rangka menyelesaikan skripsi ini
4. Bapak Moneyzar Usman, S.E., M.Si selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dengan penuh kesabaran, memberikan arahan, perhatian, motivasi, dukungan, ilmu, dan saran kepada penulis hingga skripsi terselesaikan.
5. Bapak Dr. Dedy Yuliawan, S.E., M.Si. selaku dosen pembahas pada seminar proposal dan sebagai dosen penguji yang telah memberikan

arahan, saran, dan tambahan ilmu dengan penuh ketelitian agar skripsi ini dapat selesai dengan baik.

6. Ibu Dr. Marselina, S.E., M.P.M. selaku dosen pembahas pada seminar proposal atas bimbingan, ilmu yang bermanfaat, saran, dan motivasi kepada penulis hingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
7. Ibu Resha Moniyana Putri, S.E., M.Si. selaku dosen pembahas pada seminar hasil yang telah memberikan tanggapan, kritik dan juga saran untuk perbaikan penelitian ini
8. Bapak Prof. Dr. Ambya, S.E., M.Si. selaku Pembimbing Akademik yang telah membimbing, memberikan nasihat, motivasi dan semangat selama menjadi mahasiswa Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
9. Kedua orangtuaku tercinta, Heri Suprpto, S.E. dan Qoimah A.Md. Terima kasih atas kasih sayang, dukungan dan pengorbanan yang diberikan, serta doa yang tiada henti untuk kebaikan dan kesuksesan anak-anaknya. Serta adik-adikku tercinta, Rakha Al-faiz Suprpto dan Fattan Adika Suprpto, terima kasih untuk semua doa serta dukungannya selama ini. Semoga kalian bisa melakukan pencapaian yang lebih baik dari ent.
10. Untuk seluruh keluarga besarku, terima kasih atas pengertian, motivasi, bantuan, dan bimbingan agar penulis tetap berusaha mewujudkan cita-cita ini.
11. Sahabat seperjuangan dari awal perkuliahan, Salsa, Icha, Hanna, Fitri. Terima Kasih atas bantuan selama masa perkuliahan dan perjuangan bersama hingga kita sampai dititik ini.
12. Teman-teman Se-Perbimbingan Alvina, Tiwi, Hadi. Terima kasih atas kerjasama dan bantuannya kepada penulis.
13. Teman-teman Jurusan Ekonomi Pembangunan 2019 dan teman-teman sekonsentrasi Ekonomi Publik dan Fiskal, yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Terima kasih telah membantu penulis dalam perkuliahan sampai dengan menyelesaikan skripsi ini.

14. Teman-teman semasa sekolah yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih sudah memberikan semangat dan memotivasi atas keluh kesah selama penulisan skripsi ini.
15. Keluarga besar HIMEPA FEB Unila khususnya presidium 2022 dan KSPM FEB Unila. Terima kasih atas kepercayaan, waktu, dan kesempatan yang sudah diberikan sehingga saya dapat mengembangkan diri selama menjadi mahasiswa. Terimakasih atas kebersamaannya.
16. Keluarga besar kuliah kerja nyata (KKN) “Takara”. Terima kasih atas suka duka kebersamaannya dalam keterbatasan selama 40 hari di Kelurahan Kota Karang Raya. Kalian luar biasa, kalian yang terbaik.
17. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu dan pelajaran yang sangat bermanfaat selama menuntut ilmu di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
18. Seluruh Staf dan Karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung atas seluruh bantuan yang selama ini diberikan kepada penulis
19. Semua pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penulisan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu-persatu. Terimakasih banyak.
20. Terimakasih Almamater tercinta, Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, akan tetapi penulis berharap semoga skripsi yang sederhana ini dapat memberikan manfaat bagi pembacanya. Semoga segala dukungan, bimbingan, dan doa yang diberikan kepada penulis mendapatkan balasan dari Allah SWT. Aamiin.

Bandar Lampung, 28 Juli 2023

Aliffia Novrima Giana

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	v
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	8
1.3. Tujuan Penelitian.....	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1. Landasan Teori	9
a. Peran Pemerintah	9
b. Barang Publik	10
c. Teori Eksternalitas	12
d. Pembangunan	14
e. Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol	16
f. Kondisi Ekonomi dan Sosial	18
2.2. Penelitian Terdahulu.....	18
2.3. Kerangka Pemikiran	21
2.4. Hipotesis Penelitian	22
III. METODE PENELITIAN	23
3.1. Jenis Penelitian	23
3.2. Sumber Data	23
a. Data Primer.....	23
b. Data Sekunder	23
3.3. Ruang Lingkup Penelitian	24
3.4. Populasi dan Sampel	24
a. Populasi	24
b. Sampel	24
3.5. Teknik Pengumpulan Data	26
3.7. Definisi Operasional.....	26
3.8. Instrumen Penelitian.....	28
3.9. Metode Analisis Data	29
a. Analisis Deskriptif.....	29
b. Pengujian Data.....	29
c. Uji Statistik.....	30

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	32
4.1 Gambaran Umum Kecamatan Sukarame	32
a. Luas Wilayah dan Letak Geografis	32
b. Karakteristik Penduduk	32
c. Sarana dan Prasarana Kecamatan Sukarame	33
4.2. Gambaran Umum Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar	34
a. Sejarah Singkat PT. Hutama Karya.....	34
b. Visi dan Misi	36
c. Tujuan dan Manfaat Jalan Tol	36
4.3. Statistik Deskriptif.....	37
a. Karakteristik Responden.....	37
b. Data Komposisi Responden.....	37
4.4. Hasil Uji Signifikansi Instrumen Penelitian	38
a. Uji Validitas.....	38
b. Uji Reliabilitas.....	38
c. Hasil Uji Normalitas	39
4.5. Hasil Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i>	40
a. Kondisi Ekonomi.....	40
b. Kondisi Sosial	43
4.6. Pembahasan	44
4.7. Implikasi Penelitian	52
a. Kondisi Ekonomi.....	52
b. Kondisi Sosial	54
V. SIMPULAN DAN SARAN	56
5.1. Simpulan.....	56
5.2. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN.....	61

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Pintu Tol Ruas Bakauheni-Terbanggi Besar.....	3
Tabel 2 Rata-Rata perhari Jumlah Kendaraan yang Keluar Masuk Pintu Tol Ruas Bakauheni–Terbanggi Besar di Bulan Januari 2023.....	4
Tabel 3 Tinjauan Empiris.....	19
Tabel 4 Skor Skala Likert	26
Tabel 5 Kisi-kisi Instrumen Penelitian.....	28
Tabel 6 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Kecamatan Sukarame, 2022.....	32
Tabel 7 Jumlah Sekolah Menurut Tingkat Pendidikan di Kecamatan Sukarame, 2021/2022	33
Tabel 8 Banyaknya Kelurahan yang Memiliki Sarana Kesehatan di Kecamatan Sukarame, 2019-2021	34
Tabel 9 Jumlah Tempat Peribadatan di Kecamatan Sukarame.....	34
Tabel 10 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	37
Tabel 11 Data Responden Berdasarkan Kelompok Usia	37
Tabel 12 Hasil Uji Validitas.....	38
Tabel 13 Hasil Uji Reliabilitas.....	39
Tabel 14 Hasil Uji Normalitas	39
Tabel 15 Hasil Descriptive Statistics Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Penyerapan Tenaga Kerja.....	40
Tabel 16 Hasil Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Penyerapan Tenaga Kerja.....	40
Tabel 17 Hasil Descriptive Statistics Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Penerimaan Pelaku Usaha.....	41
Tabel 18 Hasil Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Penerimaan	41

Tabel 19 Hasil Descriptive Statistics Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Laba Penjualan.....	42
Tabel 20 Hasil Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Laba Penjualan	42
Tabel 21 Hasil Uji <i>Wilcoxon Signed Rank</i> Kondisi Sosial	43
Tabel 22 Hasil Descriptive Statistics Uji <i>Wilcoxon Signed Rank Test</i> Kondisi Sosial	43
Tabel 23 Jumlah Pekerja atau Karyawan Pelaku Usaha di Jalan Ryacudu Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kota Baru	44
Tabel 24 Tingkat Penerimaan Pelaku Usaha di Jalan Ryacudu Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kota Baru	46
Tabel 25 Laba Penjualan Pelaku Usaha di Jalan Ryacudu Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kota Baru.....	47
Tabel 26 Tanggapan Responden Mengenai Hubungan Sosial Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kotabaru.....	48
Tabel 27 Tanggapan Responden Mengenai Fasilitas Jalan Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kotabaru.....	49
Tabel 28 Tanggapan Responden Mengenai Kepadatan Lalu Lintas Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kotabaru	50
Tabel 29 Tanggapan Responden Mengenai Kualitas Udara Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kotabaru.....	50
Tabel 30 Tanggapan Responden Mengenai Kebisingan Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kotabaru.....	51
Tabel 31 Tanggapan Responden Mengenai Keamanan Sebelum dan Sesudah Adanya Pintu Tol Kotabaru.....	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Kondisi Jalan Ryacudu.....	6
Gambar 2 Kondisi Fasilitas Drainase dan Trotoar.....	7
Gambar 3 Kerangka Pemikiran.....	22
Gambar 4 Jalan Tol Trans Sumatra.....	35
Gambar 5 Gerbang Tol Kota Baru.....	35

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan di Indonesia sekarang dilakukan cukup pesat serta mengalami kemajuan, menurut Kementerian Komunikasi dan Informasi, pembangunan dari seluruh aspek kehidupan merupakan upaya dari pembangunan nasional untuk tugas mewujudkan tujuan nasional seperti Pembukaan UUD RI tahun 1945 melalui rangkaian pembangunan tanpa henti, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan merupakan upaya perubahan yang berdasarkan suatu pandangan dan pengalaman, realita keadaan, dan kepentingan para pembuat keputusan. Pembangunan mempunyai dua makna, pertama pembangunan dalam pertumbuhan ekonomi terfokus pada jumlah dari produksi, dan yang kedua pembangunan dalam pendistribusian dan peningkatan hubungan sosial. Maka makna yang kedua lebih menitikberatkan pada pembangunan sosial, dengan penekanan dalam partisipasi dalam perubahan struktur sosial, yang dinilai penaikan pemerataan kesempatan dan keseimbangan manfaat pembangunan pada seluruh lapisan sosial (Wardana, 2014).

