

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota adalah tempat yang penduduknya lebih padat daripada daerah sekelilingnya. Sebabnya adalah adanya pemusatan kegiatan fungsional yang berkaitan dengan aktivitas dan perilaku penghuni (Nia, 2008). Pada hakekatnya, perkembangan suatu kota disebabkan oleh pertumbuhan, dimana kota merupakan wadah fisik yang bertumbuh dan berkembang dari berbagai jenis kegiatan masyarakat kota (Rizki, Yenri et al. 2020). Menurut Kuklinski (1986), pusat pertumbuhan adalah suatu tempat yang memiliki medan gaya yang menarik faktor-faktor pertumbuhan seperti faktor ekonomi, bertujuan untuk merevitalisasi daerah tersebut dengan cara meningkatkan kegiatan-kegiatan seperti industri, perdagangan, dan kegiatan-kegiatan lainnya. Untuk menilai perkembangan perkotaan, hal itu dapat dikenali dengan melihat perubahan fisik dan spasial dalam kota. Perkembangan ruang kota dicirikan oleh dua fenomena, yaitu perkembangan ruang horizontal (akibat perluasan wilayah perkotaan) dan perkembangan ruang vertical (perluasan ruang kota akibat penambahan jumlah lantai bangunan) (Yunus, 2005). Perubahan penggunaan lahan yang terjadi pada dasarnya memiliki karakter dinamis dan beradaptasi dengan pertumbuhan populasi serta pola perkembangan wilayah. (Rizki, Yenri et al. 2020). Namun, perubahan pola penggunaan lahan yang tidak direncanakan dengan baik dapat berdampak negatif pada ketahanan tanah dan menghambat pembangunan berkelanjutan. Ada dua faktor utama yang memengaruhi perubahan dan pembangunan perkotaan. Itu manusia dan alam. Faktor alam meliputi tanah, air, iklim, pola musim, topografi, erosi, lereng, dll. Faktor manusia mempunyai dampak yang cukup kuat jika dibandingkan dengan faktor alam dan didorong oleh pengaruh eksternal seperti kondisi sosial ekonomi dan kebijakan nasional dan internasional (Saepul, 2015).

Pembangunan atau perkembangan suatu kota pada dasarnya dipengaruhi oleh jumlah penduduk pada kota tersebut, sehingga jumlah penduduk merupakan modal dasar bagi pembangunan. Jumlah penduduk yang besar pada suatu tempat menunjukkan adanya potensi pembangunan. Data menunjukkan bahwa daerah yang memiliki sumber daya manusia yang cukup tetapi tidak memiliki sumber daya untuk mendukungnya dapat menjadi ancaman bagi pembangunannya (Usmaedi et al, 2019). Namun, ketika suatu daerah mengalami pertumbuhan penduduk yang tinggi, diperlukan upaya pengendalian dan peningkatan kualitas untuk mengurangi dampak negatif terhadap proses pembangunan yang sedang berlangsung. (Nunung Nurwati, 2005). Rangkasbitung adalah ibukota Kabupaten lebak yang dimulai pada tahun 1851. berdasarkan keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda, No. 15 tanggal 17 Januari

1849, ibu kota Kabupaten Lebak yang pada saat itu berada di Warunggunung dipindahkan ke Rangkasbitung. Serah terima resmi baru dilakukan pada tanggal 31 Maret 1851. Kota tidak lepas dari dua aspek penting yang saling melengkapi, yaitu aspek fisik sebagai wujud ruang dengan unsur-unsur penyusunannya, dan aspek manusia sebagai subjek dan pengguna ruang kota (Sugiono Soetomo, 2002). Pertumbuhan dan pembangunan perkotaan saling terkait, kedua aspek ini dapat dipertukarkan dan pada dasarnya merupakan proses pembangunan perkotaan (Usmaedi et al, 2019). Pertumbuhan kota merupakan perubahan fisik suatu kota akibat berkembangnya masyarakat perkotaan. Sedangkan pembangunan perkotaan adalah perubahan masyarakat perkotaan, termasuk perubahan material dan perubahan sosial budaya (Koestoer, Raldi, 2001). Pembangunan adalah suatu upaya yang dilakukan sebagai bagian dari pembangunan nasional, seperti seperti perluasan atau perluasan fasilitas fisik suatu kota untuk menambah luas wilayah atau bangunan yang sudah ada. Jadi, kualitas kehidupan sosial suatu masyarakat adalah taraf hidup yang dimiliki oleh suatu masyarakat dalam berbagai aspeknya.

Sebagai sebuah kabupaten sekaligus ibu kota, Rangkasbitung tentu saja mengalami perubahan seperti transformasi fisik kota melalui pengembangan fasilitas kehidupan sehari-hari seperti transportasi darat penyediaan prasarana dan transportasi adalah prasarana dasar untuk terselenggaranya kegiatan untuk segala bidang: ekonomi, sosial, keamanan dan pertahanan daerah. Penyelenggaraan sistem transportasi tidak lepas dari rencana pembangunan perekonomian daerah, karena jaringan transportasi yang baik akan mendorong pertumbuhan perekonomian daerah. Pengembangan jaringan transportasi di Provinsi Lebak menitikberatkan pada jaringan transportasi darat yang dikembangkan meliputi terminal, jaringan jalan, angkutan umum, dan kereta api. Pelaksanaan pembangunan jaringan transportasi, konversi lahan dalam artian perubahan tata guna lahan pada dasarnya tidak dapat dihindari. Pertumbuhan penduduk yang pesat dan kebutuhan lahan masyarakat seringkali menimbulkan konflik kepentingan mengenai tata guna lahan dan inkonsistensi antara tata guna lahan dan rencana alokasinya. Ketersediaan lahan sendiri saat ini terbatas dan hanya dapat diperluas melalui upaya reklamasi. Keterbatasan ruang di kawasan perkotaan telah menyebabkan kota-kota secara fisik meluas ke arah pinggiran kota. Bentuk pengelolaan tanah negara saat ini mencakup fungsi perencanaan, jaringan infrastruktur, dan regulasi untuk perluasan perkotaan dalam kerangka fisik dan hukum semua proyek pembangunan sektor swasta dan publik. (Permadi Putra & Satiawan, 2018). Pembangunan selama ini identik dengan pembangunan perkotaan, bahkan hampir di seluruh wilayah perkotaan di Indonesia pun pembangunannya terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Tingginya permintaan lahan bangunan disebabkan oleh meningkatnya laju

