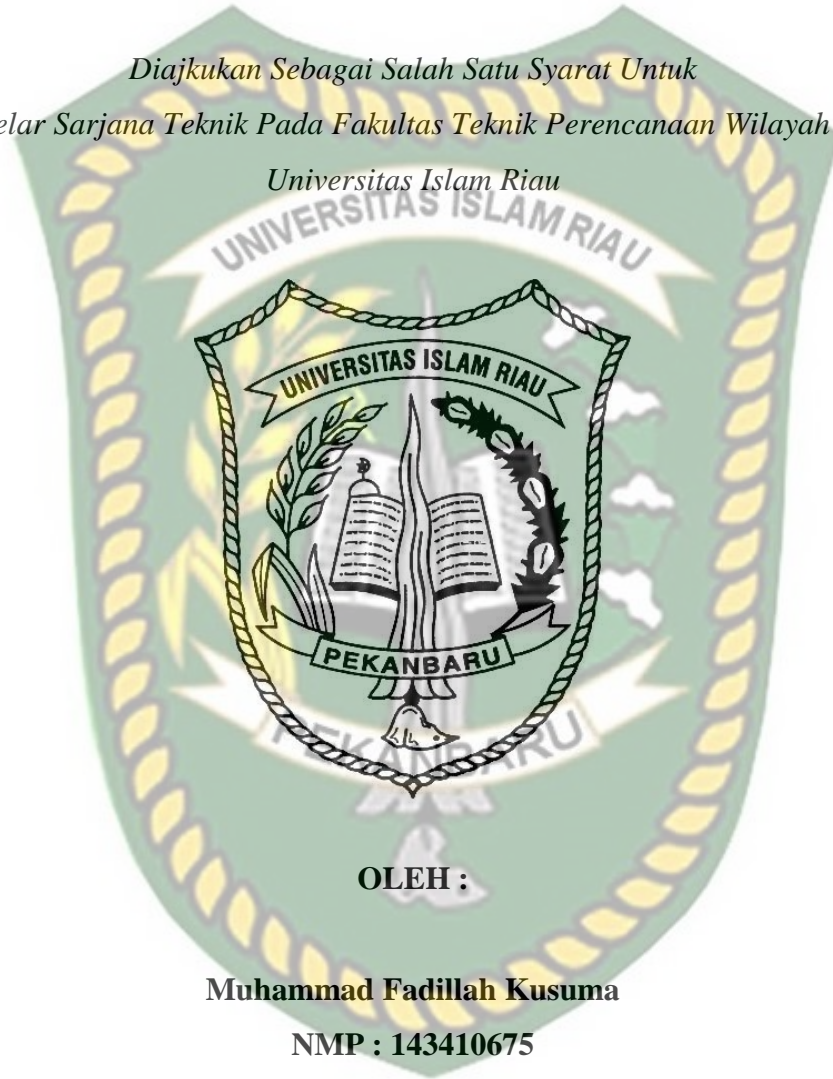


**“Identifikasi Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (Studi Kasus Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai Kota Pekanbaru)”**

**TUGAS AKHIR**

*Diakukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk  
Meraih Gelar Sarjana Teknik Pada Fakultas Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota  
Universitas Islam Riau*



**OLEH :**

**Muhammad Fadillah Kusuma**

**NMP : 143410675**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

**PEKANBARU**

**2021**

**Identifikasi Kondisi Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru)**

**M.FADILLAH KUSUMA**

**143410675**

Berdasarkan konsep Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) koridor Sumatera, Kota Pekanbaru dan Kota Dumai merupakan wilayah yang berada dalam cakupan jalur penghubung pusat ekonomi. Oleh karena itu, perlu diadakannya akses yang lebih cepat untuk menghubungkan kedua kota tersebut. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai memakan ruas jalan sepanjang 134 Km, pada pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, titik nol kilometer pintu tol berada pada Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, titik nol kilometer lebih dekat diakses menuju jalan Yos Sudarso dibandingkan titik lain yang berada di belakang kantor Kelurahan Muara Fajar, yang melewati pemukiman penduduk.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak pembangunan jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi dan lingkungan pada masyarakat sekitar kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru, sehingga sasaran yang akan dicapai adalah menganalisis pengaruh yang timbul terhadap sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai, terhadap perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai, dan terhadap lingkungan pada tahap pasca konstruksi di lingkungan masyarakat sekitar jalan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur. Jenis penelitian dengan metode deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini juga dimaksudkan untuk memperoleh informasi mengenai kondisi wilayah di sekitar jalan tol Pekanbaru Dumai khususnya di Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Pekanbaru.