Proses multidimensi pada pembangunan mencakup pada perubahan struktur masyarakat, perubahan kehidupan sosial, dan kelembagaan. Pertumbuhan ekonomi, pendapatan nasional, kesehatan dan pendidikan juga akan mengalami perubahan dari adanya pembangunan. Pembangunan ini memuat upaya yang terus dilakukan warga negara untuk mencapai tujuan kesejahteraan yang diinginkan, baik dalam jangka pendek maupun dalam jangka panjang (Muhklis, 2009). Pembangunan setiap tahunnya akan mengalami peningkatan dan berangsur angsur membaik. Industri kreatif merupakan salah satu sarana baru yang menjadi jantung perekonomian yang terbagi dalam dua tipe yaitu; agroindustri dan non agroindustri. Selain

industri kreatif, infrastruktur adalah salah satu dari pembangunan yang berlangsung, melalui adanya pembangunan ini dapat meningkatkan potensi potensi lain yang dapat dikembangkan.

Pembangunan infrastruktur jalan, jalan tol diperlukan untuk dapat mempermudah dan menaikan distribusi barang dan jasa, serta untuk menurunkan tingkat arus lalu lintas di jalan utama. Dalam menyokong perekonomian dan sosial pembangunan jalan tol sangat berperan penting, dan juga berperan pada interaksi antar masyarakat. Jalan tol juga berpengaruh dan berperan dalam pembangunan daerah, masa kini jalan tol berfungsi sebagai jalur transportasi antar daerah khususnya di Indonesia.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Pasal 1 ayat 2 Tentang Jalan Tol tertera bahwa jalan tol merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan jalan nasional yang diwajibkan membayar tol bagi penggunaanya. Pembangunan jalan tol mempengaruhi struktur perekonomian daerah. Pembangunannya memiliki banyak dampak dan berpengaruh terhadap berbagai sektor termasuk masyarakat sekitar pembangunan. Nurhayati et al. (2020) salah satu tujuan pembangunan ini adalah dalam peningkatan akses dan daya tampung pengguna jalan. Pembangunan jalan tol tidak terlepas dengan permasalahan perekonomian dan sosial serta aspek lain yang dimana hal tersebut dapat dirasakan oleh yang terdampak.

Pada jalan tol banyak pihak terlibat dalam pembangunannya, seperti pemerintah pusat, pemerintah daerah, investor, pekerja, pengusaha lokal, dan masyarakat setempat. Dari arus kendaraan yang menggunakan jalan tol berdampak terhadap wilayah yang menjadi akses jalan utama baik secara lingkungan, sosial, dan ekonomi. Hal ini tentunya menjadi kesempatan baik pemerintah maupun penduduk sekitar dengan keinginan adanya jalan tol dapat meningkatkan penyerapan tenaga kerja lokal dan mendorong tumbuh berkembangnya kegiatan ekonomi.

Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) membuka banyak peluang yang menguntungkan. Usaha lokal dapat dilakukan dengan provinsi lain dan

negara lain dengan biaya yang kompetitif. Hal ini juga dilakukan demi kepentingan pemerataan pembangunan untuk lebih meningkatkan kesejahteraan masyarakat khususnya di Sumatera. Jalan tol dimaksudkan untuk terhubung dengan pusat ekonomi seperti pariwisata, kawasan industri, pertanian dan peternakan untuk memaksimalkan manfaat ekonomi dari infrastruktur jalan tol yang ada.

Disadur dari artikel di situs web Bappeda Prov. Lampung, Ferdiansyah (2017), Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) mempunyai panjang 2.818 kilometer dirancang menghubungkan Aceh hingga Lampung, membutuhkan biaya Rp 150 triliun dalam proses pembangunannya. Jalan tol yang dibangun di Provinsi Lampung meliputi dua seksi, yakni seksi Bakauheni-Terbanggi Besar dan seksi Terbanggi Besar-Pematang Panggang.

Dalam artikel berjudul “Presiden Resmikan Tol Trans Sumatera Ruas Bakauheni - Terbanggi Besar,” pada website Bina Marga Kementerian PUPR, jalan tol di Indonesia dengan jalur terpanjang ialah jalan tol ruas Bakauheni- Terbanggi Besar yang dimana panjangnya melebihi jalan tol Cikopo-Palimanan (Cipali), jalan tol tersebut terdapat sembilan buah simpang susun yaitu sebagai berikut :

Tabel 1 Pintu Tol Ruas Bakauheni-Terbanggi Besar

Pintu Tol	Lokasi	Destinasi
Pintu Tol Bakauheni Selatan	Bakauheni	1. Pelabuhan Bakauheni 2. Jalan Raya Lintas Sumatera
Pintu Tol Bakauheni Utara	Bakauheni	1. Penengahan 2. Bakauheni
Pintu Tol Kalianda	Kalianda	Kalianda
Pintu Tol Sidomulyo	Sidomulyo	Sidomulyo
Pintu Tol Lematang	Lematang	1. Kawasan Industri 2. Tanjung Bintang 3. Panjang
Pintu Tol Kota Baru	Sabah Balau	1. Kota Baru 2. Kedaton 3. Bandar Lampung
Pintu Tol Natar	Natar	1. Bandara Internasional Raden Intan II 2. Natar

Pintu Tol	Lokasi	Destinasi
Pintu Tol Tegineneng Barat	Tegineneng	1. Tegineneng
Pintu Tol Tegineneng Timur		2. Metro
		3. Sukadana
Pintu Tol Gunung Sugih	Gunung Sugih	1. Gunung Sugih
		2. Bandar Jaya
Pintu Tol Terbanggi Besar	Terbanggi Besar	1. Terbanggi Besar
		2. Bandar Jaya
		3. Kota Bumi

Sumber : PT. Hutama Karya (Persero) Divisi Operasional Jalan Tol, Februari 2023

Pintu Tol Kota Baru merupakan salah satu pintu tol yang ada di jalan tol trans sumatera yang berada di ruas Tol Bakauheni-Terbanggi Besar, Pintu Tol Kota Baru ini memiliki letak yang paling dekat atau memiliki jarak tempuh yang paling minimum menuju pusat ibukota Provinsi Lampung yaitu Kota Bandar Lampung

Tabel 2 Rata-Rata perhari Jumlah Kendaraan yang Keluar Masuk Pintu Tol Ruas Bakauheni–Terbanggi Besar di Bulan Januari 2023

Pintu Tol	Jumlah Kendaraan (rata-rata perhari di bulan Januari)
Pintu Tol Bakauheni Selatan	5.723
Pintu Tol Bakauheni Utara	1.565
Pintu Tol kalianda	2.650
Pintu Tol Sidomulyo	2.100
Pintu Tol Lematang	3.120
Pintu Tol Kota Baru	5.181
Pintu Tol Natar	4.210
Pintu Tol Tegineneng Timur	1.470
Pintu Tol Tegineneng Barat	2.253
Pintu Tol Gunung Sugih	2.450
Pintu Tol Terbanggi Besar	3.280
TOTAL	34.002

Sumber : PT. Hutama Karya (Persero) Divisi Operasional Jalan Tol, Februari 2023

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa rata-rata perhari pengguna Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) ruas tol Bakauheni-Terbanggi Besar di bulan Januari, Pintu Tol Kota Baru merupakan pintu tol teramai ke dua

setelah Bakauheni Selatan yang merupakan pintu masuk di Jalan Tol Trans Sumatra (JTTS) dari arah pelabuhan bakauheni, yaitu sebanyak 5.181 kendaraan.

