



Faktor yang menentukan keberhasilan pembangunan jalan tol (studi kasus jalan tol Lematang - Kotabaru di Propinsi Lampung)

Aldharin Rizky Akbar^a, Rahayu Sulistyorini^{b, *}, Lusmeilia Afriani^c

^a Mahasiswa Magister Teknik Sipil, Universitas Lampung, Jl. Soemantri Brojonegoro No. 1 Bandar Lampung, 35145, Indonesia

^b Jurusan Teknik Sipil, Universitas Lampung, Jl. Soemantri Brojonegoro No. 1 Bandar Lampung, 35145, Indonesia

^c Jurusan Teknik Sipil, Universitas Lampung, Jl. Soemantri Brojonegoro No. 1 Bandar Lampung, 35145, Indonesia

HIGHLIGHTS

- Analisis SWOT telah dilakukan untuk melihat faktor yang menentukan keberhasilan pembangunan jalan tol di Propinsi Lampung.
- Jalan tol trans Sumatera membantu masyarakat menghindari kemacetan, aksesibilitas, waktu dan jarak tempuh lebih efisien.
- Jalan tol trans Sumatera juga memiliki sisi negatif yaitu hilangnya pencaharian para usaha kecil dan menengah seperti rumah makan.

INFO ARTIKEL

Riwayat artikel:

Diterima 15 Desember 2019

Diterima setelah diperbaiki 17 Februari 2020

Diterima untuk diterbitkan 22 Februari 2020

Tersedia secara *online* 12 Maret 2020

Kata kunci:

Analisis SWOT,
infrastruktur,
jalan tol trans Sumatera

ABSTRAK

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam memudahkan masyarakat Indonesia untuk meningkatkan mobilitas dari segi ekonomi, maupun sosial. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat menentukan keberhasilan pembangunan jalan tol trans Sumatera di Propinsi Lampung melalui aspek efisien jarak dan waktu, aspek ekonomi masyarakat, aspek pariwisata, aspek keamanan, dan aspek lingkungan. Analisis dalam penelitian ini melihat secara lengkap baik dari sisi eksternal maupun internal dengan menggunakan analisis SWOT. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa jalan tol trans Sumatera dapat membantu masyarakat menangani masalah kemacetan, aksesibilitas, jarak tempuh lebih efisien dan dapat mengundang para investor baru untuk berinvestasi di Propinsi Lampung. Selain itu, jalan tol memiliki dampak terhadap perekonomian usaha mikro kecil dan menengah (UMKM) dan tingkat kecelakaan pada jalan tol trans Sumatera terbilang tinggi semenjak jalan tol tersebut resmi beroperasi.

Diterbitkan oleh Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung

1. Pendahuluan

Infrastruktur merupakan modal utama bagi suatu negara dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu, infrastruktur dikenal juga sebagai roda penggerak pertumbuhan ekonomi suatu negara. Salah satu pembangunan infrastruktur yang sedang dijadikan fokus utama Pemerintah Indonesia saat ini adalah pembangunan jalan tol. Jalan tol merupakan proyek yang diharapkan pemerintah dapat mengurai kemacetan yang terjadi selama ini dan juga dapat dijadikan sumber pemasukan kas negara. Salah satu proyek jalan tol yang sedang di kerjakan adalah proyek jalan tol Trans Sumatera. Adapun fungsi dibangunnya jalan tol trans Sumatera yang paling utama adalah untuk mem-

percepat pertumbuhan ekonomi serta untuk meningkatkan pelayanan publik.

