

Evaluasi Perubahan Mobilitas Transportasi dan Dampak Sosial-Ekonomi akibat Pembangunan Jalan Tol Sukabumi-Ciranjang-Padalarang: Studi Kasus di Kabupaten Sukabumi

Muhammad Hidayat^{1,3*}, Dio Damas Permadi¹, Dea Arme Tiara Harahap²

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Nusa Putra, Sukabumi¹, Program Studi Akuntansi, Universitas Nusa Putra, Sukabumi², Program Studi Transportasi, Universitas Negeri Surabaya, Surabaya³

Koresponden*, Email: muhammad.hidayat@nusaputra.ac.id / muhammadhidayat@unesa.ac.id

	Info Artikel	Abstract
Diajukan	15 Desember 2025	<i>The development of the Sukabumi–Ciranjang–Padalarang Toll Road has the potential to alter transportation mobility patterns and socio-economic conditions in Sukabumi Regency. This study aims to evaluate changes in transportation mobility and assess the socio-economic impacts of the toll road development. A mixed-method approach was applied by integrating quantitative, qualitative, and spatial analyses based on Geographic Information Systems (GIS). Quantitative data were collected through an origin–destination (OD) survey involving 205 respondents, generating 474 daily trip movements. The results indicate an average mobility rate of 2.31 trips per day with a mean travel time of 63.5 minutes per trip. Motorcycles dominated mode choice (55.6%), followed by public transport (22.0%). Approximately 31.2% of respondents experienced reduced travel time, while 57.1% reported no significant change. From a socio-economic perspective, 31.2% of respondents reported improved economic conditions, whereas 55.1% experienced no change. Spatial analysis reveals increased accessibility concentrated around toll access points, indicating potential spatial disparities.</i>
Diperbaiki	29 Januari 2026	
Disetujui	22 Mei 2026	

Keywords: toll road, transportation mobility, socio-economic impact, origin–destination survey, GIS.

Abstrak

Pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang berpotensi memengaruhi pola mobilitas transportasi dan kondisi sosial-ekonomi masyarakat di Kabupaten Sukabumi. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi perubahan mobilitas transportasi serta dampak sosial-ekonomi akibat pembangunan jalan tol tersebut. Penelitian menggunakan pendekatan mixed-method dengan integrasi analisis kuantitatif, kualitatif, dan spasial berbasis Sistem Informasi Geografis (SIG). Data kuantitatif diperoleh melalui survei origin–destination (OD) terhadap 205 responden yang menghasilkan 474 pergerakan perjalanan harian. Hasil menunjukkan rata-rata mobilitas sebesar 2,31 perjalanan per hari dengan waktu tempuh rata-rata 63,5 menit. Sepeda motor mendominasi pemilihan moda (55,6%), diikuti angkutan umum (22,0%). Sebanyak 31,2% responden merasakan penurunan waktu tempuh, sementara 57,1% tidak mengalami perubahan signifikan. Dari aspek sosial-ekonomi, 31,2% responden mengalami peningkatan kondisi ekonomi, sedangkan 55,1% tidak berubah. Analisis spasial menunjukkan peningkatan aksesibilitas yang terkonsentrasi di sekitar simpang tol, mengindikasikan potensi ketimpangan spasial.

Kata kunci: jalan tol, mobilitas transportasi, dampak sosial-ekonomi, survei origin–destination, SIG.

1. Pendahuluan

Pembangunan infrastruktur jalan tol merupakan salah satu pendorong transformasi wilayah dalam Proyek Strategis Nasional, termasuk pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang sebagai penghubung kawasan selatan Jawa Barat [1]. Proyek ini tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan efisiensi konektivitas antardaerah [2], tetapi juga untuk mempercepat waktu tempuh, menurunkan biaya logistik, dan membuka peluang investasi yang lebih luas di wilayah seperti Kabupaten Sukabumi [3].

Di balik berbagai proyeksi positif tersebut, pembangunan jalan tol sering membawa dampak yang kompleks terhadap pola mobilitas masyarakat, struktur sosial-ekonomi, dan

konfigurasi tata ruang lokal yang belum sepenuhnya terpetakan secara ilmiah [4]. Jalur perjalanan tradisional tergeser, pusat aktivitas ekonomi bergeser, dan simpul mobilitas baru bermunculan—mengubah secara signifikan dinamika ruang hidup Masyarakat [5]. Tanpa perencanaan berbasis data lokal yang kuat, proses pembangunan ini justru berisiko memperbesar ketimpangan spasial serta mendorong eksklusivitas terhadap wilayah yang tidak terintegrasi langsung dengan jaringan tol [6].