Adanya jalan tol wilayah yang berada di dekat pintu masuk dan keluar kendaraan ke jalan tol akan tumbuh pesat sebagai kawasan bisnis, baik industri, perdagangan, jasa, dll. Sudah terdapat banyak bukti bahwa jalan tol mendorong perekonomian, mengurangi pengangguran dan bahkan sosial masyarakat. Sebagai contoh tol Cipularang yang berada di Bandung, terdapat perubahan pada waktu dalam menempuh perjalanan dan perubahan pada wilayah sekitar, sekarang Kota Bandung lebih ramai dengan gedung-gedung tinggi dan pusat komersial yang ramai. Hal yang sama pun terjadi setelah adanya Jembatan Suramadu di Madura (Sumaryoto, 2010). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, pembangunan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Infrastruktur jalan yang memadai dan lancar diharapkan pemerataan pembangunan dibidang ekonomi dapat terealisasi (Khasanah et al., 2017).

Penelitian yang dilakukan oleh Prakoso et al. (2020) menghasilkan pembangunan jalan tol berdampak positif bagi kesejahteraan masyarakat di sekitar pintu tol Madiun. Warga sekitar pintu tol berinisiatif untuk berjualan sebagai pekerjaan tambahan sesuai kebutuhan. Hal ini memungkinkan warga secara perlahan meningkatkan kesejahteraan sosial di segala bidang, dimulai dari perumahan, pendidikan, kesehatan, jaminan sosial, pendapatan, pariwisata dll. Pada penelitian yang dilakukan oleh Nadhiyah Nur Fitri (2018) menghasilkan bahwa terdapat dampak sosial, perubahan mata pencaharian, kondisi lingkungan dan kepemilikan lahan setelah adanya jalan tol pada masyarakat sekitar. Masyarakat tidak nyaman dengan suara bising dan lalu lintas yang semakin padat yang menyebabkan polusi udara dan dapat menyebabkan gangguan kesehatan masyarakat yang terdampak.

Eksternalitas muncul ketika tindakan satu pihak memiliki dampak lain pada pihak lain tanpa kompensasi. Eksternalitas dibagi menjadi dua kategori: eksternalitas positif dan eksternalitas negatif. Eksternalitas positif merupakan efek bersifat positif dari suatu perbuatan oleh satu pihak kepada pihak lain tanpa kompensasi. Misalnya, meningkatkan lapangan kerja, meningkatkan pendapatan masyarakat lokal, membangun struktur ekonomi dan membangun ruang publik dalam bentuk infrastruktur (Mangkoesoebroto, 2016).

Salah satu lokasi yang terkena dampak pembangunan Gerbang Tol Kota Baru ialah Kecamatan Sukarame, tepatnya Jalan Ryacudu di mana merupakan akses kendaraan dapat keluar masuk pintu Tol Kota Baru. Sasaran objek pada penelitian ini adalah masyarakat maupun pelaku usaha yang berada di sepanjang Jalan Ryacudu, dimulai dari *Fly Over* Sultan Agung-Ryacudu menuju Polsek Sukarame. Dari adanya Pintu Tol Kota Baru ini dapat menimbulkan eksternalitas positif maupun negatif terhadap kegiatan ekonomi dan sosial di Jalan Ryacudu.



Gambar 1 Kondisi Jalan Ryacudu

Eksternalitas positif yang ditimbulkan dengan adanya pintu tol terhadap ekonomi dan sosial di Jalan Ryacudu adalah tumbuh dan kembangnya kegiatan perekonomian di wilayah tersebut, banyak pertokoan ataupun bisnis lainnya yang mulai bermunculan di sepanjang jalan Ryacudu, masyarakat memanfaatkan kesempatan dengan membuka usaha baik usaha kecil sampai usaha besar, baik usaha tempat makan sampai dengan pusat oleh-oleh

Lampung, yang dimana target pemasarannya adalah kendaraan yang ingin keluar Kota Bandar Lampung melalui pintu tol ataupun kendaraan yang baru memasuki Kota Bandar Lampung. Dan hal ini berdampak pula pada peningkatan pendapatan dan penyerapan tenaga kerja oleh pemilik usaha di sepanjang Jalan Ryacudu.



Gambar 2 Kondisi Fasilitas Drainase dan Trotoar

Dampak positif lainnya adalah perbaikan infrastruktur di Jalan Ryacudu, setelah adanya pintu tol fasilitas jalan di Jalan Ryacudu mengalami perubahan mulai dari peningkatan kualitas jalan, pelebaran jalan, penerangan jalan, dan beberapa fasilitas publik lainnya. Dikutip dari website Diskominfotik Provinsi Lampung (2023), Pemerintah Provinsi Lampung sudah melaksanakan penggarapan terhadap jalan Mayjen Ryacudu yang memiliki panjang 3,315 Km ke arah Pintu Tol Kota Baru yang terdapat 2 lajur dan trotoar, antara lain pada tahun 2019 melakukan perbaikan jalan sepanjang 3 km jalur kiri, pada tahun 2020 perbaikan jalan pada jalur kanan sepanjang 2,85 km, pada tahun 2021 melakukan pelebaran lajur jalan sepanjang 1,6 Km, pembangunan drainase pada jalur kiri pada tahun 2022 sepanjang 1,62 Km dan pada tahun 2023 dianggarkan saluran drainase sepanjang 3.315 km pada jalur kanan.

Selain eksternalitas positif terdapat eksternalitas negatif yang dirasakan oleh masyarakat sekitar. Dengan adanya pintu tol kota baru mengakibatkan meningkatnya kendaraan yang melewati Jalan Ryacudu baik yang akan

masuk ataupun keluar pintu tol dan atau masyarakat sekitar yang melewati akses jalan tersebut, hal ini akan berdampak negatif pada masyarakat sekitar yaitu meningkatnya arus lalu lintas kendaraan sehingga hal ini juga dapat meningkatkan polusi udara dan kebisingan dari kendaraan yang melintas.

Dari penjelasan di sebelumnya perlu dilakukan identifikasi mengenai eksternalitas positif dan negatif dari adanya Pintu Tol Kota Baru terhadap kondisi ekonomi dan sosial para pelaku usaha di Jalan Ryacudu dengan batasan lokasi penelitian adalah sepanjang Jalan Ryacudu berawal dari Fly over Sultan Agung-Ryacudu sampai Kantor Polisi Sektor Sukarame, dengan sasaran adalah masyarakat dan pelaku usaha yang ada di sepanjang Jalan Ryacudu, oleh karena itu peneliti memilih judul Dampak Eksternalitas Keberadaan Pintu Tol Kota Baru Terhadap Kondisi Ekonomi dan Sosial Pelaku Usaha (Studi Kasus : Di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung).

1.2. Rumusan Masalah

Berdasar pada latar belakang, maka rumusan permasalahannya ialah:

1. Apakah terdapat perbedaan sebelum dan sesudah adanya pintu tol Kota Baru pada kondisi ekonomi di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Kota Bandar Lampung?
2. Apakah terdapat perbedaan sebelum dan sesudah adanya pintu tol Kota Baru pada kondisi sosial di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Kota Bandar Lampung?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasar pada rumusan masalah maka tujuan dari penelitiannya yakni Menganalisis perubahan kondisi ekonomi dan sosial sebelum dan sesudah adanya Pintu Tol Kota Baru pada masyarakat di Jalan Ryacudu , Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

a. Peran Pemerintah

Pada perekonomian peranan pemerintah sangatlah diperlukan sebab pemerintah merupakan pihak yang dapat dipercaya guna mengatur sektor swasta, pemerintah berperan dalam membenahi perekonomian apabila terjadi kegagalan pasar (market failure) seperti eksternalitas dan keterbatasan barang publik. Peran pemerintah semakin penting di masa globalisasi, karena pemerintah juga berperan dalam hal pembuatan perencanaan untuk tujuan strategis, menciptakan lingkungan yang menarik bagi sektor swasta, privatitas perusahaan negara dan membuat peraturan dalam rangka untuk menghindari krisis dan kegagalan pasar (Khusaini, 2019).

Dalam perekonomian suatu negara, pemerintah mempunyai peranan untuk mengatur, memperbaiki atau mengarahkan aktivitas ekonomi dari pemerintah maupun sektor swasta. Oleh karena itu perkembangan dan kemajuan pembangunan suatu negara tergantung kepada peranan pemerintah dalam mengatur negaranya termasuk di dalamnya adalah perekonomian. Kebutuhan barang publik seperti barang, jasa atau sistem yang merupakan sesuatu yang harus disiapkan oleh pemerintah dalam rangka memberikan pelayanan kepada warga negaranya. Terpenuhinya Kebutuhan-kebutuhan tersebut dapat berpengaruh pada tingkat perekonomian suatu negara.