Pengaruh pembangunan tol Pekanbaru-Dumai terhadap faktor Sosial masyarakat disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur yaitu tidak ada kerenggangan hubungan sosial antar rukun tetangga yang terganggu, tetap terjalinnya hubungan sosial yang baik, terhadap faktor ekonomi masyarakat yaitu pendapatan masyarakat kisaran Rp 1.001.000 – 3.000.000 dari sebelum adanya tol maupun setelah adanya tol pendapatan masyarakat tidak mengalami perubahan yang berarti, dan terhadap faktor lingkungan adalah adanya penurunan kualitas udara setelah adanya tol.

***Kata Kunci : Jalan Tol, Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan, Pengaruh Pembangunan***

**Identification of Social, Economic and Environmental Conditions in the  
Pekanbaru-Dumai Toll Road Construction (Case Study: Community of  
Muara Fajar Timur Village, Rumbai District, Pekanbaru City)**

**M.FADILLAH KUSUMA**

**143410675**

Based on the concept of the Master Plan for the Acceleration and Expansion of Development Indonesian Economy (MP3EI) corridor of Sumatra, Pekanbaru City and Dumai City is an area that is within the scope of the economic center connecting line. Therefore, it is necessary to hold faster access to connect the two cities. The construction of the Pekanbaru-Dumai toll road takes up 134 km of roads, in the construction of the Pekanbaru-Dumai toll road, the zero kilometer point of the toll gate is in Muara Fajar Village, Rumbai District, the zero kilometer point is closer to Yos Sudarso road than other points located behind the Muara Fajar sub-district office, which passes through residential areas.

The purpose of this study is to analyze the impact toll road construction on social, economic and environmental factors in the community around the Muara Fajar sub-district, Rumbai sub-district, Pekanbaru City, so that the target to be achieved is to analyze the impact on the social community affected by land acquisition for the construction of the Sumatra Pekanbaru-Dumai toll road, to the the economy of the community affected by land acquisition for the construction of the Sumatra Pekanbaru-Dumai toll road, and to the environment at the post-construction stage in the community around the toll road in Muara Fajar Timur Village. This type of research with qualitative descriptive method used in this study is also intended to obtain information about the condition of the area around the Pekanbaru Dumai toll road, especially in Muara Fajar Village, Rumbai District, Pekanbaru.

The influence of the Pekanbaru-Dumai toll road construction on the social factors of the community around the toll road area in the Muara Fajar Timur Village, namely there is no estrangement in social relations between the neighborhood units, maintaining good social relations, on the economic factors of the community, namely the income of the community in the range of Rp. 1.001.000 - 3,000,000 from before the toll road and after the toll road, people's income did not change significantly, and to environmental factors, there was a decrease in air quality after the toll road.

***Keywords: Toll Road, Social, Economic and Environmental Factors, Development Influence***

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Dengan mengucapkan syukur alhamdulillah kehadiran Allah Subhaanahu wa ta'ala, yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Identifikasi Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (Studi Kasus Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru)”**. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan kelulusan Program Studi S1 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.

Berbagai hambatan dan kesulitan penulis hadapi selama penyusunan skripsi ini, mulai dari persiapan sampai penyelesaian penulisan namun dapat teratasi berkat bantuan, bimbingan, kerjasama dari berbagai pihak, serta tidak lepas dari pertolongan Yang Maha Rahman dan Rahim. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati penulis menghaturkan ucapan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua saya tercinta, Ayahanda dan Ibunda atas jasa, pengorbanan, dukungan baik moril maupun materil serta doa yang tiada hentinya sejak penulis masih dalam kandungan sampai berhasil menyelesaikan studi di jenjang Universitas;
2. Rektor Universitas Islam Riau Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH., MCL. beserta seluruh jajarannya;
3. Bapak Dekan Fakultas Teknik Bapak Dr. Eng. Muslim yang telah memberikan arahan kepada kami selama perkuliahan sampai penyelesaian pendidikan ini;
4. Para Pembantu Dekan, Staf Dosen, dan Staf Administrasi Fakultas Teknik yang telah banyak memberikan bantuan selama menempuh perkuliahan;

