

Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang Terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani

The Influence of Elevated Toll Road Development on Road Accessibility Conditions A.P. Pettaran

Ais Pratiwi¹, Murshal Manaf^{1,2,3}, Kamran Aksa¹

¹ Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

² Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

³ Program Studi Doktor Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

Email : pratiwiais09@gmail.com

Artikel info

Artikel history:

Diterima; 16-10-2020

Direvisi; 04-11-2020

Disetujui; 07-11-2020

Abstract. *This study aims to determine how the influence of the construction of elevated toll roads on the condition of the accessibility of A.P. Pettarani. The influence of the construction of the Fly Toll Road on the accessibility condition of Jalan A.P. Pettarani, shows that some of the accessibility conditions are influenced by the variable of the elevated toll road construction. While partially the influence of the construction of the Fly Toll Road related to the implementation of construction, traffic management and the length of the toll road significantly influences the condition of A.P.Pettarani road accessibility which includes distance, travel time, transportation costs, comfort level, safety level and ease of level.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh pembangunan jalan tol layang terhadap kondisi aksesibilitas jalan A.P.Pettarani. Pengaruh pembangunan Jalan Tol Layang terhadap kondisi aksesibilitas Jalan A.P.Pettarani, menunjukkan bahwa sebagian kondisi aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel pembangunan jalan tol layang. Sedangkan secara parsial pengaruh pembangunan Jalan Tol Layang terkait pelaksanaan konstruksi, manajemen lalu lintas dan panjang jalan tol memberikan pengaruh secara signifikan terhadap kondisi aksesibilitas jalan A.P.Pettarani yang meliputi jarak tempuh, waktu tempuh, biaya transportasi, tingkat kenyamanan, tingkat keamanan dan tingkat kemudahan.

Keywords:

Toll Road
Development;
Accessibility
Conditions;

Corresponden author:

Email : pratiwiais09@gmail.com



artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY -4.0

1. PENDAHULUAN

Salah satu hal yang penting tentang transportasi dengan perkembangan wilayah adalah aksesibilitas. Yang dimaksud aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat – tempat atau kawasan dari sebuah system, Magribi.1999 (dalam Nursintia & Muktasida, 2014). Dengan adanya transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang,

jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang. Namun meskipun demikian, sering kali aspek transportasi selalu menjadi persoalan yang serius dan harus dihadapi oleh kota – kota besar di Indonesia akibat pesatnya pertumbuhan penduduk yang tidak terkendali.

Perkembangan kota akibat terjadinya pertumbuhan penduduk yang sangat pesat menyebabkan meningkatnya tuntutan permintaan atas pengadaan, perbaikan dan pelayanan prasarana transportasi, baik dari segi kualitas maupun kuantitas, salah satunya adalah infrastruktur jalan. Dalam mendorong pembangunan ekonomi perlu ketersediaan infrastruktur, terutama ketersediaan prasarana jalan sebagai salah satu kebutuhan penduduk kota yang dapat mendukung dan sebagai penunjang aksesibilitas dan mobilitas penduduk dalam berbagai aktivitas kegiatan perkotaan.

Seperti kota-kota besar yang ada di Indonesia, permasalahan transportasi juga menjadi hal serius yang dihadapi oleh Kota Makassar, khususnya permasalahan kemacetan. Pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan dinilai tidak sebanding dengan penyediaan sistem jaringan jalan yang memadai dalam memenuhi kebutuhan transportasi sehingga alhasil saat ini permasalahan kemacetan menjadi semakin kompleks, khususnya pada ruas-ruas jalan utama di Kota Makassar seperti Jalan A.P. Pettarani.

Banyaknya permasalahan kemacetan di Kota Makassar yang terjadi saat ini membuat pemerintah harus terus berfikir untuk mencari alternatif solusi sebagai upaya dalam meminimalisir dan menyelesaikan permasalahan kemacetan tersebut. Dengan demikian saat ini lahirlah sebuah ide dengan menerapkan konsep tol layang sebagai solusi dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan di Kota Makassar tepatnya pada Jalan A.P. Pettarani.

Kemacetan yang saat ini disebabkan karena adanya konstruksi pembangunan jalan tol layang di sepanjang koridor jalan A.P.Pettarani dengan rata – rata volume harian meliputi mobil sebanyak 2.263, motor sebanyak 4.462 dan truk sebanyak 100 kendaraan/jam maka jumlah pengguna jalan yang terkena pengaruh dari pembangunan jalan tol layang sebanyak 18.177 orang/jam, yang terdiri dari pengguna mobil 10.587, motor 8.266 dan truk 178 orang. Kegiatan konstruksi yang berlangsung sekitar 24 bulan dengan intensitas cukup tinggi. Pada saat ini kecepatan rata – rata kendaraan antara 24-28 km/jam, sedangkan standar kecepatan tempuh jalan nasional adalah 60 km/jam.