Nahadi dan Sunarsip [1] mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur memiliki beberapa risiko yang mungkin akan terjadi yaitu meliputi risiko skala usaha (*business scale*) dan risiko bisnis (*business risk*). Dalam pelaksanaan pembangunan jalan tol tentunya tidak lepas dari beberapa faktor penting yang dinilai penting dalam menentukan keberhasilan pembangunan baik dari segi internal dan eksternal seperti faktor sosial, ekonomi, politik, budaya, faktor lingkungan dan lain-lain. Menurut Sumaryoto [2] berdasarkan sudut pandang berbagai faktor, terbukti bahwa keberadaan jalan tol memiliki dampak positif dan juga dampak negatif. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis faktor yang menentukan keberhasilan pembangunan jalan tol Trans Sumatera yaitu ruas Bakauheni – Terbanggi Besar pada seksi 2 Sidomulyo – Kotabaru.

* Penulis koresponden.

Alamat e-mail: rahayu.sulistyorini@eng.unila.ac.id (R.Sulistyorini).

Peer review dibawah tanggung-jawab Jurusan Teknik Sipil Universitas Lampung.

<https://doi.org/10.23960/rekrjits.v24i1.12>

2. Metode Penelitian

Penelitian dilakukan secara konklusif, yang bertujuan untuk menganalisis faktor yang menentukan keberhasilan pembangunan jalan tol Sumatera khususnya pada ruas Bakauheni-Terbangi Besar seksi 2 yaitu antara Lematang dan Kotabaru di Propinsi Lampung (Gambar 1). Penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran terkait dengan faktor-faktor analisis internal yaitu kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*), dan faktor-faktor analisis eksternal yaitu kesempatan (*opportunity*) dan ancaman (*threats*).

Pengumpulan data dilakukan dengan metode survei menggunakan kuesioner. Penyebaran kuesioner dilakukan



Gambar 1 Lokasi penelitian (segmen Lematang – Kotabaru)

secara manual dengan memberikan kuesioner secara langsung kepada responden dengan data penting yaitu aspek lingkungan, aspek pariwisata, aspek ekonomi masyarakat, aspek keamanan, aspek sosial, dan aspek efisien jarak dan waktu. Peneliti memberikan pertanyaan-pertanyaan *screening* untuk memastikan bahwa responden yang akan mengisi kuesioner penelitian ini telah memenuhi kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian. Berikut ini merupakan pertanyaan yang diberikan: 1) responden merupakan masyarakat yang berasal dari Propinsi Lampung, 2) responden pernah mencoba untuk melakukan perjalanan melalui jalan tol Sumatera khususnya ruas Bakauheni-Terbangi Besar.

Penelitian ini akan memberikan 27 butir pernyataan. Skala *likert* digunakan dalam penelitian yang bertujuan untuk mengukur sikap, pendapat ataupun persepsi individu maupun kelompok mengenai suatu fenomena yang terjadi. Untuk setiap pilihan jawaban yang ada, akan diberi skor tertentu yang mana skor tersebut harus dapat menggambarkan dan mendukung pernyataan positif atau negatif dari responden. Peneliti ini menggunakan teknik *purposive sampling* dalam pengambilan sampel penelitian dengan kriteria responden: 1) konsumen dengan usia 17-60 tahun, 2) memiliki pengalaman melakukan perjalanan melalui jalan tol Sumatera khususnya ruas Bakauheni-Terbangi Besar, 3) Lingkup responden yang dituju adalah: PU Dinas Bina Marga Kota Bandar Lampung (20 orang), personil PT. Waskita Karya (Persero) Tbk (20 orang), personil PT. Hutama Karya (Persero) (20 orang), Ikatan Nasional Konsultan Indonesia (Inkindo) Kota Bandar Lampung (20 orang), dosen dan mahasiswa Universitas Lampung (Unila) (20 orang), dosen dan mahasiswa Institut Teknologi Sumatera (Itera) (20 orang), masyarakat sekitar di daerah penelitian (Lematang-Kotabaru) (20 orang).