5. Ibu Puji Astuti, ST., MT selaku ketua jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota;
6. Ibu Puji Astuti, ST., MT selaku pembimbing yang telah memberikan bimbingan, pengarahan dan masukan dalam penyusunan skripsi hingga selesai;
7. Ibu Mira Hafizah Tanjung ST, M,Sc dan Bapak Idham Nugraha S.Si.,M.Sc selaku penguji yang telah banyak memberikan pengarahan dan masukan kepada penulis selama penyusunan skripsi hingga selesai;
8. Bapak dan Ibu dosen pengajar program studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan banyak ilmu kepada penulis selama menjalani masa perkuliahan di Universitas Islam Riau.
9. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu kelancaran penelitian dan penyusunan skripsi.

Serta ucapan terima kasih kepada seluruh keluarga besar saya yang tidak dapat dituliskan namanya satu persatu atas dukungan dan doa demi kelancaran penyelesaian pendidikan saya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, untuk itu saran dan kritik selalu penulis harapkan demi sempurnanya skripsi ini. Semoga amal baik dari semua pihak mendapat pahala yang berlipat ganda dari Allah Subhaanahu wa ta'ala, dan semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan.

*Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

**Pekanbaru, 28 November 2021**

**Muhammad Fadillah Kusuma**

**(143410675)**

## DAFTAR ISI

|  |      |
|--|------|
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                            | i    |
| <b>ABSTRAK</b> .....                                   | ii   |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                                | iii  |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....                              | vii  |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b> .....                             | viii |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....                         | 1    |
| 1.1. Latar Belakang .....                              | 1    |
| 1.2 Rumusan Masalah .....                              | 6    |
| 1.3 Tujuan Penelitian.....                             | 7    |
| 1.4 Sasaran Penelitian .....                           | 7    |
| 1.5 Manfaat Penelitian.....                            | 8    |
| 1.6 Ruang Lingkup Penelitian.....                      | 9    |
| 1.6.1 Ruang Lingkup Studi .....                        | 9    |
| 1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah .....                      | 10   |
| 1.6.3 Kerangka Berfikir.....                           | 11   |
| 1.7 Sistematika Pembahasan .....                       | 13   |
| <b>BAB II LANDASAN TEORI</b> .....                     | 15   |
| 2.1 Pembangunan .....                                  | 15   |
| 2.1.1 Pengertian Pembangunan .....                     | 15   |
| 2.1.2 Tiga Nilai Inti Pembangunan .....                | 16   |
| 2.2 Pembebasan Tanah Untuk Kepentingan Umum .....      | 16   |
| 2.2.1 Pengertian.....                                  | 16   |
| 2.2.2 Prinsip-Prinsip Pengadaan/ Pembebasan Tanah..... | 17   |
| 2.2.3 Pelaksanaan Pembebasan Tanah .....               | 19   |
| 2.3 Jalan Tol .....                                    | 21   |
| 2.3.1 Pengertian Jalan Tol .....                       | 21   |
| 2.3.2 Manfaat dan Tujuan Pembangunan Jalan Tol .....   | 22   |
| 2.3.3 Peninjauan Jalan Tol di Indonesia.....           | 23   |