Pembangunan Jalan Tol Layang A.P.Pettarani sebagai bagian dari Jalan Tol Ujung Pandang, sangat diharapkan menjadi salah satu solusi transportasi darat sebagai angkutan logistik penunjang pertumbuhan ekonomi secara nasional, khususnya dalam mengatasi kemacetan serta mendukung mobilitas barang dan jasa di Kota Makassar. Meskipun demikian, dalam pelaksanaannya kegiatan konstruksi pembangunan Jalan Tol Layang ini tetap akan memberikan dampak dan memunculkan permasalahan baru yang akan mengganggu kondisi aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani.

Beberapa pengaruh yang diberikan dari pelaksanaan konstruksi pembangunan Jalan Tol Layang saat ini adalah berupa terjadinya penyempitan jalan, meningkatnya intensitas kemacetan, tertutupnya beberapa titik jalur putar balik, hilangnya jalur hijau, meningkatnya polusi kendaraan dan lain sebagainya yang berdampak pada menurunnya kondisi aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani. Penurunan kondisi aksesibilitas yang dimaksudkan dalam hal ini adalah terkait dengan perubahan waktu tempuh dalam mencapai lokasi tujuan pergerakan, perubahan jarak tempuh pergerakan saat melakukan perjalanan dan perubahan dalam banyaknya biaya transportasi yang dikeluarkan pada saat melakukan pergerakan setiap harinya.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di Kota Makassar tepatnya di Jalan A.P. Pettarani yang memiliki panjang sebesar 4,3 Km dan melintasi 12 wilayah kelurahan dan 3 kecamatan yaitu Kec. Panakukkang, Kec. Rappocini dan Kec. Tamalate. Lokasi penelitian ini diambil dengan dasar pertimbangan:

- a. Jalan A.P. Pettarani merupakan jalan yang menerima implikasi dari pelaksanaan konstruksi pembangunan dan tempat dimana Jalan Toll Layang ini dibangun, sehingga intensitas kemacetan menjadi semakin bertambah.
- b. Jalan A.P. Pettarani merupakan jalan yang memiliki fungsi arteri primer dan menjadi jalur utama yang berapa kali digunakan masyarakat untuk menuju ke arah timur dan arah barat Kota Makassar.

2.2 Jenis dan Sumber Data

2.2.1 Jenis Data

Dalam penulisan tugas akhir ini tentunya membutuhkan data, dan data yang dibutuhkan terdiri atas dua yaitu data kualitatif dan data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data yang bisa diselidiki secara langsung dan bisa

dihitung dengan menggunakan cara yang mudah, dan penyajiannya berupa angka-angka, misalnya: data jumlah penduduk, jumlah pergerakan, Sedangkan data kualitatif adalah data yang tidak bisa diselidiki secara langsung dan bisa diukur dengan cara yang tidak langsung pula.

2.2.2 Sumber Data

Data-data yang akan dikumpulkan dalam penelitian ini bersumber dari data primer dan sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung melalui pengamatan langsung ke lapangan atau lokasi penelitian, sedangkan data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen resmi menyangkut penelitian ini yang didapatkan dari berbagai instansi terkait, misalnya: Badan Pusat Statistik, Dinas Perhubungan, dan lain sebagainya

2.3 Metode Analisis

Teknik analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif. Analisis kuantitatif adalah teknik analisis data yang bersifat verifikatif, yaitu untuk menguji hipotesis yang dirumuskan guna menjawab rumusan masalah, yang berkaitan dengan ada tidaknya perbedaan antarvariabel, ada tidaknya hubungan antarvariabel, ada tidaknya pengaruh antarvariabel dengan berbagai variannya (Sofian Effendi, 1987). Analisis kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear sederhana.

2.3.1 Analisis Deskriptif

Menurut Nazir (1988), metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antarfenomena yang diselidiki. Sedangkan menurut Sugiyono (2005) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas.

Menurut Whitney (1960), metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Dengan demikian maka penggunaan analisis deskriptif dalam ini dilakukan dengan tujuan untuk memberikan gambaran yang *real* mengenai pengaruh pembangunan Tol Layang terhadap kondisi Jalan A.P. Pettarani saat ini.