Prinsip kebebasan ekonomi pada kenyataannya mengalami berbagai benturan kepentingan, karena tidak terdapat sistem untuk mengatur dan menciptakan keselarasan kepentingan. Oleh karena itu, diperlukan peranan pemerintah guna mengatur sistem perekonomian, karena tidak semua sektor ekonomi dapat

diatur oleh sektor swasta (Khusaini, 2019). Pada ekonomi modern, peran pemerintah bisa digolongkan menjadi (Ferry Prasetyia, 2012) :

a. Peranan alokasi

Sektor swasta tidak dapat menyediakan semua barang dan jasa, barang publik merupakan barang dan jasa yang sektor swasta tidak dapat sediakan. Kegagalan sistem pasar yang disebabkan karena adanya barang yang sistem pasar tak bisa sediakan, karena manfaat tak hanya bisa dirasakan oleh satu individu dari barang dan jasa tersebut. Maka peranan pemerintah dalam bidang alokasi adalah untuk mengusahakan agar alokasi sumber-sumber ekonomi dilaksanakan secara efisien.

b. Peranan distribusi

Dalam pembangunan suatu negara anggaran pemerintah berguna dalam serangkaian peran. Salah satunya sebagai fungsi distribusi, anggaran negara wajib diarahkan dan digunakan guna mengurangi pemborosan sumber daya dan pengangguran juga membuat ekonomi meningkat, hal tersebut merupakan salah satu fungsi dari peranan distribusi. Sehingga pada hakikatnya fungsi distribusi berperan dalam pengalokasian anggaran untuk kepentingan umum.

c. Peranan stabilisasi.

Kebijakan stabilisasi digunakan untuk pencapaian tujuan makro secara optimal. Salah satu contoh kebijakan stabilisasi adalah penerapan bauran kebijakan yang terkoordinasi antara satu kebijakan dengan kebijakan lainnya. Pengertian optimal di sini adalah pencapaian tujuan antar kebijakan dapat terkoordinasi sehingga tidak menimbulkan dampak yang kurang menguntungkan bagi pencapaian tujuan kebijakan ekonomi makro secara keseluruhan. Salah satu contoh penerapan bauran kebijakan yang banyak dikenal adalah bauran kebijakan fiskal-Moneter

b. Barang Publik

1) Pengertian Barang Publik

Barang publik mengacu pada barang non rival dan non eksklusif yang tidak bisa dibatasi dalam penggunaannya dan tidak diwajibkan untuk membayar

merupakan barang publik. Menurut (Ferry Prasetyia, 2012) barang yang jika dikonsumsi oleh individu tidak menurunkan konsumsi barang tersebut oleh orang lain merupakan pengertian dari barang publik.

Jalan raya ialah barang publik, siapapun bisa memanfaatkan dan menggunakan jalan tersebut, dan jalan tersebut dapat digunakan pada saat yang bersamaan. Istilah barang publik umumnya dipakai bagi barang non-bersaing dan barang non eksklusif. Dengan kata lain, tak mungkin menghentikan individu dalam memakai barang publik.

2) Karakteristik Barang Publik

a) Non Eksklusivitas

Dari melihat apakah terdapat pengecualian dalam mendapatkan manfaat dari barang tersebut merupakan salah satu hal yang dapat membedakan barang publik atau tidak. Karena barang pribadi tentu dapat dimungkinkan terdapat pengecualian dalam penggunaannya. Barang non eksklusif bertolak belakang dengan barang pribadi yang bersifat eksklusif, seperti mobil pribadi yang dimana terdapat pengecualian. Mereka yang tidak membayar barang pribadi tersebut tidak menerima jasa yang dijanjikan oleh barang tersebut.

b) Non Rivalitas

Non Rivalitas merupakan karakteristik selanjutnya dari barang publik, barang yang manfaatnya dapat dirasakan oleh individu lain tanpa mengeluarkan biaya. Contohnya tidak adanya tambahan biaya pada tambahan penonton pada siaran televisi walaupun akan mengakibatkan tambahan konsumsi. Konsumsi dari tambahan pengguna tersebut disebut non rivalitas sehingga tambahan tersebut memiliki biaya marjinal nol, karena konsumsi tidak mempengaruhi kapasitas pihak lain guna mengonsumsi.

c. Teori Eksternalitas

Eksternalitas dapat diartikan sebagai dampak aktivitas pihak satu ke pihak lainnya yang tak terdapat kompensasi. Eksternalitas positif merupakan tindakan yang memberi manfaat. Sedangkan eksternalitas negatif merupakan tindakan yang menyebabkan kerugian bagi pihak lain (Mangkoesebroto, 2016). Eksternalitas adalah ketika aktivitas ekonomi mempengaruhi kesejahteraan pelaku ekonomi lain dan peristiwa yang ada terjadi di luar mekanisme pasar. Sehingga ketika terjadi eksternalitas, maka private choices oleh konsumen dan produsen dalam private markets umumnya tidak menghasilkan sesuatu yang secara ekonomi efisien (Fisher, 1996).

Menurut Guritno Mangkoesebroto (2016) membedakan dua jenis eksternalitas, Kegiatan dalam konsumsi dan produksi mempengaruhi kegiatan orang lain tanpa kompensasi yang disebut dengan Technical externalities, dan yang menyangkut biaya dalam perekonomian disebut dengan pecuniary externalities. Misalnya, suatu pecuniary externalities diseconomy merupakan akibat dari perubahan harga faktor produksi sebagai akibat dari tindakan produksi atau konsumsi orang lain. Guritno Mangkoesebroto (2016) membagi eksternalitas berdasar pada pengaruhnya,

1) Eksternalitas Positif

Suatu aktivitas yang dimana individu lain dapat merasakan manfaatnya dan individu yang mendapatkan manfaat tidak memberikan kompensasi atas harga manfaat tersebut disebut dengan eksternalitas positif. Contohnya adalah keberadaan pintu tol pada suatu wilayah, yang berdampak positif pada perbaikan fasilitas jalan sebagai akses menuju pintu tol dan dampak positif lainnya adalah membuka lapangan pekerjaan atau perubahan lapangan pekerjaan masyarakat sekitar yang nantinya diharapkan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat.

2) Eksternalitas Negatif

Bila pengaruhnya untuk pihak lainnya merugikan dan pihak yang dirugikan tak mendapatkan ganti rugi disebut dengan eksternalitas negatif. Contohnya adalah keberadaan pintu tol pada suatu wilayah, yang

berdampak negatif pada lalu lintas yang semakin padat pada jalan akses menuju pintu tol, hal tersebut juga berdampak pada penurunan kualitas udara sekitar.

Selain membagi menurut dampaknya Guritno Mangkoesoebroto (2016) juga membagi antara pihak-pihak yang melakukan dan pihak yang menerima akibat, yaitu:

1) Eksternalitas produsen terhadap produsen

Saat input dan output perusahaan berdampak ke input dan output perusahaan lainnya, maka ini dikenal sebagai eksternalitas produsen. Pabrik yang mencemari air menimbulkan kerugian bagi usaha lain yang memakai air sebagai unsur produksi adalah contoh dari eksternalitas ini.

2) Eksternalitas produsen terhadap konsumen.

Tindakan yang dilakukan produsen yang berdampak pada utilitas konsumen dipengaruhi oleh output produsen. Contohnya, asap dari pabrik mencemari udara. Orang-orang yang tinggal di dekat pabrik mau tidak mau menghirup udara yang buruk yang mengurangi manfaat tinggal di dekat pabrik bagi lingkungan sekitar. Pabrik dalam hal ini tak menawarkan kompensasi apapun ke lingkungan.

3) Eksternalitas konsumen terhadap produsen.

Perilaku konsumen yang memberi eksternalitas bagi produsen. Contohnya, eksternalitas konsumen ke produsen, ketika deterjen digunakan untuk mencuci pakaian di sungai, sisa air deterjen konsumen buang ke sungai yang membuat pencemaran air, jika terdapat pabrik es yang produksinya menggunakan air sungai, tentu merugikan karena biaya lebih diperlukan untuk membersihkan pencemaran air tersebut.

4) Eksternalitas konsumen terhadap konsumen.

Eksternalitas konsumen terhadap konsumen terjadi ketika aktivitas satu konsumen mempengaruhi utilitas konsumen lain. Misalnya pengendara sepeda motor yang dapat menyebabkan sesak napas bagi orang di sekitarnya, dan perokok yang dapat mengganggu orang di sekitarnya.

Kehadiran eksternalitas negatif menyebabkan penggunaan sumber daya pasar yang tidak efisien serta di sini peran pemerintah diperlukan. Ada harapan bahwa masalah yang disebabkan oleh pengaruh eksternal akan terpecahkan. Beberapa hal yang bisa pemerintah lakukan adalah:

1) Subsidi

Subsidi harus diberi ke produsen atau konsumen saat kebermanfaatan sosial melebihi kebermanfaatan pribadi. Harga komoditas menurun akibat subsidi. Pemerintah bisa memberi subsidi ke produsen guna mengurangi pengaruh eksternalitas. Keuntungan produsen berasal dari subsidi pemerintah dan keuntungan masyarakat untuk mengurangi kerugian dari dampak eksternalitas perusahaan.