|  |  |    |
|--|--|----|
| 2.3.4                                      | Latar Belakang Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.....                   | 25 |
| 2.3.5                                      | Tujuan Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera .....                          | 26 |
| 2.4  | Sosial Ekonomi Masyarakat.....   | 29 |
| 2.4.1                                      | Pengertian Sosial Ekonomi .....  | 29 |
| 2.4.2                                      | Faktor-Faktor yang Menentukan Sosial Ekonomi .....                         | 30 |
| 2.5  | Aspek Lingkungan Alih Fungsi Lahan .....                                   | 33 |
| 2.5.1                                      | Pengertian Alih Fungsi Lahan .....   | 33 |
| 2.5.2                                      | Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Alih Fungsi Lahan .....                    | 34 |
| 2.5.3                                      | Tujuan Alih Fungsi Lahan Sebagai Pengadaan Tanah Untuk<br>Pembangunan..... | 35 |
| 2.5.4                                      | Dasar Hukum Alih Fungsi Lahan .....  | 36 |
| 2.6  | Pandangan Islam Tentang Sosial Ekonomi.....                                | 36 |
| 2.7  | Studi Terdahulu .....  | 37 |
| <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b> ..... |  | 49 |
| 3.1  | Pendekatan dan Metode Penelitian .....                                     | 49 |
| 3.2  | Lokasi Penelitian dan Waktu Pelaksanaan Penelitian.....                    | 50 |
| 3.2.1                                      | Lokasi Penelitian.....   | 50 |
| 3.2.2                                      | Waktu Pelaksanaan Penelitian.....  | 50 |
| 3.3  | Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data .....                              | 51 |
| 3.3.1                                      | Sumber Data.....   | 51 |
| 3.3.2                                      | Teknik Pengumpulan Data.....   | 52 |
| 3.4  | Populasi dan Teknik Sampling.....  | 53 |
| 3.4.1                                      | Populasi.....  | 53 |
| 3.4.2                                      | Sampel .....   | 54 |
| 3.4.3                                      | Teknik Sampling.....   | 54 |
| 3.5  | Metode Analisis.....   | 56 |
| 3.6  | Variabel Penelitian .....  | 57 |
| <b>BAB IV GAMBARAN UMUM</b> .....          |  | 59 |
| 4.1.                                       | Gambaran Umum Kecamatan Rumbai .....                                       | 59 |
| 4.1.1.                                     | Letak dan Geografis.....   | 59 |
| 4.1.2.                                     | Kependudukan .....   | 61 |

|  |           |
|--|-----------|
| 4.2. Sejarah Kelurahan Muara Fajar Timur.....                                  | 62        |
| 4.3. Keadaan Geografis Kelurahan Muara Fajar Timur.....                        | 63        |
| 4.4. Demografi.....  | 63        |
| 4.5. Agama .....   | 64        |
| 4.6. Gambaran Umum Tol Pekanbaru-Dumai .....                                   | 65        |
| <b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>   | <b>67</b> |
| 5.1. Karakteristik Responden Profil Masyarakat.....                            | 67        |
| 5.1.1. Umur .....  | 67        |
| 5.1.2. Jenis Kelamin.....  | 68        |
| 5.1.3. Pekerjaan.....  | 69        |
| 5.2. Kondisi Sosial Masyarakat.....  | 70        |
| 5.2.1. Pengaruh Tol Terhadap Kebisingan .....                                  | 71        |
| 5.2.2. Pengaruh Tol Terhadap Hubungan Sosial Sesama Masyarakat .....           | 72        |
| 5.2.3. Pengaruh Tol Terhadap Kondisi Lingkungan disekitar Jalan Tol ..         | 73        |
| 5.2.4. Informasi Mengenai Pembangunan Tol.....                                 | 74        |
| 5.2.5. Penggunaan Uang Ganti Rugi Lahan.....                                   | 76        |
| 5.3. Kondisi Ekonomi Masyarakat.....   | 77        |
| 5.3.1. Kepemilikan Lahan Sebelum Ada Tol.....                                  | 77        |
| 5.3.2. Pengaruh Tol Terhadap Kepemilikan Lahan Setelah ada Tol .....           | 78        |
| 5.3.3. Pengaruh Tol Terhadap Kepemilikan Rumah .....                           | 80        |
| 5.3.4. Pengaruh Tol Terhadap Pendapatan Sebelum Adanya Tol .....               | 81        |
| 5.3.5. Pengaruh Tol Terhadap Pendapatan Setelah adanya Tol.....                | 82        |
| 5.3.6. Pengaruh Tol Terhadap Kepemilikan Usaha .....                           | 84        |
| 5.4. Kondisi Lingkungan.....   | 85        |
| 5.4.1. Pengaruh Tol Terhadap Kualitas Udara Menurun Setelah Adanya<br>Tol..... | 86        |
| 5.4.2. Pengaruh Tol Terhadap Polusi Udara.....                                 | 87        |
| 5.4.3. Pengaruh Tol Terhadap Kawasan yang Rawan Longsor.....                   | 89        |
| 5.4.4. Pengaruh Tol Terhadap Kerusakan Hutan Lindung .....                     | 89        |
| 5.4.5. Pengaruh Tol Terhadap Kurangnya Resapan Air .....                       | 91        |
| 5.4.6. Pengaruh Tol Terhadap Aliran Drainase Terganggu .....                   | 92        |



|   |     |
|---|-----|
| 5.4.7. Pengaruh Tol Terhadap Meningkatnya Kebisingan dan Getaran ...                              | 93  |
| 5.5. Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan..... | 95  |
| <b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....  | 98  |
| 6.1. Kesimpulan.....  | 98  |
| 6.2. Saran .....  | 100 |
| LAMPIRAN  |     |