2.3.2 Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana bertujuan untuk :

- Menghitung nilai estimasi rata – rata nilai variabel terikat berdasarkan pada nilai variabel
- Menguji hipotesis karakteristik dependensi
- Meramalkan nilai rata – rata variabel bebas dengan didasarkan pada nilai variabel bebas diluar jangkauan sampel
- Dalam penelitian ini, pengolahan data menggunakan *software* SPSS (*Stratical Package for social Science*) v.25;
- Rumus persamaan dalam analisis regresi linear sederhana adalah $y = \alpha + \beta X_1 + e$

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Lokasi Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani

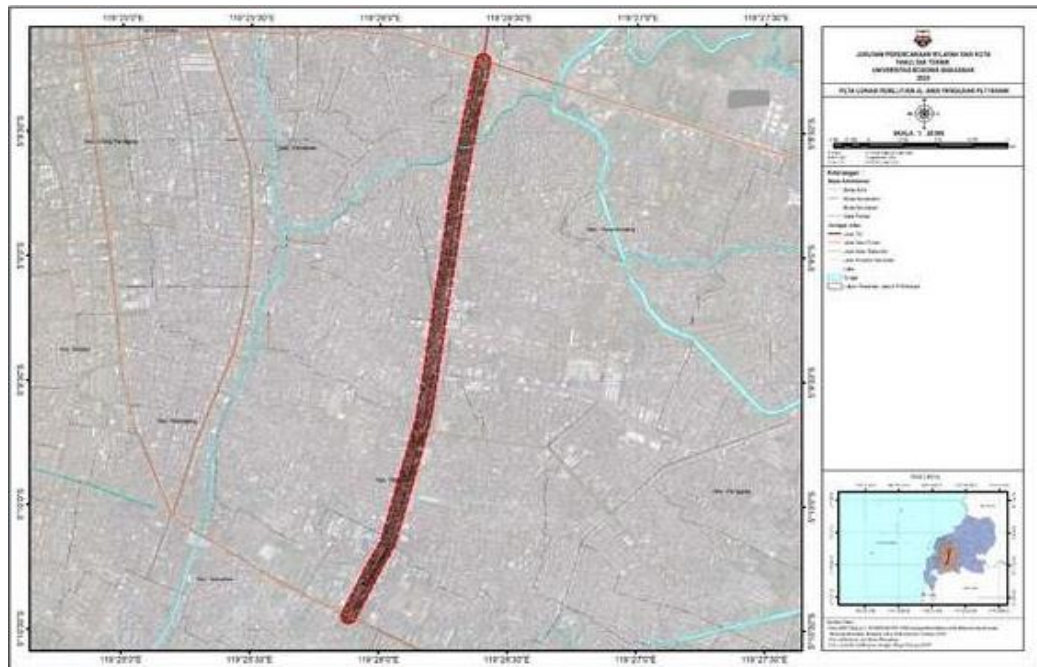
Jalan A.P Pettarani merupakan jalan arteri yang ada di Kota Makassar yang memiliki tingkat aktivitas dan kesibukan untuk melayani penduduk Kota Makassar yang semakin hari semakin bertambah. Proyek pembangunan jalan Tol Layang A.P Pettarani seksi III adalah proyek pembangunan sarana transportasi berupa jalan Tol layang dengan prasarana pendukungnya, yang menghubungkan jalan Tol Reformasi sepanjang jalur A.P Pettarani sampai di jalan Alauddin yang berada di Kota Makassar Sulawesi-Selatan.

Pembangunan Jalan Tol Layang A.P Pettarani dimaksudkan untuk mengatasi kemacetan, mengurangi kepadatan kendaraan di Makassar dan Lokasi pembangunan Jalan Tol Layang A.P.Pettarani yang terletak di 12 kelurahan yang meliputi 3 kecamatan yaitu, Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Rappocini dan Kecamatan Tamalate, Kota Makassar dapat dijangkau dari Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menggunakan kendaraan roda empat melalui Jalan Tol Reformasi sejauh ± 12 km. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1. sebagai berikut :