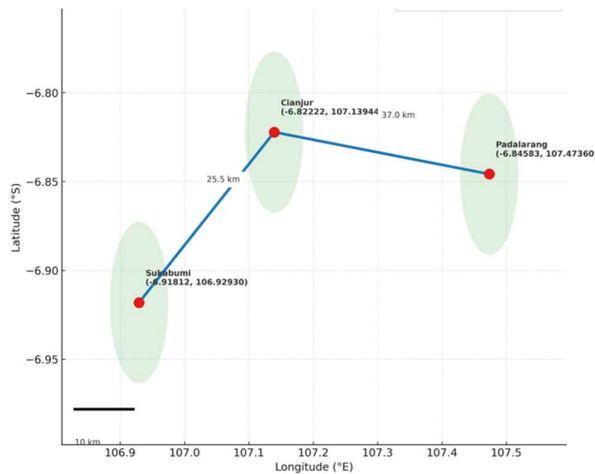
Berbagai studi lokal di Kabupaten Sukabumi telah mengidentifikasi problem nyata dalam sistem transportasi eksisting. Misalnya, kepadatan lalu lintas yang terus meningkat di Simpang Cibolang [7], tingginya volume

kendaraan di ruas Parungkuda–Ciambar–Cibadak [8], serta penurunan kinerja ruas Jalan Ahmad Yani akibat parkir liar di bahu jalan [9]. Di sisi lain, perencanaan transportasi kota juga masih kurang memperhatikan moda non-motor dan aspek kenyamanan pejalan kaki, yang semestinya menjadi bagian integral dari sistem mobilitas berkelanjutan [10].



Gambar 1. Peta Rencana Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang

Pada **Gambar 1** dapat dilihat bahwa jalan tol rencana dirancang agar terintegrasi dengan jaringan jalan tol eksisting, sehingga berpotensi memengaruhi kondisi lingkungan fisik, sosial, dan ekonomi di wilayah sekitarnya. Selain itu, pembangunan jalan tol sering kali mendorong proses alih fungsi lahan yang masif, yang pada akhirnya menimbulkan tekanan terhadap keberlanjutan tata ruang dan lingkungan permukiman [11]. Dalam praktiknya, pengambilan kebijakan pembangunan masih dihadapkan pada kurangnya integrasi antara data spasial dan data sosial-ekonomi, sehingga penyusunan kebijakan berbasis bukti menjadi terhambat [12]. Pada **Gambar 2** memperlihatkan rencana trase Jalan Tol Sukabumi–Cianjur–Padalarang beserta posisi geografis dan jarak antartitik penghubung utama.



Gambar 2. Peta Dasar dengan Koordinat Geografis

Di tengah tantangan tersebut, teknologi Sistem Informasi Geografis (SIG) menawarkan potensi untuk memetakan perubahan spasial secara objektif dan mendukung perumusan kebijakan pembangunan berbasis wilayah [13]. Sementara itu, pendekatan campuran yang menggabungkan data spasial dan data sosial telah terbukti efektif untuk mengevaluasi dampak infrastruktur secara holistik, baik secara kuantitatif maupun kualitatif [14].

Namun, hingga kini belum tersedia kajian komprehensif yang secara simultan menganalisis aspek spasial dan sosial-ekonomi terkait pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang [15]. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan sebagai upaya mengevaluasi perubahan pola mobilitas serta dampak sosial-ekonomi dari pembangunan tol tersebut dengan pendekatan integratif berbasis SIG dan survei lapangan terhadap masyarakat dan pelaku usaha lokal [16].

2. Metode

Penelitian ini mengadopsi pendekatan *mixed-method* dengan mengintegrasikan data kuantitatif, kualitatif, dan spasial guna mengevaluasi perubahan mobilitas transportasi serta dampak sosial-ekonomi akibat pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang.

Tahap awal penelitian diawali dengan perencanaan dan studi pendahuluan yang mencakup telaah pustaka terkini terkait mobilitas transportasi, dampak pembangunan jalan tol, serta pengembangan wilayah. Pada tahap ini dilakukan penyusunan dan validasi instrumen survei kuantitatif, panduan wawancara mendalam, dan *focus group discussion* (FGD) untuk memastikan reliabilitas dan kesesuaian instrumen dengan kondisi lapangan [17]. Selain itu, koordinasi dengan pemerintah daerah dan pemangku kepentingan lokal dilakukan guna memperoleh izin penelitian dan memastikan keterpaduan antara tujuan penelitian dan kebutuhan daerah [18].