pertumbuhan penduduk perkotaan, terutama akibat pertambahan alami (angka kelahiran dan kematian) serta migrasi. Jenis pengembangan yang dilakukan sangat beragam dan berkisar dari pengembangan perumahan hingga perdagangan, jasa, industri, dan lain sebagainya. Setiap pengembangan yang dipertimbangkan di suatu area akan bergantung pada potensi dan kondisi area tersebut dan harus sejalan dengan kinerja, kesesuaian, dan beban Kapasitas menahan beban properti.

Banten merupakan provinsi yang memiliki 4 Kabupaten dan 2 Kota yakni Kab. Lebak, Kab. Pandeglang, Kab. Serang, dan Kab. Tangerang, Kota Cilegon, dan Kota Tangerang Selatan.



Gambar 1. 1 Provinsi Banten

Sumber : <http://gistaru.bantenprov.go.id/home/petakab>

Provinsi banten saat ini memiliki salah satu proyek strategis Nasional yaitu Pembangunan Jalan Tol Serang – Panimbang. Hal ini dimuat dalam Perpres No. 3 Tahun 2016 tentang percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional tanggal 8 Januari 2016. Jalan Bebas Hambatan Serang-Panimbang juga satu diantara 47 Proyek Strategis Nasional Infrastruktur Jalan Tol yaitu :

1. Jalan Tol Serang-Panimbang, Provinsi Banten.
2. Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebtingtinggi, Provinsi Sumatera Utara.
3. Jalan Tol Palembang-Indralaya, Provinsi Sumatera Selatan.
4. Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar, Provinsi Lampung.
5. Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan, Provinsi Jawa Barat.
6. Jalan Tol Pejangan-Pemalang, Provinsi Jawa Tengah.
7. Jalan Tol Solo-Kertosono, Provinsi Jawa Tengah dan Provinsi Jawa Timur.

Pembangunan Tol Serang Panimban akan meningkatkan aksesibilitas dan kapasitas jaringan jalan yang menghubungkan wilayah-wilayah di Provinsi Banten, sehingga

memberikan kemudahan akses menuju Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung dan destinasi wisata Taman Nasional Ujung Kulon akan terjadi. Oleh karena itu, pembangunan tol Serang-Panimbang diharapkan dapat meningkatkan produktivitas di wilayah sekitar tol. Pembangunan Tol Serang Panimbang terbagi menjadi tiga seksi, yaitu Pembangunan Tol Serang Panimbang Seksi I (Serang - Rangkasbitung) sepanjang 26,5 km, Seksi II (Rangkasbitung - Cileles) sepanjang 10,5 km. 24,177 Km dilakukan oleh Otoritas Jalan Tol (BUJT). Seksi III (Cileles - Panimbang) 33 Km yang dilaksanakan oleh pemerintah yaitu Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Bebas Hambatan Serang - Panimbang.

Pembangunan jaringan jalan tol tentunya bertujuan untuk kepentingan masyarakat umum, dan didalam proses pengerjaannya melibatkan banyak pihak demi melancarkan proses pengerjaan secara cepat dan efisien. Pembangunan memberi dampak positif yang bisa dirasakan masyarakat, tetapi adapun dampak negatif yang berpotensi merugikan berbagai pihak, adapun yang dirugikan merupakan pihak masyarakat dengan kesenjangan sosial dan adanya ketidakadilan terhadap pembangunan jaringan jalan tol (Urrahmi & Eka Putri, 2020). Berikut merupakan dampak positif dan negatif yang berpotensi terjadi dalam pembagunan jaringan jalan tol sebagai berikut.

1. Dampak Positif

- **Pengembangan Ekonomi Lokal.** Dapat membuka peluang baru untuk berinvestasi dan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi disepanjang jalur tol.
- **Peningkatan Mobilitas.** Dapat memperbaiki konektivitas antarwilayah sehingga hal ini dapat mempercepat terjadinya pergerakan barang dan orang.
- **Peningkatan Aksesibilitas.** Dapat membuka akses baru yang ditujukan kepada daerah-daerah yang sebelumnya sulit dijangkau.
- **Pembangunan Infrastruktur Tambahan.** Dapat mendorong pengembangan infrastruktur pendukung seperti kawasan perumahan, kawasan pusat perbelanjaan, dan berbagai fasilitas umum lainnya.

2. Dampak Negatif

- **Perubahan Fungsi Lahan.** Pembangunan jalan tol sangat berdampak buruk bagi masyarakat yang dengan sumber pendapatan menjadi petani, adapun demikian dampak ini disebabkan oleh kurangnya lahan pertanian akibat pembangunan jalan tol (Wawan Kokotiasa, 2017).