2) Pajak Pigovian

Pajak pigovian adalah solusi untuk menanggulangi eksternalitas. Pembayaran pajak harus dibayarkan oleh orang yang menciptakan eksternalitas, pajak yang dibayar sama dengan efek marginal dari eksternalitas yang diakibatkan. Hal ini berdampak kepada konsumen atau pelaku usaha berpikir tentang seberapa besar manfaat dan efek yang didapat dari banyaknya barang yang diproduksi atau dikonsumsi oleh pelaku usaha atau konsumen.

3) Regulasi

Kontrol perilaku sosial dengan menggunakan peraturan merupakan regulasi. Regulasi pemerintah bisa mengatur yang dilarang serta diizinkan oleh pihak tertentu dalam mengatasi eksternalitas.

d. Pembangunan

Masyarakat dan bangsa harus melalui tahap pembangunan, untuk menuju kondisi yang makmur dan sejahtera setiap bangsa akan melalui tahap-tahap pembangunan. Oleh karena itu partisipasi masyarakat, pemerintah dan seluruh elemen di suatu negara sangat diperlukan untuk berpartisipasi aktif dalam proses pembangunan (Bappeda Buleleng, 2017). Menurut Deddy T. Tikson (2005) transformasi dalam aspek ekonomi, sosial dan budaya

termasuk dalam pembangunan, yang dimana hal tersebut sengaja dilakukan dengan kebijakan dan strategi menuju arah yang diharapkan.

Pembangunan menurut Michael P. Todaro dan Stephen C. Smith (2011) merupakan proses yang mewujudkan kualitas hidup lebih baik lagi dan kemampuan dalam meningkatkan standar hidup, kebebasan, serta harga diri pribadi. Goulet dalam Todaro dan Smith menyampaikan bahwa setidaknya guna memahami arti asli pembangunan, terdapat tiga nilai mendasar yang wajib digunakan sebagai pedoman praktis dan landasan konseptual yakni:

1) Kecukupan (*Sustenance*)

Yaitu kapasitas dalam mencukupi keperluan dasar untuk mendukung kehidupan manusia.

2) Harga diri (*Self-esteem*)

Ada rasa berharga dan bermartabat saat politik, insitusi dan sitem sosial, dan ekonomi mendukung nilai kemanusiaan misalnya mandiri, martabat, dan kehormatan.

3) Kebebasan (*Freedom*)

Masyarakat memiliki cara berbeda dalam mencukupi keinginan, serta masing-masing individu bisa membuat pilihan nyata berdasar kemauannya.

Pembangunan adalah suatu realitas fisik dan sekaligus suatu keadaan pikiran dalam suatu masyarakat yang sudah mengalami perpaduan proses sosial, ekonomi, dan kelembagaan tertentu serta memiliki sarana untuk mencapai hidup layak. Todaro dan Smith (2011) menyatakan pembangunan di seluruh masyarakat mempunyai tujuan yakni:

1) Membuat kebutuhan dasar lebih mudah diakses dan memperluas distribusinya seperti pangan, papan, kesehatan dan perlindungan.

2) Membuat taraf hidup yang tak hanya terdiri dari penerimaan yang lebih tinggi tetapi juga dalam menyediakan lebih banyak lapangan pekerjaan, layaknya pendidikan, serta kepedulian atas nilai kemanusiaan dan kebudayaan.

- 3) Memperluas pilihan ekonomi dan sosial yang tersedia bagi individu dan bangsa secara keseluruhan, yang tidak hanya membebaskan mereka dari ketergantungan, tetapi juga membebaskan mereka dari segala kekuatan yang berpotensi merusak nilai-nilai kemanusiaan mereka

Pembangunan nasional bersifat multidimensional, meliputi seluruh aspek kehidupan. Pembangunan nasional harus didukung oleh kemampuan ideologis, kemampuan ekonomi dan kondisi sosial yang pada gilirannya akan menumbuhkan ketahanan nasional (Muharjono, 2015).

e. Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol

Dalam sistem perekonomian infrastruktur memegang peranan penting, infrastruktur yang semakin baik, semakin baik juga dampaknya terhadap perekonomian. Selain itu, pembangunan jalan tol berdampak pada industri yang ada di sekitar. Jalan tol berfungsi sebagai penghubung pusat-pusat produksi dengan pasar global, memfasilitasi perdagangan, serta menyediakan sarana alternatif guna membuat arus masuk dan keluar komoditas lebih cepat.

Dikutip dari artikel Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, Sugiarto (2019), dalam hubungan infrastruktur dengan pembangunan ekonomi, lebih lanjut dijelaskan dalam Todaro (2006) tingkat ketersediaan infrastruktur di suatu negara merupakan faktor penting dan menentukan kecepatan pembangunan dan perluasan ekonomi.. Pembangunan infrastruktur merupakan permodalan yang ditujukan untuk menaikkan produktivitas ekonomi suatu negara serta upaya meningkatkan taraf hidup seluruh masyarakat.

Jalan tol pada umumnya berfungsi untuk menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya. Jalan tol atau jalan bebas hambatan merupakan salah satu cara pemerintah untuk dapat mewujudkan pembangunan secara merata dan sebagai salah satu cara agar mempercepat pelayanan pengiriman jasa distribusi dan para pengguna jalan tol harus membayar sejumlah uang agar dapat menggunakan jalan tersebut. Jalan tol didefinisikan sebagai jalan raya

umum yang merupakan bagian dari jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang pemakainya diwajibkan membayar tol menurut PP No. 15 Pasal 1 Tahun 2005 tentang jalan tol. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan guna membuat efektivitas pelayanan distribusi meningkat untuk mendorong pertumbuhan perekonomian yang lebih tinggi, khususnya di daerah yang tingkat perkembangannya yang tinggi sebagaimana tertuang dalam PP No 15. Pasal 2 Tahun 2005.

1). Dampak Positif Jalan Tol

Dampak positif dari jalan tol yakni:

1) Fasilitas Jalan

Membangun ataupun memperbaiki fasilitas jalan seperti perbaikan jalan sebagai akses dan juga pembangunan fasilitas perlengkapan jalan lainnya.

2) Peluang Usaha

Dengan adanya pintu tol terdapat beberapa masyarakat yang memanfaatkan peluang usaha baru, membuka bisnis kecil di sekitar Jalan menuju pintu tol.

3) Tingkat Pendapatan

Pendapatan atau penghasilan yang diterima rumah tangga dari pekerjaan, dengan peningkatan peluang usaha dari adanya pintu tol diharapkan dapat menambah pemasukan masyarakat sekitar.

2). Dampak Negatif Jalan Tol

Dampak negatif dari jalan tol yakni:

1) Kepadatan Lalu lintas

Dari adanya pintu tol, jalan yang menjadi akses menuju pintu tol mengalami kepadatan lalu lintas yang disebabkan meningkatnya jumlah kendaraan yang melintas baik yang keluar masuk pintu tol atau masyarakat yang hanya melintas.

2) Kualitas Udara

Penurunan kualitas udara atau polusi di sekitar diakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan yang melintas, mengakibatkan meningkatnya polusi udara.

f. Kondisi Ekonomi dan Sosial

Pengertian kondisi berdasar KBBI merupakan suatu situasi. Dari Bahasa Yunani kata ekonomi diambil dari oikos dan nomos yang artinya rumah tangga dan peraturan, dalam ilmu ekonomi membahas tentang kegiatan ekonomi yaitu produksi, distribusi, dan konsumsi. Sedangkan pengertian sosial adalah suatu hal tentang masyarakat, manusia adalah makhluk sosial yang tak bisa sendiri, maka sosial biasa diartikan yang berhubungan dengan masyarakat.

Suratmo (2004) mencatat bahwa komponen sosial ekonomi tidak terpisah dari jaringan model pembangunan. Perlu diprioritaskan komponen yang sangat penting dalam memilih komponen lain. Komponen yang dianggap penting terutama bagi negara berkembang adalah:

- 1) Meningkatnya struktur ekonomi
- 2) Peningkatan jumlah tenaga kerja
- 3) Pendapatan masyarakat yang semakin meningkat
- 4) Perubahan lapangan kerja
- 5) Kesehatan masyarakat
- 6) Bentuk komponen kritis lainnya yakni sumber daya apa yang sungguh-sungguh masyarakat butuhkan, contohnya air.

2.2. Penelitian Terdahulu

Ada sejumlah kajian studi sejenis yang berhubungan dengan studi ini. Diantaranya sebagai berikut:

Tabel 3 Tinjauan Empiris

No	Nama (tahun) dan Judul	Metode Analisis	Hasil
1.	Sembiring (2022) Judul : Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat : Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Minas	Analisis deskriptif kuantitatif dan uji t.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara deskriptif terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol, namun setelah dianalisis secara mendalam dengan metode Paired T-test ditemukan bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan dalam hal pendapatan antara sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru-Minas.
2.	Nurhayati et al. (2020) Judul : Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Dan Exit Tol Di Wilayah Kota Pekalongan	Metode deskriptif.	Konsensus yang tersebar luas di masyarakat ialah exit ramp dan jalan tol membantu lalu lintas ke fasilitas pendidikan dan kesehatan tetapi tidak berdampak pada kemudahan dalam mengakses pelayanan publik. Selain peningkatan jumlah toko, responden juga melaporkan peningkatan pendapatan.
3.	Prakoso et al. (2020) Judul : Kajian Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Kesejahteraan Sosial Warga Di Sekitar Pintu Tol Madiun Tahun 2020	Deskriptif kualitatif.	Berdasarkan temuan studi tersebut, kesejahteraan sosial masyarakat yang tinggal di dekat pintu tol Madiun tak terpenuhi sebelum adanya tol ini. Warga berinisiatif berjualan mainan sampai makanan di samping bekerja sebagai usaha lanjutan guna mencukupi keperluannya akibat dibangunnya jalan tol yang gerbang tolnya ada di wilayah Desa Bagi. Ini memungkinkan peningkatan kesejahteraan sosial yang stabil bagi semua warga dalam hal pariwisata, kesehatan, pendidikan, jaminan sosial, pendapatan, dan sektor lainnya.