3. Hasil dan Pembahasan

Sebelum dilakukan pengujian utama, penelitian ini diawali dengan *pre-test* uji validitas dan uji reliabilitas. *Pre-test* tersebut dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada 30 responden yang telah memenuhi kriteria yang telah ditentukan. Dalam penelitian ini kuesioner yang digunakan sudah lulus uji validitas dan uji reliabilitas. Hal ini membuktikan bahwa kuesioner yang terdapat dalam penelitian ini dapat mudah dimengerti dan dipahami para responden, baik dari segi tata bahasa atau pemilihan kata di setiap kalimat yang ada pada kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini.

3.1 Analisis deskriptif kekuatan (*strengths*)

Variabel kekuatan (*strengths*) memiliki sembilan pertanyaan dibuat dengan menggunakan skala *likert* dari satu sampai lima. Hasil uji analisis deskriptif statistik untuk variabel kekuatan dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1
Hasil uji analisis deskriptif kekuatan

Indikator	Jumlah (N)	Minimum	Maximum	Rata-rata
S1	140	3	5	4,50
S2	140	3	5	4,29
S3	140	1	5	3,78
S4	140	1	5	3,67
S5	140	1	5	3,98
S6	140	1	5	4,01
S7	140	2	5	3,76
S8	140	2	5	3,75
S9	140	2	5	3,71

Keterangan:

- S1: Membuat aksesibilitas jarak tempuh perjalanan lebih efisien.
- S2: Membantu masyarakat agar dapat menghindari kemacetan.
- S3: Penggunaan bahan bakar dapat lebih efisien.
- S4: Mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas dikarenakan lebih terkontrol dari segi kecepatan, jenis kendaraan, dan rambu-rambu lalu lintas.
- S5: Membuat produsen lokal lebih efisien dalam mempercepat mobilitas produk lokalnya ke daerah yang lain.
- S6: Membuat penyedia jasa lebih efisien dalam mempercepat mobilitas barang dan jasanya ke daerah yang lain.
- S7: Membuat pengenalan daerah pariwisata Propinsi Lampung lebih tereksplorasi.
- S8: Membuat harga tanah di daerah sekitaran jalan tol menjadi lebih tinggi dan membuat masyarakat mempunyai lebih banyak peluang usaha.
- S9: Mengurangi tingkat kriminalitas di daerah-daerah rawan sepanjang jalan lintas Sumatera.

Tabel 1 menunjukkan bahwa nilai mean dari masing-masing indikator variabel kekuatan berada pada kategori kelas tinggi karena masuk pada rentang nilai 3.68 – 5. Hal ini dapat menyatakan bahwa para responden sangat setuju

dengan indikator-indikator pertanyaan dari variabel kekuatan. Dari kesembilan indikator tersebut, terdapat tiga indikator yang memiliki nilai cukup tinggi yaitu hingga mencapai nilai rata-rata >4. Nilai rata-rata terbesar terletak pada indikator S1 dengan nilai 4.50, yang menyatakan bahwa jalan tol lintas Sumatera membuat aksesibilitas jarak tempuh perjalanan lebih efisien. Selain itu, terdapat indikator lainnya yang juga memiliki mean yang tidak jauh berbeda, yaitu sebesar 4.29 dan 4.01 yaitu indikator pertanyaan S2 dan S6. Pada indikator S2 menyatakan bahwa jalan tol lintas Sumatera dapat membantu masyarakat agar dapat menghindari kemacetan. Pada indikator S6 menyatakan bahwa jalan tol lintas Sumatera membuat penyedia jasa lebih efisien dalam mempercepat mobilitas barang dan jasanya ke daerah yang lain.

Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif pada variabel kekuatan terlihat bahwa mayoritas responden merasakan terdapat banyak keuntungan dari adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera terutama pada efisiensi jarak tempuh perjalanan. Hasil statistik yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk di Indonesia cukup cepat dan pesat, hal ini akan membuat kebutuhan akan jalan juga semakin tinggi. Semakin pesat pertumbuhan penduduk maka akan membuat bertambahnya volume kendaraan, yang dapat mengakibatkan kemacetan diberbagai ruas jalan jika pembangunan jalan tidak terus dilakukan. Jika kemacetan tidak diatasi maka akan mengganggu perekonomian karena akan menghambat proses pengangkutan dan distribusi barang dan orang. Oleh karena itu perlu dibangun suatu jalan alternatif yang bebas dari kemacetan yang disebut jalan bebas hambatan atau jalan tol.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurfitriani [3] yang menyatakan bahwa jalan tol merupakan jalan alternatif untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh. Walaupun harus rela membayar untuk menggunakan jalan tol, namun kebutuhan akan jalan tol sekarang ini sangat besar karena dapat mempercepat arus orang maupun arus barang. Jalan tol dibangun dengan tujuan untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan, dan meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan.

Berdasarkan hasil statistik deskriptif untuk variabel kekuatan pada Tabel 1 juga terlihat bahwa untuk indikator S4 memiliki nilai rata-rata paling rendah dibandingkan dengan indikator lain. Nilai rata-rata untuk indikator S4 adalah sebesar 3.67, nilai tersebut merupakan nilai rata-rata paling kecil diantara semua indikator untuk variabel kekuatan. Indikator S4 ini menyatakan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol lintas Sumatera dapat mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas dikarenakan pengendara menjadi lebih terkontrol dari segi kecepatan, jenis kendaraan, dan rambu-rambu lalu lintas. Hasil penelitian membuktikan bahwa terdapat lebih banyak responden yang kurang setuju dengan pernyataan tersebut. Sebagian responden menilai bahwa masih banyak pengendara yang menyalahgunakan ketentuan minimum kecepatan pada jalan tol untuk balapan ataupun menguji nyali mereka sendiri yang pada akhirnya dapat menyebabkan kecelakaan pada jalan tol tersebut.

3.2 Analisis deskriptif kelemahan (weaknesses)

Variabel kelemahan memiliki enam pertanyaan dibuat dengan menggunakan skala *likert* dari satu sampai lima. Hasil uji analisis deskriptif statistik untuk variabel kelemahan dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 menunjukkan bahwa nilai mean dari hampir semua indikator variabel kelemahan berada pada kelas sedang karena masuk pada rentang nilai 2.34 – 3.67. Hal ini dapat menyatakan bahwa para responden setuju dengan indikator-indikator pertanyaan dari variabel kelemahan. Dari keenam indikator tersebut, terdapat satu indikator yang memiliki nilai paling tinggi dibandingkan indikator lainnya yaitu hingga mencapai nilai mean >4 sedangkan indikator lainnya tidak mencapai nilai mean 4. Nilai mean tersebut terletak pada indikator W2 dengan nilai 4.04 yang menyatakan bahwa Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di sepanjang jalan lintas Sumatera terancam mengalami penurunan penjualan.

Tabel 2
Hasil uji analisis deskriptif kelemahan

Indikator	Jumlah (N)	Minimum	Maximum	Rata-rata
W1	140	1	5	3,62
W2	140	1	5	4,04
W3	140	2	5	3,61
W4	140	2	5	3,47
W5	140	1	5	2,87
W6	140	1	5	3,75

Keterangan:

- W1: Biaya keluar-masuk jalan tol lintas Sumatera terbilang cukup tinggi.
- W2: UMKM disepanjang jalan lintas Sumatera terancam mengalami penurunan penjualan.
- W3: Masyarakat sekitar jalan tol kesulitan dalam menyeberangi jalan tol dan diharuskan mencari jalan akses yang telah disediakan.
- W4: Hanya kendaraan tertentu yang memiliki akses ke jalan tol sehingga sebagian masyarakat tidak dapat menikmati fasilitas jalan tol
- W5: Memacu masyarakat untuk membeli kendaraan beroda empat sehingga bahan bakar secara nasional meningkat
- W6: Penebangan pohon dan penyempitan hutan alami untuk akses jalan tol mengakibatkan terganggunya ekosistem makhluk hidup yang tinggal di daerah pembangunan jalan tol