- **Penggusuran dan Relokasi Penduduk.** Dalam pelaksanaan pekerjaan jaringan jalan tol seringkali memerlukan penggusuran dan relokasi penduduk, dimana hal ini seringkali menimbulkan konflik antara pemerintah dan masyarakat yang menduduki area setempat, dan menimbulkan konflik sosial dan ekonomi negatif.
- **Gangguan Lingkungan dan Sosial.** Pembangunan jalan tol sering kali menyebabkan gangguan terhadap lingkungan dan sosial, seperti perubahan tata guna lahan, penggusuran, dan dampak terhadap ekosistem local

Pendekatan pembangunan masyarakat yang optimal dan ditujukan untuk menanggulangi kemiskinan, pengangguran, dan ketimpangan sosial harus diarahkan kepada kepentingan masyarakat setempat, dengan dampak yang signifikan terhadap kemampuan mereka dalam memanfaatkan jalan tol dan Kawasan Simpang Susun/exit toll Serang - Rangkasbitung. (Mufariq et al., 2022). Seiring dengan bertambahnya pembanguna perumahan disana, maka besar kemungkinan fasilitas penunjang seperti perdagangan dan jasa (Hartono, Azis et al, 2014). Dengan berkembangnya kedua aktivitas ini, meningkatkan jumlah lahan yang terbangun pada kawasan Rangkasbitung, tentu saja akan memberikan dampak penurunan luasan lahan hijau pada daerah Rangkasbitung. (Latouche, 2003) Penelitiannya menjelaskan berbagai pertimbangan terkait pembangunan Indonesia dan dampak yang diberikan dalam pembangunan yang terjadi seringkali berbanding terbalik antara pertumbuhan ekonomi dan ekonomi ekologis, yang ditandai dengan terjadinya Penggundulan hutan, penipisan bahan bakar dan sumber daya alam, erosi tanah.

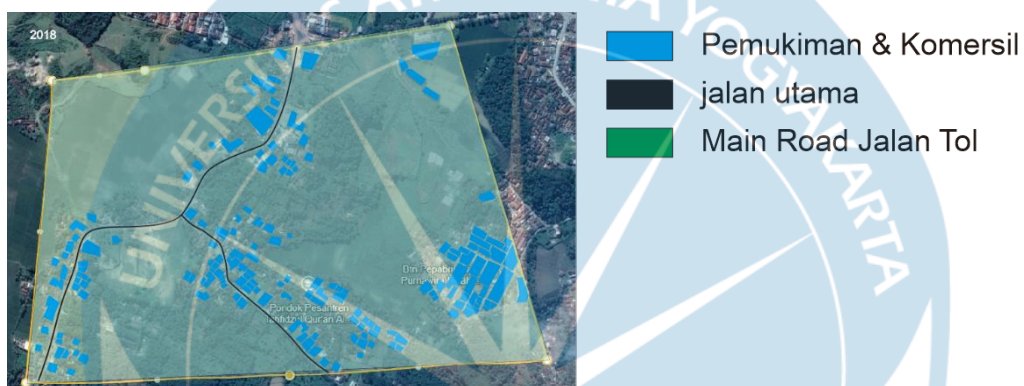
1.2 Identifikasi Masalah

Pembangunan infrastruktur merupakan penggerak ekonomi lokal dan dapat menyebabkan peningkatan produksi, penciptaan lapangan kerja baru, dan penurunan populasi kelas menengah ke bawah. (Wijaya & Yudhistira, 2020). Pembangunan infrastruktur jalan tol yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas daerah satu dengan lainnya dalam hal ini adalah Serang dan Panimbang dan akan sangat berguna untuk Kebebasan bergerak masyarakat, distribusi barang dan jasa, serta pembangunan jalan tol antar wilayah juga dapat mendorong pemerataan pembangunan dan pembangunan daerah. Pembangunan infrastruktur jalan tol juga berdampak pada kepastian waktu tempuh yang sangat berdampak bagi pengiriman barang/jasa, yang juga berdampak pada biaya operasional kendaraan seperti konsumsi bahan bakar. Menurut Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Memiliki waktu perjalanan

yang jelas akan membantu investor mempersiapkan rencana bisnis mereka dan juga akan berdampak pada penciptaan lapangan kerja di sekitar kawasan industri di area yang dilalui proyek.

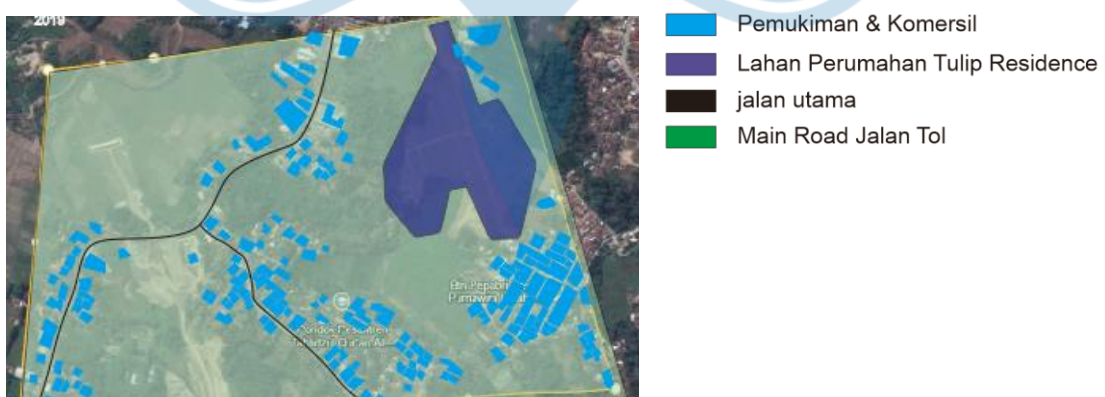
Pada pembangunan jalan tol Serang-Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung) terdapat pergerakan perubahan lahan terhitung dari 2018 masa pembebasan hingga 2021 masa operasional. Letak perkembangan lahan sebagai berikut:

1. Pada tahun 2018 dapat dilihat bahwa perkembangan wilayah masih terdapat cukup banyak lahan hijau, hal ini dikarenakan proses pembebasan lahan masih dalam tahap progresif, dan pengerjaan jalan tol masih dalam tahap pekerjaan pra konstruksi.