Pengumpulan data lapangan dilakukan melalui survei *origin–destination* (OD) terhadap 205 responden yang merupakan masyarakat dan pengguna jalan di wilayah terdampak pembangunan jalan tol. Survei OD digunakan untuk mengidentifikasi perubahan pola perjalanan, tujuan pergerakan, frekuensi perjalanan, serta pilihan moda transportasi sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol [19]. Data kuantitatif sosial-ekonomi dikumpulkan melalui kuesioner terstruktur, sedangkan data kualitatif diperoleh melalui wawancara mendalam dan FGD dengan pelaku usaha, tokoh masyarakat, dan pemangku kepentingan guna menggali persepsi, pengalaman, serta dampak sosial-

ekonomi yang tidak sepenuhnya dapat direpresentasikan oleh data numerik [20].

Tahap analisis data dilakukan secara terintegrasi dengan memadukan analisis statistik deskriptif, analisis kualitatif tematik, dan analisis spasial. Data survei OD dan sosial-ekonomi dianalisis untuk mengidentifikasi perubahan indikator utama, seperti pola mobilitas, tingkat pendapatan, nilai lahan, serta dinamika aktivitas ekonomi masyarakat [21]. Analisis spasial dilakukan menggunakan Sistem Informasi Geografis (SIG) untuk memetakan perubahan aksesibilitas, struktur jaringan transportasi, dan sebaran wilayah yang mengalami dampak signifikan akibat pembangunan jalan tol [22]. Analisis kualitatif digunakan untuk memperkuat dan menjelaskan temuan kuantitatif berdasarkan kondisi sosial dan karakteristik lokal wilayah penelitian.

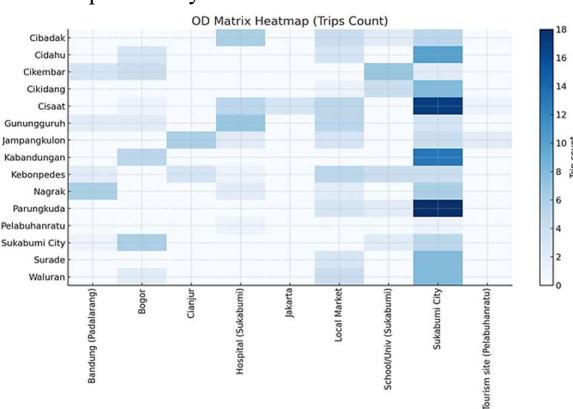
3. Hasil dan Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang telah memicu perubahan yang nyata pada pola mobilitas transportasi masyarakat di Kabupaten Sukabumi. Berdasarkan survei *origin–destination* (OD) terhadap 205 responden, diperoleh total 474 pergerakan perjalanan harian yang menggambarkan karakter mobilitas masyarakat sebelum dan setelah keberadaan akses tol. Rata-rata jumlah perjalanan per responden tercatat sebesar 2,31 perjalanan per hari dengan waktu tempuh rata-rata 63,5 menit per perjalanan. Temuan ini menunjukkan bahwa mobilitas harian masyarakat Sukabumi masih tergolong moderat, namun memiliki potensi perubahan signifikan seiring meningkatnya konektivitas wilayah akibat pembangunan infrastruktur jalan tol. Pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang berpotensi dapat meningkatkan efisiensi perjalanan dan mempermudah distribusi barang, namun di sisi lain, pembangunan tersebut juga berpotensi memicu ketimpangan regional serta menimbulkan tekanan terhadap lingkungan dan perencanaan tata ruang permukiman.

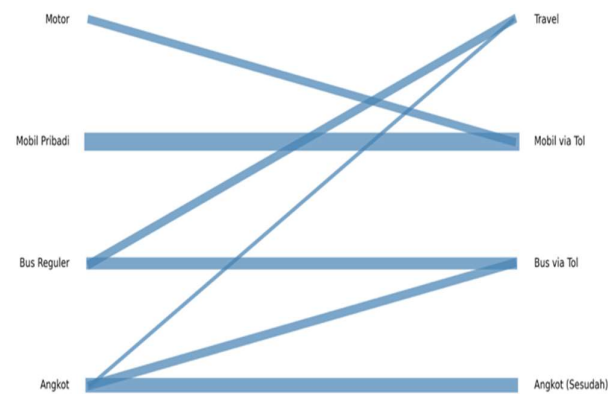
Dapat dilihat pada **Gambar 3** bahwa matriks asal–tujuan (OD) menunjukkan konsentrasi pergerakan perjalanan yang relatif tinggi dari beberapa kecamatan menuju pusat aktivitas utama, khususnya Kota Sukabumi, yang mencerminkan pola mobilitas dominan di wilayah studi