Terdapat beberapa dampak negatif dari pembangunan jalan tol Sumatera yang diidentifikasi sebagai kelemahan dari pembangunan jalan tol tersebut. Salah satu indikator kelemahan yang terbukti paling kuat adalah masalah perekonomian masyarakat sekitar jalan tol. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa banyak nya responden merasa setuju bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera ini akan berdampak pada perekonomian UMKM. Hal ini diutamakan berfokus pada UMKM yang sejak awal berdiri di sekitar pembangunan jalan tol tersebut. Adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera ternyata berdampak pada tingkat penjualan UMKM disekitar jalan tol, bahkan terdapat beberapa UMKM yang terpaksa harus memindahkan lokasi usahanya karena pembangunan tol. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sumaryoto [2]. Penelitian ini membuktikan bahwa pembangunan jalan tol ternyata dapat menimbulkan banyak permasalahan bagi rakyat kecil, terutama perekonomian daerah yang terkena tol tersebut, seperti pengelola warung, rumah makan, para pedagang-pedagang kecil dan UMKM lain yang berada di daerah yang terkena pembangunan jalan tol tersebut.

Berdasarkan hasil statistik deskriptif untuk variabel kelemahan pada Tabel 2 juga terlihat bahwa untuk indikator W5 memiliki nilai mean paling rendah dibandingkan dengan indikator lain. Nilai mean untuk indikator W5 hanya

mencapai 2.87 sedangkan semua indikator lainnya memiliki nilai mean lebih dari 3. Indikator W5 ini menyatakan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera dapat memacu masyarakat untuk membeli kendaraan roda empat sehingga bahan bakar secara nasional dapat meningkat. Hasil penelitian membuktikan bahwa terdapat lebih banyak responden yang tidak menyetujui pernyataan tersebut, bagi sebagian orang mungkin berpendapat bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera ini tidak dapat menjadi suatu faktor untuk memacu keinginan masyarakat dalam membeli kendaraan roda empat.

3.3 Analisis deskriptif peluang (opportunities)

Variabel peluang memiliki tujuh pertanyaan dibuat dengan menggunakan skala likert dari satu sampai lima. Hasil uji analisis deskriptif statistik untuk variabel peluang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 menunjukkan bahwa nilai mean dari indikator variabel peluang memiliki berbagai kelas yaitu terdapat beberapa indikator yang berada pada kategori kelas sedang dengan rentang nilai 2.34 – 3.67 dan beberapa indikator berada pada kategori kelas tinggi dengan rentang 3.68-5. Hal ini dapat menyatakan bahwa para responden setuju dengan indikator-indikator pertanyaan dari variabel peluang. Dari ketujuh indikator tersebut, terdapat empat indikator yang berada pada kelas sedang dan tiga indikator berada pada kelas tinggi. Nilai mean yang masuk pada kategori kelas tinggi adalah indikator Op1, Op2 dan Op3. Sementara itu indikator lainnya berada pada kelas sedang yaitu Op4, Op5, Op6 dan Op7.

Tabel 3
Hasil uji analisis deskriptif peluang

Indikator	Jumlah (N)	Minimum	Maximum	Rata-rata
Op1	140	2	5	3,91
Op2	140	2	5	3,86
Op3	140	2	5	3,79
Op4	140	1	5	3,50
Op5	140	1	5	3,49
Op6	140	1	5	3,66
Op7	140	1	5	3,41

Keterangan:

- Op1: Mengundang para investor baru untuk berinvestasi.
- Op2: Mengundang banyaknya wisatawan yang ingin berkunjung ke daerah-daerah.
- Op3: Menggali potensi pariwisata baru.
- Op4: Dapat menjadi objek kunjungan wisata bagi pelajar dari luar Propinsi.
- Op5: Menciptakan lapangan kerja baru.
- Op6: Membuat ekonomi di Provinsi Lampung dapat lebih meningkat untuk bersaing dengan Provinsi lainnya di pulau Sumatera.
- Op7: Membuat ekonomi di Provinsi Lampung dapat lebih meningkat untuk bersaing dengan Provinsi lainnya di pulau Jawa.