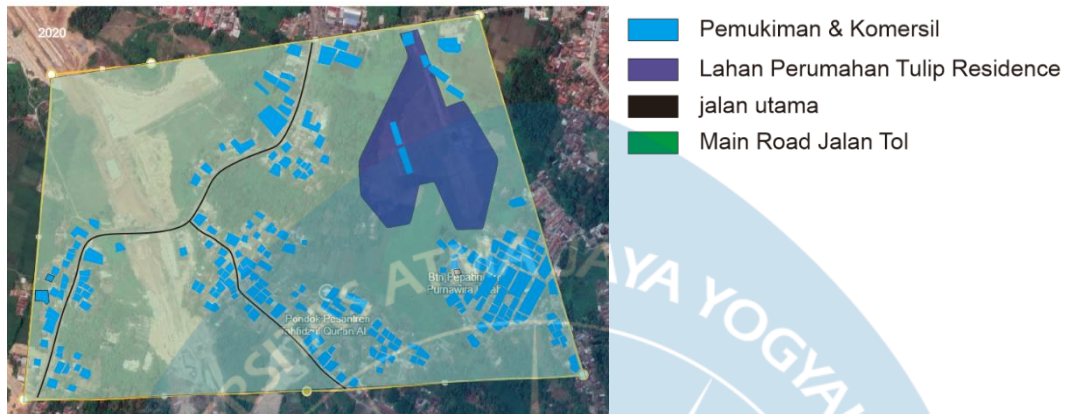
Gambar 1. 2 Proses Pengerjaan Jalan Tol
Sumber : Googleearth.com

2. Pada tahun 2019, proses pembebasan lahan sudah sampai pada pintu keluar tol Rangkasbitung. Tidak ada perubahan signifikan pada penggunaan lahan di sekitar pintu keluar jalan tol pada fase prakonstruksi di tahun ini.



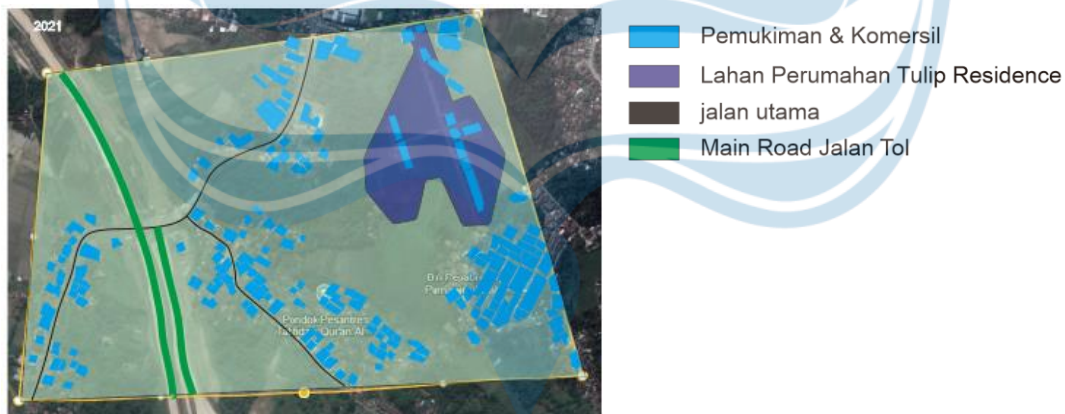
Gambar 1. 3 Pengerjaan Exit toll Serang – Panimbang
Sumber : Googleearth.com

3. Pada tahun 2020, pekerjaan jalan tol Serang-panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung), sudah mulai terlihat dan dipersiapkan untuk beroperasi pada tahun 2021. Adapun demikian, hal ini menyebabkan pembangunan pada radius 1000 – 2000 Meter dari *Exit toll* mengalami peningkatan secara bertahap, mulai dari proses pembebasan lahan dan proses pembangunan.



Gambar 1. 4 Pekerjaan Jalan Tol Serang - Panimbang Seksi I (Serang - Rangkasbitung)
Sumber : Googleearth.com

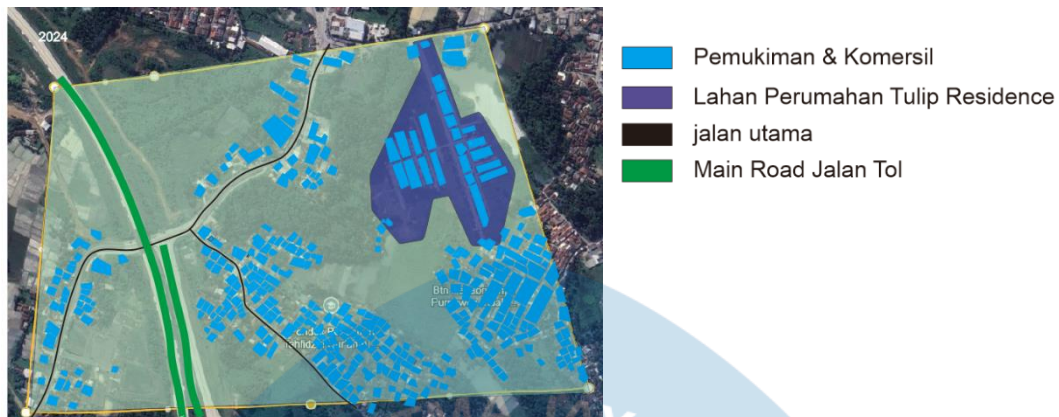
4. Pada tahun 2021, jalan tol Serang-Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung) sudah beroperasi. Dalam tahap operasi jalan tol, memengaruhi pembangunan disekitar jalan tol inipun terlihat dari tingkat kepadatan pembangunan yang ada pada radius 1000 – 2000 Meter dari *Exit toll* rangkasbitung.