Dari sisi pemilihan moda transportasi, hasil survei memperlihatkan dominasi sepeda motor dengan proporsi sebesar 55,6%, diikuti oleh angkutan kota sebesar 22,0%, layanan transportasi daring sebesar 14,1%, dan kendaraan pribadi sebesar 8,3%. Dominasi sepeda motor mengindikasikan bahwa karakteristik mobilitas masyarakat

Sukabumi masih mencerminkan wilayah semi-perkotaan dengan tingkat ketergantungan tinggi pada moda yang fleksibel dan berbiaya relatif rendah. Meskipun demikian, analisis diagram Sankey menunjukkan adanya kecenderungan pergeseran moda pada sebagian responden, khususnya dari angkutan umum konvensional menuju moda yang memanfaatkan akses tol, seperti kendaraan pribadi dan layanan perjalanan berbasis tol. Pergeseran ini mengindikasikan bahwa keberadaan tol mulai memengaruhi preferensi moda, meskipun dampaknya belum merata di seluruh lapisan masyarakat.



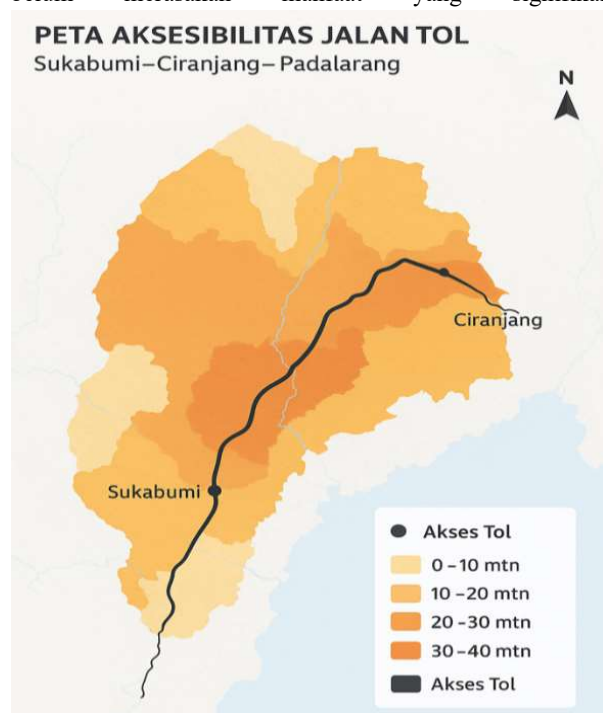
Gambar 3. Matriks *Origin–Destination* Pergerakan Perjalanan



Gambar 4. Diagram Sankey Pergeseran Moda Transportasi Sebelum dan Setelah Akses Tol

Pada **Gambar 4** menunjukkan perubahan pola pemilihan moda transportasi sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol, yang ditandai dengan pergeseran penggunaan kendaraan pribadi dan angkutan umum menuju layanan berbasis jalan tol. Persepsi responden terhadap perubahan waktu tempuh menunjukkan hasil yang bervariasi. Sebanyak 31,2% responden menyatakan bahwa waktu perjalanan menjadi lebih cepat, sementara 57,1% tidak merasakan perubahan

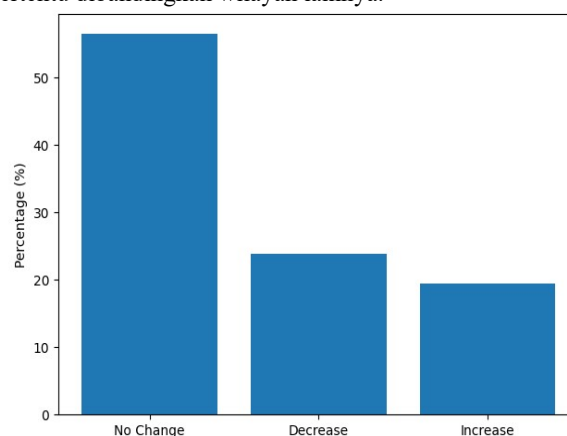
signifikan, dan 11,7% justru merasakan waktu tempuh yang lebih lama. Variasi persepsi ini menunjukkan bahwa manfaat efisiensi perjalanan akibat jalan tol masih bersifat selektif dan sangat dipengaruhi oleh lokasi asal-tujuan perjalanan serta kedekatan terhadap simpang akses tol. Temuan ini sejalan dengan hasil analisis spasial berbasis Sistem Informasi Geografis (SIG) yang ditunjukkan pada **Gambar 5** yang memperlihatkan peningkatan aksesibilitas terutama pada wilayah yang berada di sekitar koridor tol dan titik keluar-masuk tol, sementara wilayah yang relatif jauh dari akses tol belum merasakan manfaat yang signifikan.