No	Nama (tahun) dan Judul	Metode Analisis	Hasil
4.	Nadhiyah Nur Fitri (2018) Judul : Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)	Analisis deskriptif kuantitatif dalam persentase, dan uji t.	Berdasarkan temuan studi sejumlah warga melaporkan merasa resah akibat proses pembangunan proyek jalan tol tersebut. Responden di Desa Ranuklindungan dan Desa Sumberdawesari juga mengalami dampak dari sisi perekonomian, di mana luas lahan yang terkena dampak menjadi sarana penghidupan warga dan perubahan luas lahan menyebabkan keadaan perekonomian terutama dalam hal perubahan dan pendapatan juga berubah.
5.	Khasanah et al. (2017) Judul : Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi	Deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif	Temuan studi memperlihatkan jika pembangunan jalan tol Solo-Kertosono mempunyai dampak yang menguntungkan dan merugikan. Dampak positifnya membuka peluang bagi para pengusaha guna membuka usaha di sekitar jalan tol, lalu dampak negatifnya menambah jumlah pengangguran di Desa Kasreman sebab kurangnya keterlibatan masyarakat dalam pembangunan dan berkurangnya pendapatan petani akibat hilangnya lahan pertanian

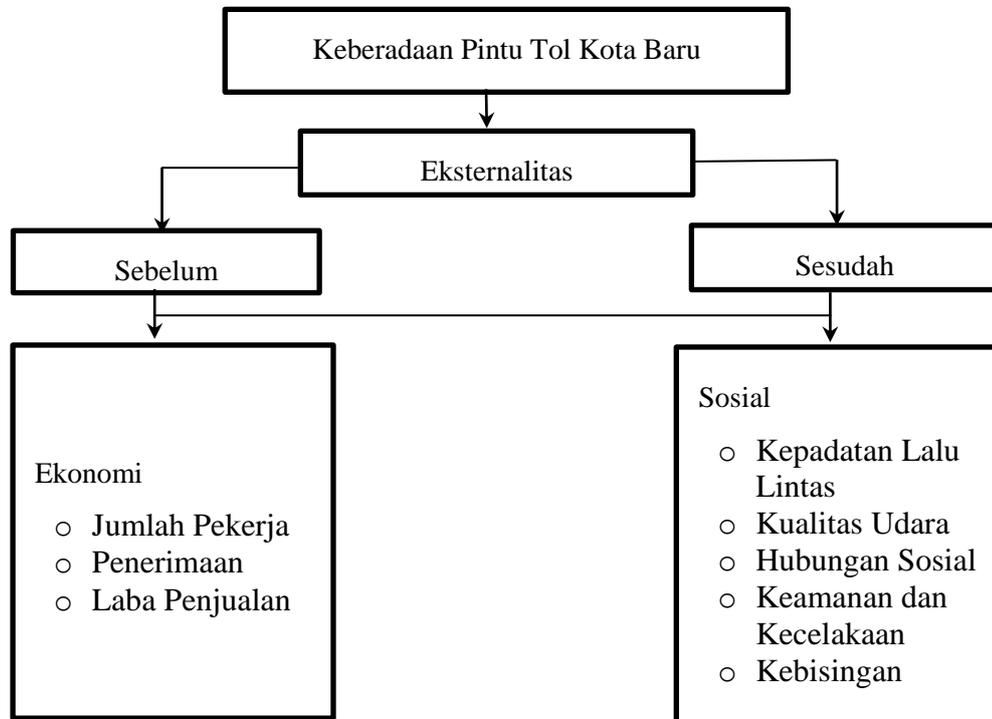
No	Nama (tahun) dan Judul	Metode Analisis	Hasil
6.	Sumaryoto (2010) Judul : Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif.	Temuan studi tersebut memperlihatkan jika keberadaan jalan tol selain bisa mempersingkat waktu perjalanan serta membuat aktivitas bisnis meningkat juga bisa mengakibatkan kerugian, sebagaimana dibuktikan dengan banyaknya usaha warga sektor informal di sepanjang jalan raya lama yang mengalami degradasi lingkungan, lahan pertanian yang berkurang, dan pendapatan yang menurun.

2.3. Kerangka Pemikiran

Eksternalitas seperti yang dinyatakan sebelumnya, terjadi saat aktivitas sebuah pihak memiliki konsekuensi yang tak diinginkan bagi pihak lainnya. Eksternalitas positif dan negatif ialah dua kategori di mana eksternalitas diklasifikasikan. Adanya pintu Tol Kota Baru tentunya menimbulkan eksternalitas baik bidang ekonomi dan sosial di Jalan Ryacudu. Dan hal tersebut mengakibatkan terdapat beberapa perubahan atau perbedaan kondisi ekonomi dan sosial dari sesudah dan sebelum pendirian pintu tol, baik positif maupun negatif.

Eksternalitas positif ialah perilaku pihak yang memberi manfaat untuk pihak lain yang tak memberi kompensasi dari pihak lainnya yang diuntungkan, dalam penelitian ini dampak positif dari adanya pintu tol terhadap masyarakat di Jalan Ryacudu adalah fasilitas jalan yang semakin meningkat, perubahan total penerimaan yang diperoleh, laba penjualan, dan penyerapan tenaga kerja. Lalu eksternalitas negatif ialah bila dampak yang merugikan pihak lainnya yang tak mendapat kompensasi, pada penelitian ini dampak negatif dari pintu tol terhadap masyarakat di Jalan Ryacudu adalah meningkatnya kepadatan lalu lintas kendaraan yang melintas, sehingga dapat menurunnya

kualitas udara, kebisingan yang dirasakan masyarakat, hubungan sosial masyarakat, dan tingkat keamanan.



Gambar 3 Kerangka Pemikiran

2.4. Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap studi yang mungkin salah atau benar serta wajib diuji validitasnya. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah adanya pintu tol Kota Baru berdampak pada ekonomi dan sosial di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung. Berikut ialah hipotesis studi ini

1. Terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi ekonomi pelaku usaha sebelum dan sesudah adanya Pintu Tol Kota Baru.
2. Terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi sosial pelaku usaha sebelum dan sesudah adanya Pintu Tol Kota Baru.

III. METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis studi ini adalah deskriptif kuantitatif. Statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan menjelaskan atau menggambarkan data yang disebut dengan statistik deskriptif (Sugiyono, 2015). Penelitian ini menggambarkan data kuantitatif yang diperoleh menyangkut keadaan subjek atau fenomena dari sebuah populasi. Studi ini membandingkan keadaan Jalan Ryacudu sebelum dan sesudah pintu tol Kota Baru. Melalui deskripsi kuantitatif, data yang diperoleh dianalisis guna menggambarkan fenomena yang terkait dengan permasalahan penelitian. Hasilnya, data yang diperoleh bersifat deskriptif kuantitatif.

3.2. Sumber Data

Data dapat diklasifikasikan berdasarkan sumbernya yakni data primer dan sekunder menurut Sugiyono (2015)

a. Data Primer

Data primer didefinisikan sebagai informasi yang dikumpulkan secara langsung. Data studi ini berasal dari angket yang diberikan ke responden tentang dampak ekonomi dan sosial baik positif maupun negatif yang dirasakan langsung oleh masyarakat yang berada di Jalan Ryacudu, yaitu akses jalan keluar masuk pintu tol Kota Baru.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber informasi penelitian yang diperoleh melalui media atau tidak langsung baik yang diterbitkan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum. Data sekunder penelitian ini meliputi informasi dari instansi terkait yaitu PT. Hutama Karya (Persero) Devisi

Operasional Jalan Tol, dan dokumen-dokumen lain dari instansi pemerintah.

3.3. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Sukarame Bandar Lampung di sepanjang Jalan Ryacudu yang diukur berawal dari Fly over Sultan Agung-Ryacudu sampai Kantor Polisi Sektor Sukarame. Berdasar pada data sekunder yang diperoleh kawasan ini dipilih sebagai kawasan penelitian dengan pertimbangan sebagai pintu tol dengan jumlah kendaraan paling banyak nomor dua yang di ruas tol Bakauheni-Terbanggi Besar yang bisa mempengaruhi kegiatan sosial, dan ekonomi di sekitar pintu tol.