Gambar 1. 5 Jalan Tol Serang - Panimbang Seksi I Sudah Beroperasi
Sumber : Googleearth.com

5. Pada tahun 2024, jalan tol Serang-Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung) sudah memasuki tahun ketiga dalam beroperasi yang menghubungkan Serang dan Rangkasbitung. Adapun demikian, pembangunan pada kawasan sekitar *Exit toll* rangkasbitung dengan radius 1000 – 2000 Meter mengalami peningkatan pembangunan yang efisien. Hal ini terlihat dari kepadatan bangunan yang relatif tinggi di sekitar pintu

keluar tol Rangkasbitung. Hal ini juga menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol dapat memacu pertumbuhan pembangunan di daerah sekitarnya.



Gambar 1. 6 Exit Toll Rangkasbitung
Sumber : Googleearth.com

6. Pra-konstruksi hingga tahap beroperasi jalan tol Serang-Panimbang Seksi I (Serang – Rangkasbitung), terdapat berbagai perubahan guna lahan disekitar *exit toll* yang memberikan dampak yang baik bagi masyarakat di Kecamatan Cibadak, Khususnya Desa Bojongleles, Desa Kadu Agung Tengah, dan Desa Mekar Melati. Dampak baik yang diberikan adalah dengan adanya pembangunan jalan tol, ekonomi disekitar *exit toll* dapat meningkat dengan sendirinya. Hal inipun ditandai dengan pesatnya pembangunan disekitar *exit toll* Rangkasbitung. Adapun demikian, terdapat juga dampak yang buruk bagi alam seperti, berkurangnya lahan hijau, berkurangnya lahan sawah yang awalnya diperuntukan sebagai mata pencaharian masyarakat, dan perubahan lainnya seperti ciri khas wajah bangunan yang pastinya akan berubah seiring dengan pertumbuhan pembangunan, meningkatnya harga tanah pada kawasan sekitar *exit toll*, kalah saing antara penduduk lokal dengan perusahaan besar yang masuk seperti rumah makan, minimarket, supermarket dan lain sebagainya. Dalam pembangunan suatu wilayah tentu saja hal ini tidak bisa dihindari, karena dengan adanya pembangunan infrastruktur juga mampu meningkatkan pendapatan per kapita pada Kecamatan Cibadak. Adapun demikian, selain fasilitas umum yang diperuntukan untuk menunjang kebutuhan jalan tol, terdapat pembangunan dengan fungsi sebagai perumahan yang cukup meningkat dengan pesat pada kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung. Meningkatnya pembangunan perumahan ini menandakan adanya pertumbuhan penduduk yang cukup signifikan pada Rangkasbitung, Kecamatan Cibadak yang membutuhkan hunian. Pembangunan hunian secara masal ini juga dapat memengaruhi perubahan karakteristik bangunan hunian yang ada di kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung.

Pada Rencana Tata Ruang Wilayah 2023 – 2043 BANTEN, terdapat perubahan dalam PERDA yang dimuat dalam RTRWP BANTEN (Evaluasi Mendagri). Adapun demikian, dalam RTRWP BANTEN Bagian Kedua Lingkup Wilayah Perancangan Pasal 7, Ayat 2 mengatakan bahwa

“peninjauan kembali dan revisi dalam kurang dari 5 (lima) tahun dilakukan apabila : a) terjadi perubahan kebijakan dan strategi nasional yang memengaruhi pemanfaatan ruang wilayah provinsi; dan atau, b) terjadi dinamika internal provinsi yang memengaruhi pemanfaatan ruang secara mendasar, antara lain berkaitan dengan bencana alam skala besar dan pemekaran wilayah provinsi yang ditetapkan dengan peraturan peundang-undangan”.

Dalam pasal ini menjelaskan bahwa terjadinya perubahan pemanfaatan ruang dikarenakan perubahan kebijakan dan strategi nasional. Hal ini mengakibatkan perubahan ruang guna lahan pada kawasan rangkasbitung, kabupaten Lebak yang telah diatur sebagai Wilayah Kerja Pembangunan (WKP) III, yang ditujukan sebagai pengembangan kegiatan pertanian, kehutanan, pariwisata, pertambangan, perikanan dan kelautan, mengalami perubahan yang cukup signifikan dalam pembangunan wilayah kerja kedepannya. Adapun demikian, perubahan pemanfaatan pola ruang khususnya pada *exit toll* Rangkasbitung tidak dapat dihindari. Hal ini dikarenakan meningkatnya volume kendaraan pada kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung. Peningkatan volume kendaraan ini dikarenakan jaringan jalan tol Serang-Rangkasbitung terhubung langsung dengan jaringan jalan tol lainnya seperti Jakarta-Tangerang-Serang-Cilegon-Demak. Dengan terhubungnya jaringan jalan tol ini sangat memungkinkan meningkatnya volume kendaraan yang melintasi kota Rangkasbitung, khususnya pada *exit toll* Rangkasbitung. Peningkatan ini, memberikan dampak perubahan pola ruang sekitar *exit toll* Rangkasbitung. Bertambahnya kendaraan yang lalu lalang pada daerah tersebut, membuat nilai potensi peningkatan ekonomi pada kawasan tersebut dapat meningkat. Potensi inipun yang membuat penambahan kegiatan ekonomi meningkat mulai dari developer hunian rumah, warung makan, minimarket, hingga bangunan komersial lainnya. Perubahan pola ruang inipun didukung dalam teori poros yang dikemukakan oleh Babcock Mobilitas tinggi di sepanjang jalur ini, sehingga keberadaan poros transportasi akan mendorong pertumbuhan di wilayah metropolitan. Perubahan penggunaan lahan di 12 area sekitar pintu keluar tol Rangkasbitung terlihat melalui bertambahnya berbagai aktivitas kota yang bervariasi dan rumit secara terus-menerus. Selain itu, pembangunan yang terus berjalan memberikan

pengaruh besar terhadap perubahan susunan ruang, pola penggunaan ruang, dan variasi bentuk fisik di wilayah sekitar pintu keluar tol Rangkasbitung.