Gambar 5. Peta SIG Aksesibilitas Sukabumi-Ciranjang

Pada **Gambar 6** menunjukkan grafik dari aspek biaya perjalanan, mayoritas responden (56,6%) menyatakan bahwa biaya transportasi relatif tidak berubah setelah pembangunan jalan tol. Namun demikian, terdapat 23,9% responden yang merasakan penurunan biaya perjalanan dan 19,5% yang justru mengalami peningkatan biaya. Kondisi ini menunjukkan bahwa jalan tol tidak secara otomatis menurunkan beban biaya transportasi bagi seluruh pengguna. Bagi sebagian masyarakat, khususnya pengguna kendaraan pribadi atau layanan perjalanan berbasis tol, biaya tambahan seperti tarif tol dan bahan bakar dapat meningkatkan pengeluaran perjalanan, sementara bagi kelompok tertentu efisiensi waktu justru berkontribusi pada penghematan biaya tidak langsung.

Analisis dampak sosial-ekonomi menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol mulai memunculkan dinamika ekonomi baru, meskipun dampaknya belum sepenuhnya merata. Sebanyak 31,2% responden menyatakan adanya peningkatan kondisi ekonomi, terutama yang berkaitan dengan munculnya peluang usaha baru dan peningkatan aktivitas perdagangan di sekitar akses tol. Namun demikian, sebagian besar responden (55,1%) belum merasakan perubahan ekonomi yang signifikan, dan 13,7% bahkan menyatakan adanya penurunan kondisi ekonomi. Temuan ini mengindikasikan adanya potensi ketimpangan spasial dan sosial-ekonomi, di mana manfaat pembangunan infrastruktur lebih cepat dirasakan oleh wilayah dan kelompok masyarakat tertentu dibandingkan wilayah lainnya.



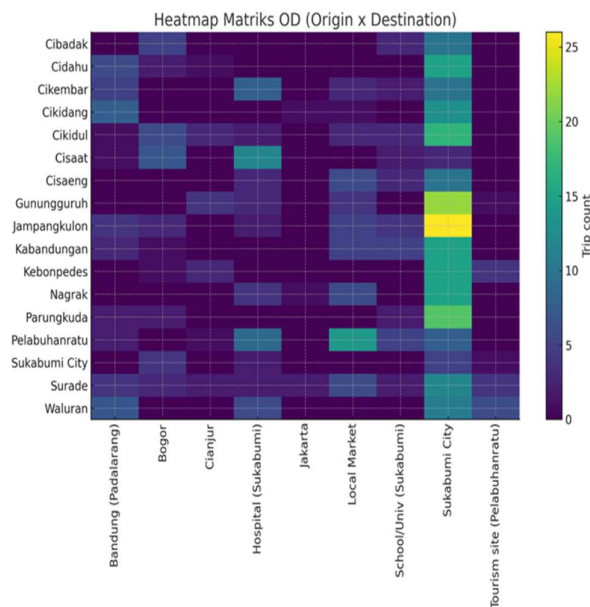
Gambar 6. Persepsi Perubahan Biaya Perjalanan

Visualisasi matriks origin-destination (OD) dalam bentuk heatmap yang disajikan pada **Gambar 7** memperlihatkan adanya perbedaan intensitas warna yang menginterpretasikan frekuensi perjalanan antar zona asal dan tujuan pergerakan antarwilayah di Kabupaten Sukabumi. Pola yang muncul menunjukkan bahwa arus perjalanan cenderung terkonsentrasi pada wilayah dengan fungsi perkotaan yang dominan, terutama Sukabumi City, yang berperan sebagai tujuan utama perjalanan dari berbagai kecamatan. Kecamatan-kecamatan dengan kedekatan terhadap jaringan jalan utama dan akses jalan tol terlihat menghasilkan pergerakan yang lebih besar menuju pusat aktivitas tersebut.

Selain pusat kota, beberapa lokasi dengan fungsi pelayanan dan ekonomi tertentu seperti fasilitas kesehatan, pasar, dan kawasan pendidikan yang ditunjukkan pada **Tabel 1** juga menunjukkan daya tarik perjalanan yang relatif lebih tinggi, meskipun tidak merata dari seluruh wilayah asal. Sebaliknya, tujuan yang bersifat pariwisata maupun pusat kegiatan non-utama menampilkan volume pergerakan yang

lebih rendah dan tidak kontinu. Dari sisi wilayah asal, daerah yang berada pada posisi perifer cenderung memiliki pola pergerakan yang terbatas baik dari segi jumlah maupun variasi tujuan.