Pada variabel peluang nilai rata-rata terbesar dimiliki oleh indikator Op1, yaitu mencapai nilai rata-rata 3,91. Indikator Op1 menyatakan bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol lintas Sumatera dapat mengundang para investor baru untuk berinvestasi di Propinsi Lampung. Nurfitriani [3] menyatakan bahwa infrastruktur yang baik akan sangat berdampak pada keberhasilan investasi, terlebih di Indonesia yang memiliki jumlah wilayah negara yang sangat luas. Dengan adanya jalan tol akan membuat akses para pendatang ke Propinsi Lampung menjadi lebih mudah, dan akan membuat rasa ingin tahu akan potensi menjadi lebih meningkat. Potensi Propinsi Lampung tersebut dapat mencakup berbagai bidang, baik dari potensi

alam dan juga potensi ekspansi bisnis. Penyelesaian pembangunan jalan tol Sumatera di Propinsi Lampung berdampak pada meningkatnya investasi di daerah Lampung mulai dari 2,87 persen pada triwulan I-2018 hingga menjadi 3,28 persen pada triwulan II. Berdasarkan kajian ekonomi dan keuangan regional Propinsi Lampung triwulan II-2018 yang dirilis kantor perwakilan Bank Indonesia (BI) Propinsi Lampung membuktikan bahwa peningkatan investasi tersebut terdorong oleh pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan, pengairan, dan energi.

Dalam laporan Bank Indonesia tersebut disebutkan bahwa berdasarkan data Badan Penanaman Modal dan Pelayanan Perizinan Terpadu (BPMPT) Propinsi Lampung, total realisasi investasi yang masuk ke Propinsi Lampung sampai dengan triwulan II-2018 mencapai Rp3,28 triliun. Investasi tersebut berasal dari Penanaman Modal Asing (PMA) sebesar Rp2,55 triliun dan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) sebesar Rp737,1 miliar. Dimulainya pembangunan infrastruktur jalan tol Trans Sumatera yang kini menjadi prioritas pembangunan di Lampung secara langsung ikut mendukung pertumbuhan ekonomi masyarakat, dan menjadi daya tarik bagi investor untuk berinvestasi di daerah Propinsi Lampung. Berikut adalah beberapa potensi Propinsi Lampung yang dapat menjadi daya tarik bagi investor, terlihat pada Gambar 2.

3.4 Analisis deskriptif ancaman (threats)

Variabel ancaman memiliki lima pertanyaan yang dibuat dengan menggunakan skala likert dari satu sampai lima. Hasil uji analisis deskriptif statistik untuk variabel kelemahan dapat dilihat pada Tabel 4.



Gambar 2 Potensi Propinsi Lampung
Sumber: www.investasi.lampungprov.go.id

Tabel 4
Hasil uji analisis deskriptif ancaman

Indikator	Jumlah (N)	Minimum	Maximum	Rata-rata
T1	140	1	5	3,59
T2	140	1	5	3,53
T3	140	1	5	3,55
T4	140	1	5	3,69
T5	140	2	5	3,56

Keterangan:

- T1: Membuat lahan pertanian menyempit dan daerah resapan air berkurang
- T2: Penebangan pohon dan penyempitan hutan untuk akses jalan tol mengakibatkan produksi oksigen berkurang dan polusi yang meningkat.
- T3: Mempengaruhi daya beli dan prioritas kebutuhan konsumen.
- T4: Meningkatkan tingkat kecelakaan lalu-lintas yang diakibatkan oleh pengguna jalan tol yang melebihi batas kecepatan maksimum.
- T5: Pusat bisnis dan pariwisata tidak dilalui oleh jalan tol akan mengalami penurunan secara berkala.