1.3 Rumusan Masalah

Melihat dari pengenalan masalah, ada beberapa pertanyaan penelitian yang akan menjadi dasar dalam studi ini, yaitu:

1. Bagaimana jalan tol Serang-Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung) secara khusus memengaruhi perubahan pola ruang kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung, Kecamatan Cibadak, Kabupaten Lebak?
2. Dampak apa saja yang diberikan pada tahap pra-konstruksi hingga tahap operasional jalan tol Serang-panimbang Seksi I (Serang-rangkasbitung) yang mempengaruhi perubahan pola pemanfaatan lahan pada kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung ?

1.4 Tujuan dan Sasaran

2. Untuk mengetahui Bagaimana jalan tol Serang-Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung) secara khusus memengaruhi perubahan pola ruang kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung, Kecamatan Cibadak, Kabupaten Lebak.
3. Untuk mengetahui Dampak apa saja yang diberikan pada tahap pra-konstruksi hingga tahap operasional jalan tol Serang-panimbang Seksi I (Serang-rangkasbitung) yang mempengaruhi perubahan pola pemanfaatan lahan pada kawasan sekitar *exit toll* Rangkasbitung.

1.5 Lingkup Pembahasan

1. Data yang diambil berasal dari instansi pemerintahan terkait, pelaksana proyek jalan tol dan survei lapangan oleh penulis sehingga data yang didapati lebih akurat.
2. Analisis dilakukan dengan menggunakan informasi yang diperoleh dari pengamatan dan percakapan yang dilakukan dengan sumber informasi.
3. Strategi yang diterapkan dalam studi “Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Terhadap Perubahan Penggunaan Ruang di Sekitar Pintu Keluar Tol Rangkasbitung Jalan Tol Serang – Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung)” adalah metode kuantitatif dengan menggunakan variabel *Distictiveness* yang bertujuan untuk mengetahui perubahan identitas kawasan pasca adanya jalan tol Serang - Panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung)
4. Dalam penelitian ini, paradigma yang digunakan adalah **Pragmatic** aspeknya adalah :

- a) Pandangan yang lahir dari aksi, situasi, dan dampak kondisi yang terjadi sebelumnya (dalam penelitian ini dilihat apakah dampak yang akan dirasakan para responden yang berada disekitar kawasan *exit toll* Rangkasbitung pembangunan jalan tol serang-panimbang Seksi I (Serang-Rangkasbitung).
- b) Fokus pada bagaimana sesuatu bekerja (*Learning by Doing*) (menganalisa bagaimana pengaruh dari kondisi yang terjadi disekitar kawasan pembangunan jaringan jalan tol)
- c) Memiliki kebebasan dalam memilih metode, teknik, dan prosedur sesuai dengan kebutuhan dan tujuannya

1.6 Keaslian Penelitian

Tabel 1. 1 Keaslian Penelitian
(Sumber : Analisis Penulis, 2024)

Judul	Fokus	Lokus	Metode	Hasil
Perubahan Perkembangan wilayah sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	Peniltian ini bertujuan meng-etahui dampak positif dan negatif yang terjadi dari sisi ekonomi. Dalam jurnal ini, diberikan bebe-rapa perbandingan positif dan negatif dari sisi ekonomi seperti : 1. Sebelum dibukanya jalan tol, aktivitas ekonomi di Koridor Pantura Provinsi Brebes dido-minasi oleh usaha kecil dan mikro lokal. Ada juga pom bensin, hotel, dan restoran di sepanjang Jalan Raya Pantula.	Koridor Jalur pantura Kabupaten Brebes	Penelitian ini menggunakan metode studi kasus. Secara umum, studi kasus meru-pakan strategi yang lebih cocok bila pokok pertanyaan suatu penelitian berkenaan dengan how dan why, Ketika peneliti memiliki sedikit ke-mampuan untuk mengenda-likan peristiwa yang sedang dipelajari dan fokus peneliti-annya adalah pada fenomena kontemporer (masa kini) dal-am konteks dunia nyata. (Yin, 2002).	Pengamatan dan wawan-cara mengungkapkan bah-wa penjualan turun lebih dari 50 persen, yang mem-aksa 40 toko souvenir bang-krut. Faktor penyebab U-MKM pada koridor pan-tura bangkrut adalah jum-lah kendaraan yang meli-ntasi jalur ini mengalami penurunan yang ber-dam-pak langsung pada UMKM tersebut.
Kajian Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Semarang Demak	Tujuan dari penelitian ini antara lain untuk mengetahui tingkat pelayanan, meramalkan peruba-han beban lalu lintas dan merama-lkan	Jalan Raya Kaligawe	Pendekatan analisis dalam penelitian ini adalah dengan merumuskan beban lalu lintas di sekitar lokasi akibat pek-	Hasil kajian menunjukkan, untuk alasan kelancaran dan optimalisasi di area utama, maka akan lebih masuk

Terhadap Kinerja Jalan Raya Kaligawe	peningkatan pekerjaan pada Jalan Raya Kaligawe.		erjaan konstruksi pada saat dan setelah konstruksi, dan menambahkan volume lalu lintas dasar untuk mempe-roleh beban aktual di daerah dampak pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak.	akal jika menggunakan dua fase karena ruas jalan tol Arteri Pel-abuhan yang diusulkan merupakan jalan akses na-sional. Dalam hal pen-undaan, pembatasan dua tahap lebih baik dan tidak akan menyebabkan penun-daan besar di jalan raya nasional.
Pengaruh Pembebasan Tanah terhadap Keterlambatan Proyek Pembangunan Jalan Tol, Studi Kasus: Jalan Tol Cinere-Jagorawi Seksi II B	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak pengadaan tanah yang mengaki-batkan keterlambatan penyelesaian Proyek Pembangunan Jalan Tol Chinele-Jagorawi Seksi II B.	Toll Road Cinere-Jagorawi Section II B	Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuesi-oner tentang tahapan dan teknis pelaksanaan penga-daan tanah, serta faktor internal dan eksternal peng-hambat pengadaan tanah kepada responden dari Dinas PUPR, BPN Depok dan kabupaten / kota. Data yang diperoleh selanjutnya dilaku-kan analisis korelasi yang bertujuan untuk mengetahui besarnya kekuatan dan arah hubungan dua variabel atau lebih serta sejauh mana variable bebas memengaruhi variable terikat.	Hasil analisis data dan model regresi menun-jukkan bahwa pengadaan tanah berpengaruh terha-dap keterlambatan proyek pembangunan jalan tol, dan faktor pengadaan ta-nah yang paling besar pengaruhnya terhadap ket-erlambatan proyek pem-bangunan jalan tol adalah pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang bersumber dari APBN, dengan koefisien sebesar 0,34.

Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang Terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi dampak pembangunan jalan tol layang terhadap aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani menyelidiki.	Jalan A.P Pettarani	Pengumpulan data dalam penelitian ini didasarkan pada data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung melalui pengamatan di lapangan atau di tempat penelitian. Namun demikian, terdapat pula data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari dokumen - dokumen resmi terkait penelitian ini yang diperoleh dari berbagai instansi berwenang. Contoh: Kantor Pusat Statistik, Departemen Transportasi, dll. Metodologi analisis yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada analisis deskriptif kuantitatif.	Dan hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa dampak pembangunan jalan tol terhadap kondisi akses-ibilitas bergantung pada variable pembangunan jalan tol. Di sisi lain, dampak pembangunan jalan tol layang akibat pelaksanaan pekerjaan manajemen lalu lintas dan panjang jalan tol, akan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap aksesibilitas Jl. A.P. Pettarani menggabungkan tingkat keamanan dan kenyamanan.
Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial, Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol terhadap status sosial ekonomi masyarakat lokal pasca pembangunan jalan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi di Kab. Sukabumi. Penelitian ini akan mengeksplorasi dan mempelajari strategi dampak sosial dan ekonomi di Kabupaten Sukabumi. Peman-	Jalan Tol Bogor-Ciawi-Sukabumi, kabupaten sukabumi.	Metodologi penelitian ini merupakan gabungan antara penelitian eksplanatif dan deskriptif. Dalam penelitian ini, pengambilan sampel, wawancara orang dan dokumentasi akan menjadi sarana utama pengumpulan data. Kegiatan penelitian ini disebut penelitian berbasis survei (Suharsimi Arikunto:	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi dapat mengurangi risiko kemacetan di jalur Bogor - Sukabumi-Cianjur, begitu pula sebaliknya. Selain itu, hal ini juga akan meringankan beban Jalan Koridor Tikurugu-Sukabumi Skar-aran yang

	gunan jalan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi tahap pertama akan dimulai pada tahun 2014 dan akan memainkan peran penting dalam pengembangan Kabupaten Suka-bumi. Pembangunan jalan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi akan me-ngurai kemacetan di jalur Bogor-Sukabumi-Cianjur dan sebalik-nya. Hal ini juga akan membantu meringankan beban jalan koridor Cikrug-Sukabumi-Sekalarang yang rawan kemacetan.		2002). Penelitian ini akan mengeks-plorasi dan mempelajari str-ategi dampak sosial dan ekonomi di Kabupaten Suka-bumi.	rawan kemace-tan. Selain itu, pemban-gunan tol tersebut juga memberikan dampak neg-atif, antara lain berkurang-nya jumlah pelanggan restoran di sepanjang kori-dor Chikurugu-Sukabumi -Skaran yang sering dita-brak truk dan mobil kelua-rga yang menggunakan ja-lur tersebut. Oleh karena itu, penulis menyarankan perencanaan yang tepat agar dampak buruknya da-pat diantisipasi sejak dini.
Kajian Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Kesejahteraan Sosial Warga di Sekitar Pintu Tol Madiun	Tujuannya adalah untuk menilai kesejahteraan sosial warga di sekitar Gerbang Tol Madiun sebelum dibangunnya jalan tol dan untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol terhadap kesejahteraan sosial warga di sekitar Gerbang Tol Madiun.	Area sekitar pintu tol Madiun	Penelitian ini mengadopsi pendekatan deskriptif kuali-tatif. Menurut Moleong (2017), “Penelitian kualitatif bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami sub-jek penelitian secara holistik, meliputi perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan, mela-lui uraian dalam bentuk kata-kata dan bahasa dalam konteks alamiah tertentu dan berbagai metode ilmiah.” Data kualitatif dalam peneli-tian ini	Hasil yang diperoleh men-unjukkan bahwa kesejah-teraan sosial warga pintu tol Madiun belum terjamin sebelum adanya pemban-gunan jalan tol. Pendudu-knya hanya bergantung pada pertanian padi untuk penghidupan mereka, yang dapat menjadi tidak men-entu, dan dalam banyak hal jaminan sosial sangat sulit dijamin. Dampak pemban-gunan jalan tol terhadap

			merupakan gambaran umum subjek penelitian yang meliputi kesejahteraan sosial warga sekitar pintu tol Madiun sebelum adanya pembangunan jalan tol dan dampaknya terhadap kesejahteraan sosial warga sekitar pintu tol Madiun.	kesejahteraan sosial warga di sekitar pintu tol Madiun meningkat signifikan. Dibangunnya jalan tol be-serta gerbang tol di Desa Bagi, mendorong warga sekitar untuk berinisiatif berjualan makanan dan mainan guna lebih memenuhi kebutuhan hidupnya. Dengan cara ini, warga negara dapat secara berta-hap meningkatkan kesejahteraan sosial mereka di semua bidang, mulai dari pendapatan hingga jami-nan sosial, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan banyak lagi. Kondisi kesejahteraan sosial warga sekitar pintu tol Madiun kini sudah terpenuhi dan kebutuhan hidup masya-rakat pun lebih terpenuhi dari sebelumnya.
Kajian Hubungan Keberadaan Infrastruktur jalan tol cipali (cikopo-palimanan)	Penelitian ini bertujuan guna mengetahui korelasi antara keberadaan jalan tol dengan tingkat aktivitas ekonomi di Kabupaten Cirebon.	Jalan Tol Cipali (Cikopo-Paliman)	Metode pengumpulan data penelitian ini melibatkan penggunaan data sekunder dan primer tergantung pada variabel yang	Berdasarkan temuan yang diperoleh dapat disimpul-kan bahwa jumlah kegiatan ekonomi di Kab. Cirebon saat ini memang terpengaruh