Kondisi ini mencerminkan ketidakseimbangan fungsi antarwilayah, di mana sebagian wilayah lebih berperan sebagai penghasil perjalanan dibandingkan sebagai penarik aktivitas. Meskipun analisis ini didasarkan pada pendekatan deskriptif, pola yang teridentifikasi mengindikasikan bahwa peningkatan aksesibilitas transportasi, khususnya melalui jalan tol, berpotensi memperkuat konsentrasi aktivitas pada wilayah tertentu. Oleh karena itu, tanpa strategi pengembangan wilayah yang berorientasi pada pemerataan, dinamika pergerakan tersebut berisiko memperbesar ketimpangan spasial di Kabupaten Sukabumi.



Gambar 7. Matrics *Origin–Destination* Pergerakan Perjalanan

Secara keseluruhan, hasil penelitian yang disimpulkan pada **Tabel 2** menunjukkan bahwa pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang memberikan dampak ganda terhadap mobilitas transportasi dan kondisi sosial-ekonomi masyarakat. Di satu sisi, tol meningkatkan aksesibilitas dan membuka peluang efisiensi perjalanan serta pertumbuhan ekonomi lokal, namun di sisi lain menimbulkan tantangan berupa ketimpangan manfaat, perubahan pola mobilitas yang belum sepenuhnya terkendali, serta tekanan terhadap struktur ruang wilayah.

Oleh karena itu, hasil ini menegaskan pentingnya integrasi antara perencanaan transportasi, kebijakan tata

ruang, dan strategi pengembangan ekonomi lokal agar manfaat pembangunan jalan tol dapat dirasakan secara lebih merata dan berkelanjutan.

4. Simpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang telah memberikan dampak nyata terhadap perubahan mobilitas transportasi dan dinamika sosial-ekonomi masyarakat di Kabupaten Sukabumi. Berdasarkan hasil survei origin–destination terhadap 205 responden, ditemukan adanya perubahan pola perjalanan, baik dari sisi waktu tempuh, pemilihan moda transportasi, maupun arah pergerakan perjalanan. Meskipun sebagian responden merasakan peningkatan efisiensi waktu perjalanan, manfaat tersebut belum dirasakan secara merata oleh seluruh masyarakat, terutama bagi wilayah yang tidak berada di sekitar akses langsung jalan tol.

Dari sisi mobilitas, dominasi sepeda motor sebagai moda utama menunjukkan bahwa karakteristik pergerakan masyarakat masih bersifat lokal dan fleksibel, sementara keberadaan jalan tol mulai mendorong pergeseran moda pada kelompok tertentu menuju kendaraan pribadi dan layanan perjalanan berbasis tol. Analisis spasial berbasis Sistem Informasi Geografis memperlihatkan peningkatan aksesibilitas yang terkonsentrasi di sekitar koridor tol dan simpang keluar-masuk, yang sekaligus menandakan adanya potensi ketimpangan spasial antarwilayah apabila tidak diimbangi dengan kebijakan pendukung yang tepat.

Pada aspek sosial-ekonomi, hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol berpotensi mendorong pertumbuhan aktivitas ekonomi baru, khususnya di sekitar kawasan akses tol. Namun demikian, sebagian besar responden belum merasakan dampak ekonomi yang signifikan, bahkan sebagian kecil mengalami penurunan kondisi ekonomi. Hal ini mengindikasikan bahwa manfaat ekonomi dari pembangunan infrastruktur jalan tol cenderung bersifat selektif dan berpotensi memperkuat ketimpangan sosial-ekonomi apabila tidak disertai strategi pengembangan wilayah yang inklusif.

Berdasarkan, terlihat bahwa semua item pada pengujian validitas memiliki skor lebih dari 0,3. Tabel tersebut juga menunjukkan hasil pengujian reliabilitas terkait hambatan dan tantangan implementasi TQM, yakni masing-masing sebesar 0,763 dan 0,45. Mengacu pada batas ambang 0,3 yang ditetapkan, instrumen ini dinyatakan reliabel dan layak digunakan untuk pengukuran analisis data tahap selanjutnya. Berdasarkan pengolahan data tersebut, penelitian ini menegaskan bahwa pembangunan Jalan Tol Sukabumi–Ciranjang–Padalarang berperan sebagai katalisator

perubahan mobilitas dan ekonomi wilayah. Oleh karena itu, integrasi antara perencanaan transportasi, tata ruang, dan kebijakan pembangunan ekonomi lokal menjadi kunci utama untuk memastikan keberlanjutan dan keadilan pembangunan infrastruktur di Kabupaten Sukabumi. Langkah sinergis ini

diharapkan mampu memitigasi eksternalitas negatif dari proyek tersebut, sekaligus mengoptimalkan potensi pemberdayaan masyarakat sekitar. Dengan demikian, kehadiran jalan tol dapat benar-benar berfungsi sebagai urat nadi perekonomian kawasan yang inklusif.