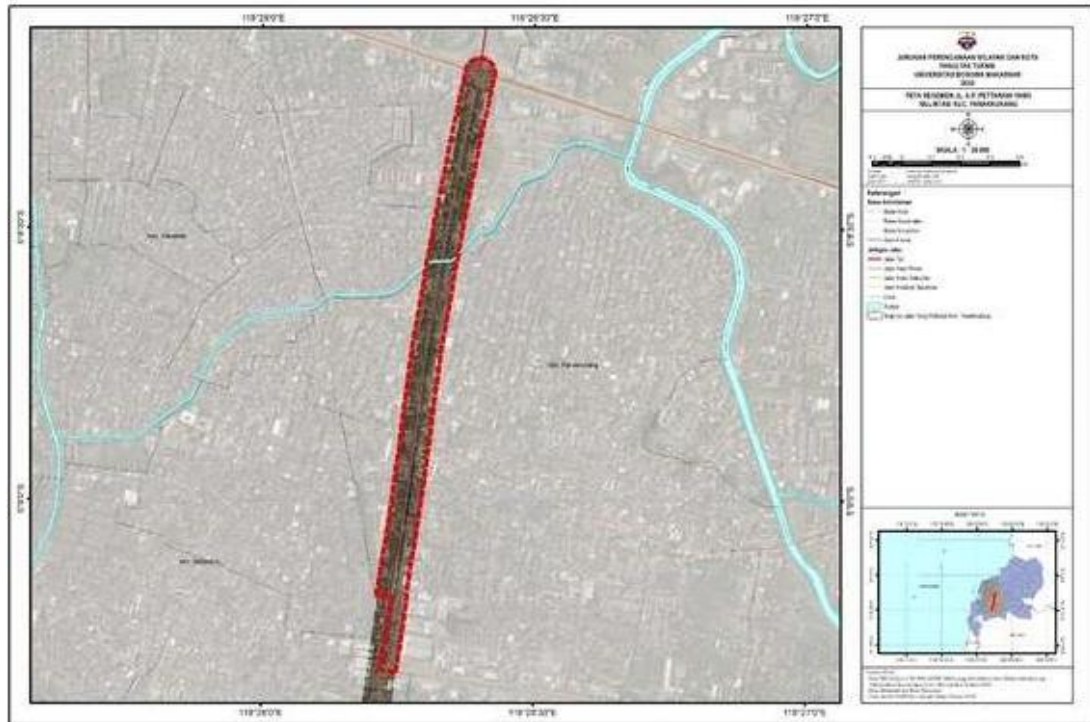
Tabel 1. Wilayah Kelurahan Yang Dilalui Trase Jalan Tol Layang A.P. Pettarani Kota Makassar

Wilayah Administrasi		
Kabupaten / Kota	Kecamatan	Kelurahan
Makassar	Panakkukang	1. Pampang
		2. Karuwisi
		3. Karuwisi Utara
		4. Sinrijala
		5. Tamamaung
		6. Masale
	Rappocini	1. Ballaparang
		2. Buakana
		3. Banta – bantaeng
		4. Tidung
		5. Gunung Sari
	Tamalate	Mannuruki

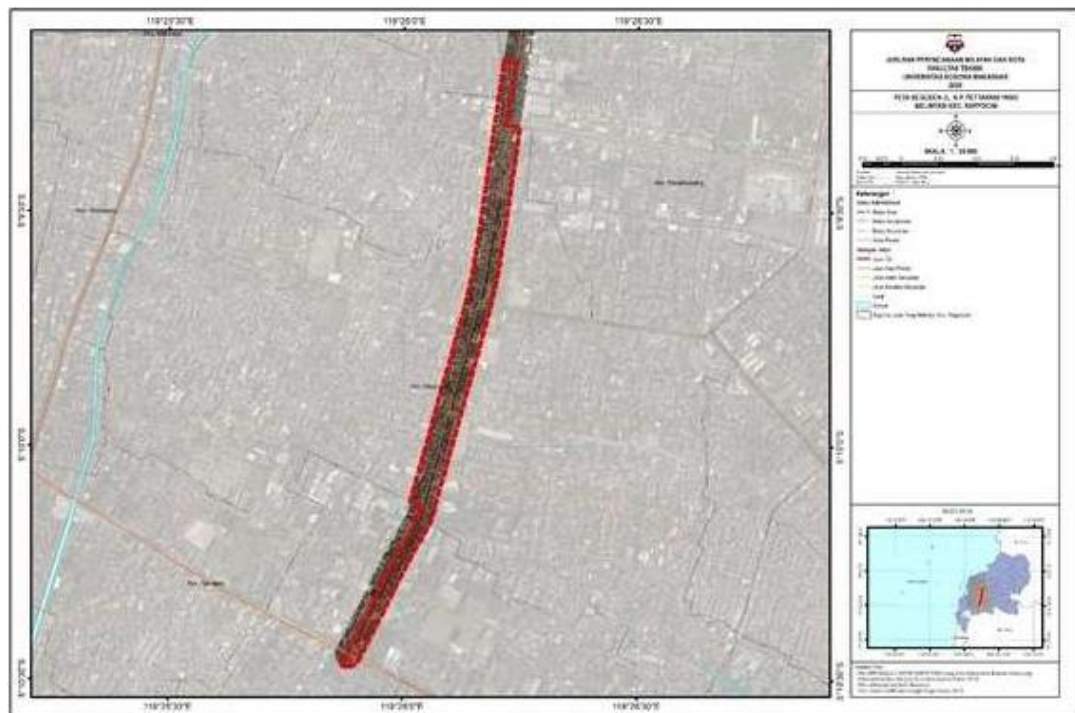
Sumber : PT.Bosowa Marga Nusantara, 2017