## DAFTAR TABEL

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| Tabel 2.1 | Sintesa Teori .....   | 38 |
| Tabel 2.2 | Studi Terdahulu Terdahulu .....   | 39 |
| Tabel 3.1 | Waktu Pelaksanaan Penelitian .....  | 51 |
| Tabel 3.2 | Jumlah Penduduk di Kecamatan Rumbai Tahun 2020 .....                                  | 56 |
| Tabel 3.3 | Variabel Penelitian .....   | 58 |
| Tabel 4.1 | Jarak Ibukota Kecamatan dengan Kelurahan di Kecamatan Rumbai<br>Tahun 2020 .....      | 60 |
| Tabel 4.2 | Luas Wilayah Kecamatan Rumbai menurut Kelurahan Tahun 2020                            | 60 |
| Tabel 4.3 | Luas, Jumlah Penduduk dan Rumah Tangga di Kecamatan Rumbai<br>Tahun 2020 .....        | 61 |
| Tabel 4.3 | Jumlah Penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur Menurut Jenis<br>Kelamin .....            | 64 |
| Tabel 4.4 | Jumlah Penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur Menurut Rumah<br>Tangga .....             | 64 |
| Tabel 5.1 | Responden Berdasarkan Kelompok Umur .....   | 67 |
| Tabel 5.2 | Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....   | 69 |
| Tabel 5.3 | Responden Berdasarkan Pekerjaan .....   | 70 |
| Tabel 5.4 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Adanya Kebisingan Akibat<br>Pembangunan Jalan Tol ..... | 71 |
| Tabel 5.5 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Hubungan Sosial Sesama<br>Masyarakat .....              | 72 |
| Tabel 5.6 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi Lingkungan Sekitar Jalan<br>Tol .....           | 73 |
| Tabel 5.7 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Informasi Mengenai Pembangunan<br>Tol .....             | 75 |
| Tabel 5.8 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Penggunaan Uang Ganti Rugi<br>Lahan .....               | 76 |
| Tabel 5.9 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Sebelum Ada<br>Tol .....              | 77 |

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Tabel 5.10 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Setelah<br>Ada Tol.....                      | 79 |
| Tabel 5.11 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Rumah.....   | 80 |
| Tabel 5.12 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Sebelum<br>adanya Tol.....                          | 81 |
| Tabel 5.13 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Setelah<br>adanya Tol.....                          | 82 |
| Tabel 5.14 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Usaha .....  | 84 |
| Tabel 5.15 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kualitas Udara Menurun Setelah<br>Adanya Tol.....              | 86 |
| Tabel 5.16 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Polusi Udara Karena<br>adanya Tol.....                         | 88 |
| Tabel 5.17 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kawasan yang Rawan Longsor<br>Setelah adanya Tol .....         | 89 |
| Tabel 5.18 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kerusakan Hutan Lindung Setelah<br>adanya Tol.....             | 90 |
| Tabel 5.19 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kurangnya Resapan Air<br>Setelah adanya Tol .....              | 91 |
| Tabel 5.20 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Aliran Drainase Terganggu Setelah<br>adanya Tol.....           | 92 |
| Tabel 5.21 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Meningkatnya Kebisingan dan<br>Getaran Setelah adanya Tol..... | 94 |