Tabel 1. Konsentrasi Pergerakan Perjalanan di Kabupaten Sukabumi

Origin Village	Bandung (Padalarang)	Bogor	Cianjur	Hospital (Sukabumi)	Jakarta	Local Market	School/Univ (Sukabumi)	Sukabumi City	Tourism Site (Pelabuhanratu)
Cibadak	0	5	0	0	0	0	3	10	0
Cidahu	6	2	1	1	0	0	0	15	0
Cikembar	5	0	0	8	0	3	2	10	0
Cikidang	8	0	0	0	1	1	0	13	0
Cikidul	1	6	3	2	0	3	3	17	0
Cisaat	1	7	0	12	0	0	2	3	0
Cisaeng	0	0	0	3	0	6	3	10	0
Gunungguruh	0	0	4	3	0	4	0	22	1
Jampangkulon	4	3	0	2	0	5	4	26	0
Kabandungan	3	1	0	0	0	5	5	15	0
Kebonpedes	0	1	3	0	0	0	0	15	4
Nagrak	0	0	0	4	1	6	0	15	0
Parungkuda	2	2	0	0	0	0	2	19	0
Pelabuhanratu	2	0	1	9	0	14	5	8	0
Sukabumi	0	4	0	2	0	0	0	5	1
Surade	4	3	2	2	2	6	2	12	4
Waluran	7	0	0	6	0	0	0	11	6

Tabel 2. Rangkuman Hasil Survei Origin–Destination

Indikator	Nilai / Distribusi	Catatan
Periode Survei	29–31 Juli 2025	Dilakukan di lokasi strategis di Kabupaten Sukabumi
Ukuran Sampel	205 responden	Beragam berdasarkan usia, jenis kelamin, dan pekerjaan
Rata-rata Perjalanan per Hari	2.31 perjalanan	Pola mobilitas harian
Rata-rata Waktu Tempuh	63.5 menit	Per perjalanan
Rata-rata Biaya Perjalanan	Rp 27.027	Per perjalanan
Pembagian Moda Transportasi	Sepeda motor (55,6%), Angkot (22,0%), Transportasi Online (14,1%), Mobil pribadi (8,3%)	Dominasi sepeda motor mencerminkan mobilitas semi-urban
Tujuan Perjalanan	Kerja (31,7%), Belanja (26,8%), Rekreasi (15,6%), Kesehatan (9,3%), Sekolah (7,8%), Antar/Jemput (6,3%), Administratif (2,4%)	Perjalanan untuk kerja dan belanja mendominasi
Persepsi Waktu Tempuh	Lebih cepat (31,2%), Tidak berubah (57,1%), Lebih lambat (11,7%)	Reapon Beragam
Persepsi Biaya Perjalanan	Lebih murah (23,9%), Sama (56,6%), Lebih mahal (19,5%)	Biaya berbeda antar kelompok
Persepsi Dampak Ekonomi	Meningkat (31,2%), Tidak ada pengaruh (55,1%), Menurun (13,7%)	Manfaat tidak merata
Perjalanan Tercatat	474 perjalanan	Mayoritas dari area akses tol ke pusat kota
Analisis Inferensial (CI 95%)	Waktu tempuh lebih cepat: 31,2% (CI 24,9–37,6%), Peralihan moda: 12,2% (CI 7,7–16,7%)	Efek terbatas namun signifikan