terhadap jumlah aktivitas ekonomi di kabupaten cirebon			digunakan dalam penelitian ini. Berdasarkan hasil kajian pustaka, maka berbagai data harus dicari atau diperoleh untuk menganalisis hubungan ant-ara keberadaan infrastruktur Jalan Tol Cipari dengan jumlah kegiatan ekonomi di Kabupaten Cirebon.	oleh pembangunan Jalan Tol Cipari tahun 2015. Peningkatan akses jalan tol sebesar 1% akan meningkatkan jumlah kegiatan ekonomi sebesar 0,516991. Namun, dampak adanya jalan tol tersebut tidak sebesar dampak dari banyaknya fasilitas yang ada di wilayah Cirebon. Hal ini karena satu fasilitas saja dapat menambah akti-vitas sebanyak 15.863.477. Namun, dengan memperti-mbangkan bahwa Jalan Tol Chipari baru dibangun pada tahun 2015, tidak ada perubahan signifikan di wilayah studi.
Dampak pembangunan jalan tol banda aceh-sigli terhadap lingkungan	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigri akan memberikan dampak terhadap serta mema-hami kondisi lingkungan dan memastikan pengelolaan lingku-ngan yang memadai sesuai den-gan Peraturan Menteri Lingku-ngan Hidup Nomor 16 Tahun 2012.	Jalan Tol Banda Aceh-Sigli	Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui penyebaran kuesioner yang merupakan bagian integral dari proses penelitian untuk mengetahui dampak lingku-ngan dari pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigri dan untuk mendukung pengam-bilan keputusan.	Hasil analisis deskriptif faktor dampak lingkungan dan faktor pengelolaan lingkungan menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigri telah menimbulkan dampak terhadap lingkungan dan pengelolaan lingkungan yang dilakukan dalam pembangunan jalan

				tol tersebut telah sesuai dengan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 12 Tahun 2012.
Variasi spasial dampak pembangunan jalan tol terhadap tingkat kesejahteraan petani desa koripan, Kec. Susukan, Kab. Semarang	Tujuan penelitian ini adalah menganalisis variasi spasial dampak pembangunan jalan tol terhadap kesejahteraan masya-rakat pedesaan di Desa Kolipan, Kecamatan Susukan, Kabupaten Semarang.	Desa koripan, Kec. Susukan, Kab. Semarang	Data akan dikumpulkan melalui wawancara. Subjek penelitian ini adalah petani penggarap asal Desa Kolipan, Kecamatan Susuk-an, Kabupaten Semarang dengan jumlah 304 orang. Teknik dalam pengambilan sampel menggunakan sampel acak sederhana. Wilayah pen-elitian dibagi menjadi tiga zona: Zona I, Zona II, dan Zona III Sampel diambil dari 30 petani di setiap zona. Teknik analisis yang digunakan meliputi uji-t deskriptif kuantitatif dan uji-t sampel berpasangan.	Kajian menemukan bahwa pembangunan jalan tol secara spasial mengurangi kesejahteraan masyarakat petani di Zona I, Zona II, dan Zona III. Penurunan yang terjadi ditunjukkan oleh nilai NTPRP rata-rata yang menurun setelah jalan tol dibangun. Setelah jalan tol dibangun, penda-patan pertanian petani merosot tajam sehingga nilai NTPRP menurun.
Strategi adaptasi ekonomi penggarap terhadap dampak pembangunan jalan tol	Studi ini bertujuan untuk menjelaskan cara-cara penyes-uaian sosial budaya yang dilakukan oleh petani yang bekerja di Kampung Asri setelah kehilangan sumber penghidupan akibat konstruksi jalan tol Bocimi.	Kampung Asri, Bogor	Studi ini dilaksanakan dengan pendekatan kualitatif untuk memperoleh pemahaman yang jelas dan mendalam mengenai cara-cara penyesu-aian yang diterapkan oleh petani di desa Asri.	Penelitian menunjukkan bahwa cara petani di kampung asri menyesuaikan diri dengan lingkun-gan sosial dan budaya adalah dengan mengubah jenis tanaman yang mereka tanam dan mencari sumber

				pendapa-tan tambahan. Cara ini adalah upaya para petani yang bercocok tanam untuk memastikan hidup mereka tetap terjamin.
--	--	--	--	---

Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapatkan dari penelitian ini ialah memberikan kajian mengenai dampak perubahan pola ruang disekitar kawasan pembangunan jaringan jalan tol, yang memberikan dampak positif dan negatif bagi masyarakat setempat, dan juga perubahan gaya hidup masyarakat dalam menghadapi perubahan tata guna lahan yang tentu saja memberikan dampak secara langsung bagi masyarakat yang berada pada kawasan jaringan jalan tol, khususnya pada *exit toll*. Penelitian ini juga bermanfaat sebagai salah satu referensi, dan pedoman bagi pembangunan jaringan jalan tol sehingga dapat meningkatkan dampak positif bagi masyarakat sekitar kawasan pembangunan dan mengurangi semaksimal mungkin dampak negatif yang dialami masyarakat sekitar kawasan pembangunan.