## DAFTAR GAMBAR

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| Gambar 1.1  | Kerangka Berfikir .....   | 12 |
| Gambar 4.1  | TOL Pekanbaru-Dumai .....   | 66 |
| Gambar 5.1  | Responden Berdasarkan Kelompok Umur .....   | 67 |
| Gambar 5.2  | Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....   | 69 |
| Gambar 5.3  | Responden Berdasarkan Pekerjaan .....   | 70 |
| Gambar 5.4  | Tanggapan Masyarakat Terhadap Adanya Kebisingan Akibat<br>Pembangunan Jalan Tol ..... | 71 |
| Gambar 5.5  | Tanggapan Masyarakat Terhadap Hubungan Sosial Sesama<br>Masyarakat .....              | 72 |
| Gambar 5.6  | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi Lingkungan Sekitar<br>Jalan Tol .....           | 74 |
| Gambar 5.7  | Tanggapan Masyarakat Terhadap Informasi Mengenai<br>Pembangunan Tol .....             | 75 |
| Gambar 5.8  | Tanggapan Masyarakat Terhadap Penggunaan Uang Ganti<br>Rugi Lahan .....               | 76 |
| Gambar 5.9  | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan<br>Sebelum Ada Tol .....              | 78 |
| Gambar 5.10 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Setelah<br>Ada Tol .....              | 79 |
| Gambar 5.11 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Rumah .....                                 | 80 |
| Gambar 5.12 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Sebelum<br>adanya Tol .....                  | 81 |
| Gambar 5.13 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Setelah<br>adanya Tol .....                  | 83 |
| Gambar 5.14 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Usaha .....                                 | 84 |
| Gambar 5.15 | Usaha di Kawasan Sekitar Jalan Tol .....  | 85 |
| Gambar 5.16 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kualitas Udara Menurun<br>Setelah Adanya Tol .....      | 87 |

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| Gambar 5.17 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Polusi Udara Karena adanya Tol .....                        | 88 |
| Gambar 5.18 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kerusakan Hutan Lindung Setelah adanya Tol .....            | 90 |
| Gambar 5.19 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Kurangnya Resapan Air Setelah adanya Tol .....              | 91 |
| Gambar 5.20 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Aliran Drainase Terganggu Setelah adanya Tol .....          | 93 |
| Gambar 5.21 | Tanggapan Masyarakat Terhadap Meningkatnya Kebisingan dan Getaran Setelah adanya Tol..... | 94 |



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Pembangunan selalu identik dengan wilayah perkotaan, bahkan tiap tahun angka pembangunan di hampir seluruh wilayah perkotaan di Indonesia selalu mengalami peningkatan. Tingginya permintaan lahan terbangun tidak lain dipengaruhi oleh semakin tingginya tingkat pertumbuhan penduduk perkotaan baik secara alami (*fertilitas dan mortalitas*), maupun migrasi. Jenis pembangunan yang dilakukan cukup beragam, seperti pembangunan kawasan permukiman, perdagangan dan jasa, perindustrian, dan lainlain. Pembangunan merupakan suatu proses multidimensional yang meliputi perubahan dalam struktur sosial, perubahan dalam sikap hidup masyarakat dan perubahan dalam kelembagaan (Imam, 2009).

Dengan adanya pembangunan ini maka akan terjadi perubahan kondisi ekonomi dan sosial masyarakat. Menurut Soediono (dalam Adisasmita, 2012) bahwa pembangunan merupakan perubahan susunan dan pola masyarakat yang akanmerangsang lapisan-lapisan masyarakat dan dengan adanya teknologi maka pertumbuhan ekonomi akan semakin pesat.

Pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi tidak dapat dipisahkan. Keterkaitan antara kedua aspek ini saling mempengaruhi, pada umumnya pembangunan infrastruktur akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Pembangunan tidak hanya dilakukan pada aspek

pemberdayaan masyarakat yang meliputi bidang pendidikan, sosial, ekonomi, politik, dan budaya akan tetapi juga pada aspek insfrastrukturnya seperti pembangunan jalan, jembatan, pasar, dan sarana prasarana publik lainnya. Pembangunan pada aspek insfrastruktur yang lebih memerlukan ruang atau tanah luas harus tetap mempertimbangkan ekosistem lingkungan.

Pembangunan perlu dilakukan akan tetapi pembangunan haruslah tidak merusak lingkungan baik itu lingkungan biotik (makhluk hidup) maupun abiotik (tak hidup). Hal tersebut dikarenakan manusia adalah bagian dari lingkungan sehingga manusia akan terpengaruh oleh adanya pembangunan. Untuk itu perlu adanya konsep pembangunan jangka panjang yang berwawasan lingkungan, maksudnya adalah pembangunan yang memperhatikan kelestarian lingkungan dan ekologi manusia. Sehingga dalam proses pembangunan tersebut memberikan dampak positif bagi kelestarian lingkungan dan memberikan manfaat secara umum, karena tujuan pembangunan adalah untuk kesejahteraan masyarakat. Dalam rangka mencapai tujuan pembangunan tersebut, diperlukan sarana dan prasarana penunjang.