Daftar Pustaka

- [1] Kementerian PUPR. Daftar Proyek Strategis Nasional (PSN) 2023–2024. Jakarta: Kementerian PUPR; 2023.
- [2] Sebayang A, Sebayang L. Infrastructure Investment and Its Impact to Regional Development. *EDAJ*. 31 Aug. 2020;9(3):269-80. <https://doi.org/10.15294/edaj.v9i3.38859>
- [3] Alotaibi, S., Quddus, M., Morton, C., & Imprialou, M. (2022). Transport Investment, Railway Accessibility and Their Dynamic Impacts on Regional Economic Growth. *Research in Transportation Business & Management*, 43, 100702. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100702>
- [4] Anas, R., Tamin, O. Z., Tamin, R. Z., & Wibowo, S. S. (2017). Measuring Regional Economic Impact Of Cipularang Toll Road Investments: Using An Input-Output Model (Case Study: Bandung District). *International Journal of Civil Engineering and Technology*, 8(10), 796-804.
- [5] Amalia, Dyah. (2019). Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi (Studi Pada 33 Provinsi di Indonesia Tahun 2008 – 2017). Skripsi. Universitas Brawijaya.
- [6] Baum-Snow, N., Henderson, J. V., Turner, M. A., Zhang, Q., & Brandt, L. (2020). Does Investment in National Highways Help or Hurt Hinterland City Growth? *Journal of Urban Economics*, 115, 103124. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2018.05.001>
- [7] Hidayat, M., Dio Damas Permadi, Amrita Winaya, & Ardin Rozandi. (2024). Analisis Kinerja Kapasitas Simpang Tiga Pada Jalan Raya Cibolang Sukabumi. *Jurnal TESLINK : Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 6(1), 96-108. <https://doi.org/10.52005/teslink.v6i1.378>
- [8] Wisnu Resdiawan, Bambang Jatmika, Muhammad Hidayat, Windu Siadari, & Ivanovich, Z. N. (2022). Studi Kelayakan Rencana Ruas Jalan Parungkuda Ciambar Cibadak. *Jurnal TESLINK : Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 4(1), 47-61. <https://doi.org/10.52005/teslink.v4i1.110>
- [9] Permadi, D. D., Ibnu Fathurrohman, Muhammad Hidayat, & Dadang Purwanto. (2023). Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Parkir Pada Bahu Jalan Sepanjang JL. Ahmad Yani Kota Sukabumi. *Jurnal TESLINK : Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 5(2), 127-140. <https://doi.org/10.52005/teslink.v5i2.294>
- [10] Herawati Nursamsi Firdaus, Lupi Apriansyah, Muhammad Hidayat, Adjeng Siti Nurfadillah, Syaekhudin Rizal, Utamy Sukmayu Saputri. Identification of Pedestrian Comfort Level on Pedestrian Paths Sukabumi City. *Proceedings of the 2nd International Conference on Consumer Technology and Engineering (ICCTE)*. 2024; p. 114–122. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-406-8_21
- [11] Masyitah Tri Andari. Analisis Urban Sprawl sebagai Rekomendasi Pengendalian Pemanfaatan Ruang untuk Pengembangan Lahan Pertanian di Kabupaten Karawang. *Journal of Regional and Rural Development Planning (Jurnal Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan)* Februari 2022, 6 (1): 74-88 DOI: <http://dx.doi.org/10.29244/jp2wd.2022.6.1.74-88>
- [12] Gupta, A., & Shukla, A. K. (2024). Optimal approaches in global warming mitigation and adaptation strategies at city scale. *Discover Sustainability*, 5(1), 272. <https://doi.org/10.1007/s43621-024-00497-8>
- [13] Phi, Tuong, Thai Binh, Dang & Hoa, Nguyen. (2019). Impact of transport infrastructure on firm performance: Case study of Cuu long delta area, Vietnam. *Problems and Perspectives in Management*, 17(2), 51-62. [https://doi.org/10.21511/ppm.17\(2\).2019.04](https://doi.org/10.21511/ppm.17(2).2019.04)
- [14] Lucas, Karen & Philips, Ian & Verlinghieri, Ersilia. (2022). A mixed methods approach to the social assessment of transport infrastructure projects. *Transportation*. 49. <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10176-6>
- [15] Safira, K., Arafah, W., Sugihartoyo, S., & Luru, M. N. (2021). Perubahan Aktivitas Ekonomi dan Pemanfaatan Lahan di Koridor Jalan Pantura Setelah Beroperasi Jalan Tol Cipali. *JURNAL BHUWANA*, 44–52. <https://doi.org/10.25105/bhuwana.v1i1.9275>
- [16] Prasetyo, S. A., & Djunaedi, A. (2019). Perubahan Perkembangan Wilayah Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Jalan Tol. *Jurnal Litbang Sukowati : Media Penelitian dan Pengembangan*, 3(1), 14. <https://doi.org/10.32630/sukowati.v3i1.98>
- [17] R. Groves et al., *Survey Methodology*, 2nd ed. Hoboken, NJ, USA: Wiley, 2011.
- [18] B. Flyvbjerg, “Survival of the unfittest: Why the worst infrastructure gets built,” *Oxford Rev. Econ. Policy*, vol. 25, no. 3, pp. 344–367, 2009.
- [19] O. Ortúzar and L. Willumsen, *Modelling Transport*, 4th ed. Chichester, UK: Wiley, 2011.
- [20] N. K. Denzin and Y. S. Lincoln, *The SAGE Handbook of Qualitative Research*, 5th ed. Thousand Oaks, CA,

- USA: SAGE Publications, 2018.
- [21] A. Field, *Discovering Statistics Using IBM SPSS Statistics*, 5th ed. London, UK: SAGE Publications, 2018.
- [22] P. A. Longley et al., *Geographic Information Systems and Science*, 4th ed. Hoboken, NJ, USA: Wiley, 2015