Objek penelitian ini adalah masyarakat yang memiliki usaha di sepanjang Jalan Ryacudu yang terdampak dari adanya pintu tol Kota Baru. Variabel yang diteliti dalam penelitian ini adalah Ekonomi dengan indikator total penerimaan, laba penjualan, tenaga kerja yang dipekerjakan. Dan variabel sosial dengan indikator hubungan sosial, fasilitas jalan, kepadatan lalu lintas, keamanan, polusi dan kebisingan.

3.4. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Seluruh wilayah yang terdiri atas objek atau subjek yang memiliki karakteristik tertentu merupakan penjelasan populasi, karakteristik yang dipilih oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Pelaku usaha di sepanjang Jalan Ryacudu sebelum adanya pintu tol kota yang baru menjadi populasi penelitian.

b. Sampel

Sampel adalah bagian dari ciri dan populasi. Populasi dapat mengambil wawasan dari kesimpulan yang ditarik dari sampel. Maka dari itu, sampel populasi haruslah mewakili secara akurat. Semakin besar sampel, maka bakal semakin representatif dalam studi kuantitatif.

Pengambilan sampel penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik non random sampling, dimana peneliti menentukan sampel dengan mengidentifikasi ciri-ciri tertentu sesuai dengan tujuan penelitian, sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian. Purposive sampling adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan aspek-aspek tertentu. Aspek yang layak dipertimbangkan dalam penelitian ini adalah:

1. Pemilik usaha di Jalan Ryacudu antara Jalan Layang Sultan Agung-Ryacudu sampai Polsek Sukarame
2. Usaha sudah ada dari sebelum adanya pintu tol kota baru (usia usaha minimal 5 tahun)

Data yang diperoleh peneliti menunjukkan jumlah usaha di Jalan Ryacudu yang sudah ada sejak sebelum berdirinya pintu tol atau memiliki usia usaha minimal lima tahun adalah sebanyak 129 dari hasil observasi yang dihitung pada lokasi penelitian yaitu sepanjang Jalan Ryacudu dari Polsek Sukarame sampai dengan *Flyover*. Penentuan jumlah sampel ini melalui rumus Slovin, yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Persentase kelonggaran ketidaktelitian, pada hal ini

10% sebab kesalahan sampel masih bisa di tolerir

Berdasar rumus di atas, dengan total keseluruhan populasi sebesar 129 dan batas kesalahan yang bisa ditolerir ialah 10%

$$n = \frac{129}{1 + (129)(0.1)^2}$$

$$n = \frac{129}{2.29}$$

$$n = 56.33$$

$$n = 56$$

Sampel dalam penelitian ini adalah 56 pelaku usaha di sepanjang Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer melalui penyebaran lembar pertanyaan kepada responden yang diteliti, yaitu kepada masyarakat yang memiliki usaha di Jalan Ryacudu yang terkena dampak pintu tol. Teknik pengumpulan data melalui pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden merupakan teknik menggunakan angket.

Skala likert dipakai guna menilai pendapat responden pada penelitian ini. Dengan skala likert, variabel yang dinilai dijelaskan menjadi indikator variabel. Variabel tersebut kemudian menjadi indikator sebagai titik awal dalam melakukan penyusunan elemen instrumen yakni pertanyaan atau pernyataan.

Studi ini dinilai dan dideskripsikan melalui skala Likert guna mengukur persepsi, pendapat, dan sikap, tentang suatu fenomena. Terdapat respon skala untuk setiap instrumen skala Likert mulai dari sangat positif sampai sangat negatif. Berikut merupakan pengukuran skala likert studi ini:

Tabel 4 Skor Skala Likert

No	Kriteria	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Netral (N)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

3.7. Definisi Operasional

Untuk menghindari perbedaan interpretasi dan terjadi kesalahpahaman maka perlu adanya definisi operasional. Pada studi ini variabel penelitian yang

bakal dipakai ialah eksternalitas ekonomi dan sosial baik positif atau negatif pintu tol Kota Baru. Indikator pada studi ini adalah eksternalitas positif dan negatif pintu tol Kota Baru terhadap kondisi masyarakat pada aspek ekonomi dan sosial

1. Kondisi Ekonomi

a) Rata-rata penerimaan

Penerimaan merupakan jumlah uang yang diperoleh dari penjualan layanan dan produk. Penerimaan tersebut ialah hasil perkalian dari jumlah barang yang terjual dengan harga jual barang tersebut.

b) Rata-rata Laba Penjualan

Selisih dari jumlah pendapatan yang diterima dengan modal barang dari transaksi tersebut selama suatu periode, dan hasilnya merupakan laba penjualan yang diterima.

c) Jumlah Tenaga Kerja

Tenaga Kerja adalah penduduk usia kerja (15-64 tahun) atau jumlah penduduk suatu negara yang dapat menghasilkan barang atau jasa jika ada permintaan tenaga kerja dan mau melakukan kegiatan tersebut.

2. Kondisi Sosial

a) Hubungan Sosial

Hubungan sosial menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah Hubungan dengan orang lain dalam kehidupan sosial di pusat masyarakat. Secara umum dapat diartikan dengan hubungan timbal balik dan saling membantu antar individu di kehidupan masyarakat.

b) Fasilitas Jalan

Berdasarkan dari PP RI No 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Angkutan Jalan dan Prasarana Lalu Lintas meliputi perlengkapan jalan yakni alat pengaman dan pengendali jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu, dan marka serta fasilitas penunjang dan terminal serta ruang lalu lintas.

c) **Kepadatan Lalu Lintas**

Kepadatan lalu lintas atau biasa dikenal dengan istilah kemacetan menurut Wibowo (2017) adalah ketika terjadi penumpukan kendaraan di ruas jalan tertentu. Dan pengertian kemacetan dalam KBBI adalah keadaan ketika tuntutan atau pengolahan lebih besar daripada kapasitas sistem.

d) **Keamanan**

Keamanan secara umum menurut Awaloedin Djamin (2004) yang dikutip dari TBNews Polda Kepri (2019) adalah terlindunginya keselamatan dan terjaminnya dari segala macam ancaman dan bahaya.

e) **Kualitas Udara**

Arti kata "kualitas" dan "udara" bisa dipakai guna memahami definisi kualitas udara. Menurut KBBI, kualitas ialah ukuran buruk atau baiknya sesuatu. Lalu udara ialah saat kita bernafas yang menghirup campuran banyak gas yang tak berbau dan tak memiliki warna dan memenuhi seluruh bumi. Kondisi udara yang mengandung komponen-komponen tertentu yang penting bagi kesehatan manusia merupakan definisi yang luas dari kualitas udara.

f) **Kebisingan**

Suara-suara yang tidak dikehendaki dan bersifat mengganggu seperti suara mesin dan alat kompresor

3.8. Instrumen Penelitian

Alat dalam penelitian ini menggunakan kuesioner untuk mengetahui pengaruh dari adanya pintu tol Kota Baru terhadap kondisi ekonomi dan sosial di Jalan Ryacudu, Kecamatan Sukarame, Bandar Lampung. Semua tabel kisi-kisi penelitian angket sebagai berikut :

Tabel 5 Kisi-kisi Instrumen Penelitian

Variabel	Indikator	Sub-Indikator
Kondisi Ekonomi	Tingkat Penerimaan	Penerimaan sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Laba Penjualan	Laba sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Tenaga Kerja	Jumlah tenaga kerja yang ada sebelum dan sesudah adanya pintu tol

Variabel	Indikator	Sub-Indikator
Kondisi Sosial	Kualitas Udara	Kondisi kualitas udara sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Kepadatan Lalu Lintas	Kondisi kepadatan lalu lintas sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Fasilitas Jalan	Kondisi fasilitas jalan yang diperoleh sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Hubungan Sosial	Kondisi Hubungan Sosial sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Kebisingan	Kebisingan yang dirasakan sebelum dan sesudah adanya pintu tol
	Keamanan	Tingkat keamanan sebelum dan sesudah adanya pintu tol

3.9. Metode Analisis Data

a. Analisis Deskriptif

Metode yang digunakan untuk memberi penjelasan dari perhitungan yang telah dilakukan dan menjelaskan perbedaan keadaan sebelum dan sesudah pada objek penelitian yang ada di lokasi.

b. Pengujian Data

1) Uji Validitas

Valid berarti instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur (Sugiyono, 2015). Cara mengukur validitas menggunakan korelasi atas skor butir pertanyaan dengan total variabel dan pertanyaan:

- a. Bila nilai signifikansi $< 5\%$ dan nilai r hitung $>$ dari r tabel maka bisa dinyatakan valid
- b. Bila nilai signifikansi $> 5\%$ dan nilai r hitung $<$ r tabel maka bisa dinyatakan tak valid

2) Uji Reabilitas

Guna menilai objek yang sama dan mendapat data yang sama pada instrumen yang beberapa kali dipakai maka dapat dikatakan reliabel (Sugiyono, 2015). Pada penelitian ini penulis melakukan dengan rumus

koefisien Cronbach Alpha. Instrumen yang digunakan memenuhi rentang reliabilitas Cronbach Alpha 0 hingga 1. Semakin besar koefisien alpha (mendekati 1), maka semakin besar keyakinan ke alat pengurukan tersebut.