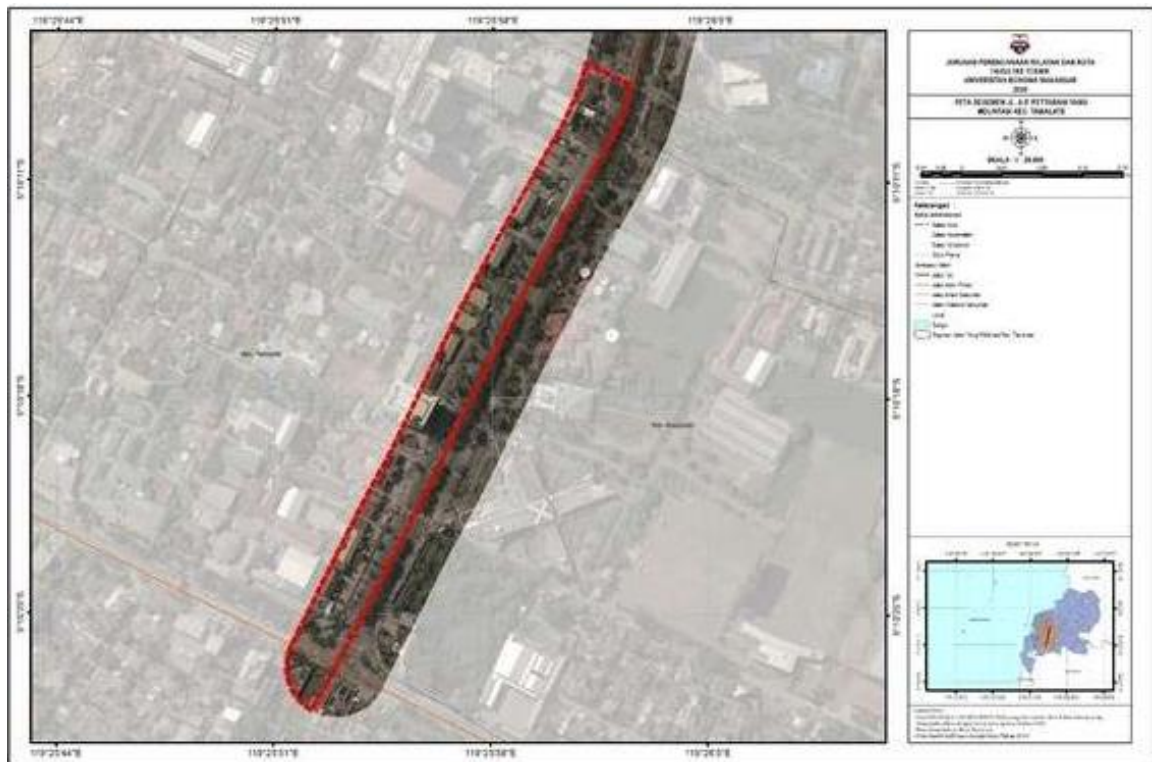
Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian. Sumber: Pengolahan ARGIS, Tahun 2020



Gambar 2. Peta Segmen Jalan A.P Pettarani yang melintasi Kec.Panakkukang. Sumber: Pengolahan ArGIS, Tahun 2020



Gambar 3. Peta Segmen Jalan A.P Pettarani yang melintasi Kec.Rappocini. Sumber: Pengolahan ArGIS, Tahun 2020



Gambar 4. Peta Segmen Jalan A.P Pettarani yang melintasi Kec.Tamalate. *Sumber: Pengolahan ArGIS, Tahun 2020*

3.2 Kondisi Eksisting Jalan A.P. Pettarani

Kondisi eksisting pada lokasi penelitian di Jalan A.P.Pettarani yang saat ini menjadi masalah utama adalah kemacetan ataupun penumpukan kendaraan yang mencapai 11.507 volume kendaraan yang melintasi Jalan A.P.Pettarani pada jam puncak kerja dan pada sore hari hingga petang jam pulang kerja. Namun sejak adanya pembangunan jalan tol layang di A.P.Pettarani kondisi kemacetan pun semakin diperparah. Pelaksanaan konstruksi pembangunan jalan tol layang yang saat ini sedang berlangsung mengakibatkan kondisi aksesibilitas di Jalan A.P.Pettarani menjadi salah satu keluhan masyarakat. Adanya kegiatan konstruksi akan mengakibatkan munculnya hambatan sepanjang 4.300 m yang akan terbagi berdasarkan pembangunan pilar atau setiap sepanjang 46,73 m.pembangunan pilar atau setiap sepanjang 46,73 m.



Gambar 5. Kondisi Kemacetan di Jalan A.P.Pettarani. *Sumber : Survei Lapangan, 2020*

Terjadinya penyempitan jalan selama pelaksanaan konstruksi juga menjadi salah satu penyebab terganggunya kondisi aksesibilitas di Jalan A.P.Pettarani terutama yang berada di titik arah Jalan Urip Sumoharjo. Kemacetan yang terjadi tentu saja akan mengakibatkan perubahan pada jarak tempuh menuju ke lokasi tujuan pergerakan yang tadinya arah putar balik (*U-Turn*) berjarak dekat sekarang berubah menjadi semakin jauhnya akses jalur putar balik yang ditutup selama kegiatan konstruksi berlangsung. Sehubungan dari perubahan jarak tempuh tentu saja akan berpengaruh pada waktu tempuh pergerakan serta perubahan pada pengeluaran biaya transportasi akibat kemacetan yang terjadi.