Tabel 4 menunjukkan bahwa nilai rata-rata dari hampir semua indikator variabel ancaman berada pada kategori kelas sedang karena masuk pada rentang nilai 2.34 – 3.67, terdapat satu indikator berada pada kategori kelas tinggi yaitu dengan rentang nilai 3.68-5. Hal ini menyatakan bahwa para responden setuju dengan indikator-indikator pertanyaan dari variabel ancaman. Dari kelima indikator tersebut, terdapat satu indikator yang memiliki nilai cukup tinggi dibandingkan indikator lainnya yaitu hingga mencapai nilai mean 3.69. Indikator T4 menyatakan bahwa meningkatnya tingkat kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh pengguna jalan tol yang melebihi batas kecepatan maksimum jalan tol. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian pada variabel kekuatan yaitu membuktikan bahwa sebagian responden menilai bahwa masih banyak pengendara yang menyalahgunakan ketentuan minimum kecepatan pada jalan tol untuk balapan ataupun menguji nyali mereka sendiri yang pada akhirnya dapat menyebabkan kecelakaan pada jalan tol tersebut.

Pernyataan ini didukung oleh data kecelakaan pada jalan tol Trans Sumatera yang diterbitkan pada berita kompas.com pada tanggal 24 Oktober 2019. Pada berita tersebut telah dijelaskan bahwa terdapat sebanyak 33 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di jalan tol Trans Sumatera di Propinsi Lampung sejak dibuka pada beberapa waktu lalu. Pihak kepolisian menyatakan bahwa hampir semua kecelakaan tersebut diakibatkan oleh kelalaian pengemudi atau pengguna jalan tol. Hal ini menjadi faktor utama kecelakaan pada jalan tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Ditlantas Polda Lampung, diketahui jumlah laka lintas yang terjadi sejak Juni 2018 hingga Oktober 2019 tercatat sebanyak 54 kasus di ruas Jalan Tol Bakauheni–Simpang Pematang.

4. Simpulan

Dalam aspek efisien jarak dan waktu masyarakat memberikan respon positif bahwa jalan tol Trans Sumatera ini dapat membantu mereka dimana dapat menghindari kemacetan, serta membuat aksesibilitas jarak tempuh perjalanan lebih efisien, dan beberapa penyedia barang dan jasa merasa lebih efisien dalam mempercepat mobilitas barang dan jasanya ke daerah-daerah yang lain.

Selain itu, dalam aspek ekonomi dan aspek pariwisata, masyarakat merespon positif dengan adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera karena dianggap dapat menggali potensi pariwisata baru sehingga mengundang minat wisatawan ataupun sebagai objek kunjungan wisata bagi pelajar dari luar Propinsi Lampung, serta diharapkan mengundang para investor baru untuk berinvestasi di Propinsi Lampung. Tetapi dalam aspek ekonomi masyarakat menyangkan karena ternyata terbukti dengan adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera ini telah berdampak pada perekonomian UMKM Masyarakat sehingga banyak yang mati usahanya.

Selanjutnya dalam aspek keamanan, masyarakat menyangkan kurangnya kewaspadaan dan kesadaran dari pengendara jalan tol Trans Sumatera sendiri yang lebih terkontrol dari segi kecepatan, jenis kendaraan, dan rambu-rambu lalu lintas sehingga menyebabkan meningkatnya tingkat kecelakaan lalu lintas.

Daftar Pustaka

- [1] *Nahadi, B., Sunarsip:* Keterlibatan BUMN dalam pembangunan infrastruktur, Bisnis Indonesia, 2006
- [2] *Sumaryoto:* Dampak keberadaan jalan tol terhadap kondisi fisik, sosial dan ekonomi lingkungannya, Journal of Rural and Development, 1, 2, 2010
- [3] *Nurfitriani, R.:* Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan jalan tol di Indonesia. Skripsi, Institut Pertanian Bogor, 2011