- a. Bila nilai Alpha Cronbach $< 0,6$ maka dikatakan tak reliable.
- b. Bila nilai Alpha Cronbach $> 0,6$ maka dikatakan ialah reliable.

3) Uji Normalitas

Untuk memastikan bahwa langkah selanjutnya tak menyimpang dari kebenaran dan dapat dipertanggungjawabkan, maka dijalankan pengujian normalitas guna melihat apakah data berdistribusi normal. Uji normalitas Kolmogorov-Smirnov dipakai guna menghitung uji normalitas.

a. Hipotesis

H_0 : jika data sebelum dan sesudah berdistribusi normal

H_a : jika data sebelum dan sesudah tak berdistribusi normal

b. Kriteria pengujian

- Bila Signifikansi $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Bila Signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak

c. Uji Statistik

1) Uji paired t-test

Merupakan prosedur yang digunakan untuk membandingkan rata-rata dua variabel dalam suatu kelompok atau digunakan untuk menguji dua sampel yang terkait atau berpasangan.

Kriteria data bagi uji t sampel berpasangan :

- a. Nilai variannya bisa sama atau tidak.
- b. Data berdistribusi normal.
- c. Data untuk tiap pasang yang diuji dalam skala interval atau rasio.

adapun tahapan uji t berpasangan (paired t-test) yakni:

a) Merumuskan Hipotesis

H_0 : Tidak ada perubahan yang signifikan dari ekonomi dan sosial sesudah pembangunan pintu tol Kota Baru

H_a : Ada perubahan yang signifikan dari sosial, dan perekonomian sesudah pembangunan pintu tol Kota Baru

b) Kriteria Pengujian

- Bila nilai signifikansi $> 5\%$, maka H_o diterima
- Bila nilai signifikansi $< 5\%$, maka H_o ditolak

2) Uji *Wilcoxon Signed Rank Test*

Uji *Wilcoxon* adalah uji non parametrik yang dipakai pada yang tak berdistribusi normal. Analisis ini akan mengidentifikasi perbedaan kondisi sosial, perekonomian sebelum serta sesudah adanya pintu tol Kota Baru

a) Merumuskan Hipotesis

H_0 : Tidak terdapat perubahan yang signifikan dari sosial ekonomi masyarakat sesudah pembangunan pintu tol Kota Baru

H_a : Ada perubahan yang signifikan dari sosial ekonomi masyarakat sesudah pembangunan pintu tol Kota Baru

b) Kriteria Pengujian

- Bila nilai signifikansi $> 5\%$, maka H_o diterima
- Bila nilai signifikansi $< 5\%$, maka H_o ditolak

V. SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan menggunakan perhitungan uji beda *wilcoxon signed ranktest* pada bab sebelumnya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Pada kondisi ekonomi terdapat perbedaan yang signifikan pada indikator jumlah tenaga kerja sebelum dan sesudah adanya pintu tol Kota Baru dan tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada indikator penerimaan dan laba penjualan pelaku usaha sebelum dan sesudah adanya pintu tol kota baru.
2. Pada kondisi sosial terdapat perbedaan yang signifikan terhadap kondisi sosial sebelum dan sesudah adanya pintu tol kota baru.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian diatas, terdapat beberapa hal yang dapat direkomendasikan dari hasil penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Pelaku usaha hendaknya memaksimalkan teknologi dalam perihal sasaran konsumen, strategi pemasaran produk dan inovasi produk dan usahanya.
2. Pemerintah telah cukup efektif dalam melakukan pengembangan pembangunan infrastruktur namun harus lebih memperhatikan perencanaan tata ruang wilayah sebelum melakukan pembangunan atau perbaikan fasilitas jalan, tempat untuk pedagang berjualan, tempat parkir pengunjung toko atau warung sekitar jalan. Sehingga pembangunan tidak merugikan pihak manapun.
3. Diharapkan bagi peneliti selanjutnya melakukan penelitian dengan melibatkan variabel-variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini

sehingga dapat memperkaya khasanah ilmu dan pengetahuan terutama dalam kajian ilmu ekonomi yang menyoroti tentang pertumbuhan ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengaturan Jalan Tol Kementerian Pekerja Umum dan Perumahan Rakyat. <https://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/tujuan-dan-manfaat>
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Sukarame. (2022). *Kecamatan Sukarame Dalam Angka*. 105.
- Bappeda. (2017). *Pembangunan ekonomi*. Bappeda Buleleng. <https://bappeda.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/pembangunan-ekonomi-13>
- Departemen Perhubungan RI. (2021). Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jakarta: Departemen Perhubungan RI., 085113*.
- Diskominfotik. (2023). *Gubernur Arinal Djunaidi Resmikan Pembangunan Jalan dan Pedestrian Ruas Mayjend. H.M Ryacudu*. <https://diskominfotik.lampungprov.go.id/detail-post/gubernur-arinal-djunaidi-resmikan-pembangunan-jalan-dan-pedestrian-ruas-mayjend-h-m-ryacudu>
- Ferdiansyah, D. (2017). *Dari Jalan Tol Trans Sumatera Untuk Ekonomi Kreatif Lampung: Peluang Dan Tantangan*. Bappeda Provinsi Lampung. <http://bappeda.lampungprov.go.id/berita-dari-jalan-tol-trans-sumatera-untuk-ekonomi-kreatif-lampung--peluang-dan-tantangan.html>
- Ferry Prasetyia. (2012). Modul Ekonomi Publik. *Modul Ekonomi Publik Bagian VI: Analisis Biaya Dan Manfaat*, 37.
- Fitri, N. N. (2018). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat. *Digital Repository Universitas Jember, September 2019*, 2019–2022.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>
- Kepri, Tbn. P. (2019). *Memahami Konsep Keamanan*. <https://tribatanews.kepri.polri.go.id/2019/01/15/memahami-konsep-keamanan/>
- Khasanah, U., Nugraha, N., & Kokotiasa, W. (2017). Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosonoterhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. *Citizenship Jurnal Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 5(2), 108. <https://doi.org/10.25273/citizenship.v5i2.1644>

- Khusaini, M. (2019). *Ekonomi Publik* (Cetakan Pertama). UB Press.
- Mangkoesebroto, G. (2016). *Ekonomi Publik*. BPFE-YOGYAKARTA.
- Michael P. Todaro dan Stephen C. Smith. (2011). *Pembangunan Ekonomi* (Edisi Ke Sebelas). Erlangga.
- Muharjono. (2015). *Pembangunan pertanian. In: Pembangunan dan indikator pembangunan*. Universitas Terbuka.
- Muhklis, I. (2009). Eksternalitas, Pertumbuhan Ekonomi dan Pembangunan Berkelanjutan dalam Perspektif Teoritis. *Jurnal Ekonomi Bisnis*, 14(3), 191–199.
- 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), 1–8. <https://doi.org/10.54911/litbang.v18i0.113>
- Peraturan Pemerintah No 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/49351/pp-no-15-tahun-2005>
- Prakoso, W. D., Sularso, P., & Mustikarini, I. D. (2020). Kajian Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Kesejahteraan Sosial Warga Di Sekitar Pintu Tol Madiun Tahun 2020. *Citizenship Jurnal Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 8(2), 130–139.
- Presiden Resmikan Tol Trans Sumatera Ruas Bakauheni - Terbanggi Besar. (n.d.). *Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat*. <https://binamarga.pu.go.id/index.php/berita/presiden-resmikan-tol-trans-sumatera-ruas-bakauheni-terbanggi-besar>
- PT Utama Karya Infrastruktur (HKI). <https://www.hkinfrastruktur.com/profile/>
- Sembiring, M. M. (2022). *Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat : Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Minas*.
- Sugiarto, E. C. (2019). Melanjutkan Pembangunan Infrastruktur dan Indonesia Maju. *Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia*. https://www.setneg.go.id/baca/index/melanjutkan_pembangunan_infrastruktur_dan_indonesia_maju
- Sugiyono, P. D. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sumaryoto. (2010). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2), 161–161.

- Suratmo, G. (2004). *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan*. Gajah Mada University Press.
- Tikson, D. T. (2005). *Modul teori pembangunan*. Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin.
- Wardana, L. W. (2014). *Dampak Pembangunan Tol Surabaya Mojokerto Terhadap Perekonomian Dan Tata Lalu Lintas Kota Mojokerto*. Vol. 6 No.
- Wibowo, A. R. (2017). Analisis Data Time Series Dan Vcr Kepadatan Lalu Lintas (Studi Kasus: Jalan Adisucipto Depan Ambarukmo Plaza). *Elinvo (Electronics, Informatics, and Vocational Education)*, 2(2), 130–137. <https://doi.org/10.21831/elinvo.v2i2.17838>