Gambar 6. Kondisi Penyempitan Ruas Jalan A.P.Pettarani. *Sumber : Survei Lapangan, 2020*

3.3 Uji Kualitas Instrumen

3.3.1 Uji Validitas

Menurut Azwar validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya. Suatu skala pengukur dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila instrumen tersebut menjalankan fungsi ukurnya. Pada penelitian ini terdapat jumlah sampel (n) = 100 responden dan besarnya df dapat dihitung $100-2=98$ dengan $df = 98$ dan $\alpha = 0,05$ didapat r tabel = 0,1966. Jadi, *item* pernyataan yang valid mempunyai r hitung lebih besar dari 0,1966. Adapun hasil uji validitas data dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 2. sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Uji Validitas Variabel Penelitian

Variabel	Item	R Hitung	R Tabel	Keterangan
Pembangunan Jalan Tol Layang	X.1	0,896	0,1966	Valid
	X.2	0,891	0,1966	Valid
	X.3	0,884	0,1966	Valid
Kondisi Aksesibilitas	Y.1	0,761	0,1966	Valid
	Y.2	0,832	0,1966	Valid
	Y.3	0,807	0,1966	Valid
	Y.4	0,825	0,1966	Valid
	Y.5	0,815	0,1966	Valid
	Y.6	0,757	0,1966	Valid

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Tabel 2. menunjukkan bahwa seluruh item pada pernyataan dari hasil kuesioner memiliki nilai koefisien korelasi positif dan lebih besar daripada R-tabel. Hal tersebut membuktikan bahwa data yang diperoleh telah valid dan dapat dilakukan pengujian data lebih lanjut.

3.3.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas berasal dari kata *reliability* yang artinya keterpercayaan, ketertahanan, keajegan, konsistensi, dan kestabilan. Uji reliabilitas data dilakukan dengan menggunakan metode *Alpha Cronbach* yakni suatu instrumen dikatakan reliabel bila memiliki koefisien keandalan reliabilitas sebesar 0,60 atau lebih. Hasil pengujian reliabilitas data dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3. Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penelitian

No.	Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
1.	Pembangunan Jalan Tol Layang	0,866	Reliabel
2.	Kondisi Aksesibilitas	0,884	Reliabel

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Tabel diatas menunjukkan bahwa nilai *cronbach's alpha* dari semua variabel lebih besar dari 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen dari kuisioner yang digunakan untuk menjelaskan variabel pembangunan jalan tol layang dan kondisi aksesibilitas yaitu dinyatakan handal atau dapat dipercaya sebagai alat ukur variabel.

3.4 Uji Asumsi Klasik

3.4.1. Uji Normalitas

Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Pengujian tentang normal atau tidaknya data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara uji statistik. Analisis statistik untuk melihat distribusi normal dapat dilakukan dengan uji non *parametric Kolmogorov-Smirnov*.

Tabel 4. Hasil Uji Normalitas

<i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.73935497
Most Extreme Differences	Absolute	.066
	Positive	.051
	Negative	-.066
Test Statistic		.066
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^c
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Dari tabel 4. dapat dilihat signifikansi nilai *Kolmogorov-smirnov* yang ditunjukkan dengan *asym sig* (2 tailed) berada diatas 0,05 yaitu sebesar 0,200. Hal tersebut menunjukkan bahwa variabel-variabel dalam penelitian ini terdistribusi normal.

3.4.2 Uji Multikolonieritas

Uji multikolonieritas dilakukan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan korelasi antar variabel independen. Jika tidak terjadi korelasi antar variabel independen maka dapat dikatakan bahwa model regresi tersebut baik. Untuk mengetahui adanya multikolinieritas, dapat dilihat dari nilai *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF). Nilai *cut-off* yang biasa dipakai untuk menunjukkan tidak terjadinya gejala multikolinieritas adalah nilai *tolerance* > 0.1 dan nilai VIF < 10. Hasil uji multikolinieritas ditunjukkan dalam tabel 5. sebagai berikut:

Tabel 5. Hasil Uji Multikolonieritas

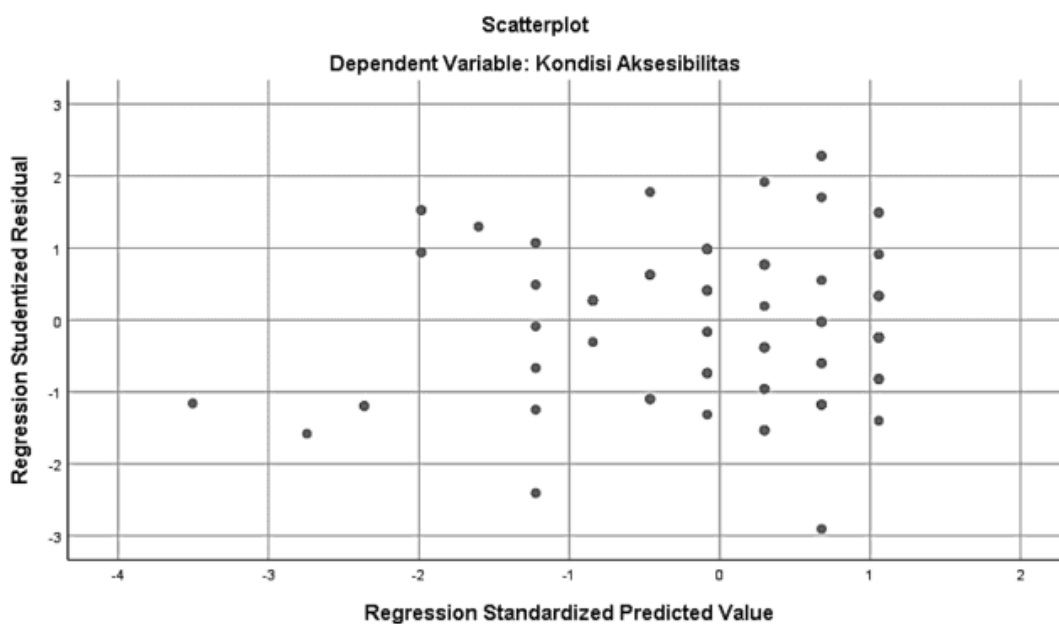
<i>Coefficients^a</i>			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Pembangunan Jalan Tol Layang	1.000	1.000
a. Dependent Variable: Kondisi Aksesibilitas			

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan yang ditunjukkan oleh tabel uji multikolinieritas diatas, dapat diketahui bahwa nilai *tolerance* variabel lebih besar dari 0.1 dan nilai VIF berada dibawah 10 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas.

3.4.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik. Heteroskedastisitas yaitu adanya ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi. Prasyarat yang harus terpenuhi dalam model regresi adalah tidak adanya gejala heteroskedastisitas. Apabila tidak terdapat pola yang teratur, maka model regresi tersebut bebas dari masalah heteroskedastisitas. Hasil pengujian heteroskedastisitas dengan metode *Scatter Plot* diperoleh sebagai berikut :



Gambar 7. Hasil Uji Heteroskedastisitas, Hasil Analisis, 2020

Hasil uji heteroskedasitas dari gambar 8. menunjukkan bahwa grafik scatter plot antara SRESID dan ZPRED menunjukkan pola penyebaran, dimana titik-titik menyebar secara acak serta tersebar baik diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi.

3.5 Analisis Regresi Linear Sederhana

3.5.1. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien deteminasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel bebas (independen) dalam menjelaskan variabel terikat (dependen) atau seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 6. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.902 ^a	.813	.811	1.74821

a. Predictors: (Constant), Pembangunan Jalan Tol Layang

Sumber : Hasil Analisis, 2020

3.5.1. Uji Parsial

Teknik analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis menggunakan analisis regresi sederhana dengan meregresikan variabel independen terhadap variabel dependen. Uji hipotesis ini menggunakan program SPSS 25. Adapun hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 7. Hasil Uji Parsial

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.753	.835		5.904	.000
	Pembangunan Jalan Tol Layang	1.378	.067	.902	20.630	.000

a. Dependent Variable: Kondisi Aksesibilitas

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Berdasarkan tabel 7. diatas dapat dianalisis model estimasi sebagai berikut :

$$Y : \alpha + \beta_1 X + e$$

$$Y : 6.753 + 1.378 X + e$$

Keterangan :

Y : Kondisi Aksesibilitas

X : Pembangunan Jalan Tol Layang

a : Konstanta

β_1 : Koefisien regresi

e : Standar *error*

Mengacu pada output tabel analisis regresi diatas, dapat diketahui bahwa pembangunan Jalan Tol Layang memiliki pengaruh signifikan terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani dengan nilai signifikansi sebesar 0,000.

3.6 Deskripsi Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani

Berdasarkan hasil analisis regresi linear sederhana yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa pembangunan Jalan Tol layang berpengaruh signifikan terhadap kondisi jalan A.P. Pettarani dan hal ini dapat dibuktikan dari hasil observasi dan pengamatan yang telah dilakukan dimana pembangunan Jalan Tol Layang ini menyebabkan pengaruh pada aksesibilitas diantaranya:

- a. Waktu Tempuh
Hasil wawancara yang telah dilakukan dimana hampir keseluruhan responden berpendapat bahwa pembangunan Jalan Tol layang ini membuat waktu tempuh perjalanan mereka menjadi semakin lama akibat dari meningkatnya intensitas kemacetan yang disebabkan oleh penyempitan jalan.
- b. Jarak Tempuh
Kemudian membuat jarak tempuh perjalanan semakin jauh dari akibat dari penutupan beberapa jalur putar balik sehingga pengguna jalan yang melintas harus memutar jauh untuk mencapai lokasi tujuan pergerakan.
- c. Biaya Transportasi
Selain mempengaruhi waktu tempuh dan jarak tempuh, kegiatan pembangunan jalan tol layang A.P. Pettarani juga mempengaruhi biaya transportasi baik kendaraan umum maupun pribadi hal ini dapat dilihat dari penggunaan bahan bakar yang meningkat dipengaruhi oleh kemacetan yang terjadi dan upaya pengurangan jalur putar balik mengharuskan kendaraan memutar arah lebih jauh.
- d. Tingkat Kenyamanan
Proses pengerjaan tol layang A.P. Pettarani secara tidak langsung memberikan dampak terhadap tingkat kenyamanan pengguna jalan, dapat dilihat pada penebangan pohon disekitar median jalan sepanjang jalan yang sebelumnya menjadi kawasan RTH. Hal ini mempengaruhi tingkat penyerapan polusi udara disekitar jalan.
- e. Tingkat Keamanan
Tingkat keamanan kendaraan yang menurun akibat dari rasa takut akan tertimpah material bangunan jalan Tol Layang yang sementara dalam pelaksanaan konstruksi.
- f. Tingkat Kemudahan
Untuk mencapai lokasi pergerakan yang menjadi semakin sulit untuk dicapai diakibatkan oleh kemacetan yang terjadi di beberapa titik ruas jalan A.P.Pettarani.

4. PENUTUP

Pengaruh pembangunan Jalan Tol Layang terhadap kondisi aksesibilitas Jalan A.P.Pettarani, menunjukkan bahwa sebagian kondisi aksesibilitas dipengaruhi oleh variabel pembangunan jalan tol layang. Sedangkan secara parsial pengaruh pembangunan Jalan Tol Layang terkait pelaksanaan konstruksi, manajemen lalu lintas dan panjang jalan tol memberikan pengaruh secara signifikan terhadap kondisi aksesibilitas jalan A.P.Pettarani yang meliputi jarak tempuh, waktu tempuh, biaya transportasi, tingkat kenyamanan, tingkat keamanan dan tingkat kemudahan.

Adapun saran serta masukan penelitian, sebagai berikut: 1) Dalam penelitian ini dapat dilihat bahwa tingginya volume kendaraan yang melintas di Jalan A.P.Pettarani menjadi salah satu penyebab kemacetan, maka dari peneliti diharapkan untuk lebih memilih menggunakan transportasi umum atau publik untuk mengurangi intensitas kemacetan yang sehari – harinya terjadi baik di Jalan A.P.Pettarani maupun ruas jalan lainnya. 2) Terdapat beberapa nilai sisa variabel yaitu sekitar 18,7 % yang diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk diteliti karena memiliki potensi untuk dijadikan variabel oleh peneliti selanjutnya. 3) Diharapkan untuk peneliti selanjutnya agar bisa menemukan variabel yang tepat untuk diteliti sehingga hasil perumusan masalah dapat terjawab secara maksimal oleh konsep dan program yang tepat.

5. DAFTAR PUSTAKA

Nursintia, N., & Muktasida, N. N. (2014). *Aksesibilitas Hotel Horison Bekasi Dengan Mal Metropolitan*. 9.

Pengertian dan Jenis Metode Deskriptif – Jasa Pembuatan Skripsi dan Tesis 0852.25.88.77.47 (WA). (t.t.).
Pengertian dan Jenis Metode Deskriptif. Diambil 4 November 2020, dari [https://idtesis.cohttps://idtesis.com/metodedeskriptif/#:~:text=Menurut%20Nazir%20\(1988%3A%2063\),kelas%20peristiwa%20pada%20masa%20sekarang.m/metode-deskriptif/](https://idtesis.cohttps://idtesis.com/metodedeskriptif/#:~:text=Menurut%20Nazir%20(1988%3A%2063),kelas%20peristiwa%20pada%20masa%20sekarang.m/metode-deskriptif/)

PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA. *Dokumen Analisis Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Tol Layang A.P.Pettarani:Jakarta*

Supriadi. (t.t.). *Analisis Data Penelitian Kuantitatif -*. Analisis Data Kuantitatif. Diambil 4 November 2020, dari <http://teoribagus.com/analisis-data-penelitian-kuantitatif>