Dalam perencanaan dan pengembangan suatu wilayah, transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam menunjang perdagangan antar daerah dan pengembangan ekonomi suatu wilayah. Transportasi pada prinsipnya memiliki fungsi sebagai penggerak pembangunan (*the promoting function*) dan sebagai pemberi jasa (*the serving function*). Peran ganda ini selalu tercermin dalam perencanaan pembangunan sektor transportasi. Kompleksnya keterkaitan

antar proses transportasi dan pembangunan ekonomi berpengaruh tidak hanya terhadap dimensi ekonomi dan teknik saja tetapi juga terhadap dimensi sosial, kualitas sumberdaya manusia, politik, maupun kelembagaan. Jika pendekatan dan pengkajian dilakukan secara tepat, maka strategi dan langkah-langkah pengembangan sarana dan prasarana transportasi akan lebih mudah dan terarah.

Pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia sangatlah berperan penting untuk memudahkan jalannya perekonomian bagi suatu daerah, khususnya jalan tol sangat dibutuhkan untuk mengurangi kemacetan di ruas jalan lintas utama dan dapat meningkatkan pendistribusian barang dan jasa khususnya bagi daerah yang sudah mulai berkembang. Pembangunan jalan tol memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung lajunya perekonomian, sosial, budaya, kesatuan dan persatuan masyarakat dalam berinteraksi dan berfungsi menghubungkan antar daerah di Indonesia. Jalan tol adalah salah satu pembangunan infrastruktur yang memerlukan lahan atau tanah sangat luas. Sebab jalan tol didesain khusus sebagai jalan alternatif jalur darat yang bebas dari hambatan. Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 Tentang Jalan Tol pada Pasal 1 ayat 2 menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalanan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Dengan adanya pembangunan jalan tol ini bertujuan untuk meningkatkan kemudahan dan kelancaran jaringan jalan dalam melayani lalu lintas. Pembangunan jalan tol tidak lepas dari aspek fisik dan aspek non fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non fisik adalah masalah sosial masyarakat. Kedua aspek tersebut tentunya dirasakan secara



langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan jalan tol tersebut.

Jalan tol Trans Sumatera adalah jaringan jalan tol sepanjang 2.818 km di Indosnesia, yang direncanakan menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera dari Lampung hingga Aceh. Jalan tol ini diperkirakan akan menalan dana sebesar Rp.150 Triliun. Pada 20 Februari 2012 Mentri Badan Usaha Milik Negara, Dahlan Iskan, mengadakan pertemuan dengan para gubernur se-Sumatera di Griya Agung, Palembang, Sumatera Selatan. Pertemuan itu membahas percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera. Dalam pertemuan tersebut juga hadir deputi Kementrian BUMN bidang infrastruktur.

Berdasarkan konsep Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) koridor Sumatera, Kota Pekanbaru dan Kota Dumai merupakan wilayah yang berada dalam cakupan jalur penghubung pusat ekonomi. Oleh karena itu, perlu diadakannya akses yang lebih cepat untuk menghubungkan kedua kota tersebut (MP3EI 2011-2025, 2011).

Kota Dumai terletak disebelah utara Kota Pekanbaru dengan jarak 199,45 km. Ruas jalan Pekanbaru-Dumai saat ini merupakan jalur penting yang termasuk dalam jalur lalu lintas timur pulau Sumatera. Kota Dumai merupakan pelabuhan penting yang menjadi pintu keluar masuk barang untuk dan dari Riau, sedangkan Kota Pekanbaru merupakan titik kumpul bagi kabupaten-kabupaten di Provinsi Riau. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai memakan ruas jalan sepanjang 134 Km, menurut sumber Kementerian Pekerjaan Umum dan Pekerjaan Rakyat tahun 2019.

Pada pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, titik nol kilometer pintu tol berada pada Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, titik nol kilometer lebih dekat diakses menuju jalan Yos Sudarso dibandingkan titik lain yang berada di belakang kantor Kelurahan Muara Fajar Timur, yang melewati pemukiman penduduk. Pada pembebasan lahan di Kelurahan Muara Fajar mencapai 25,50 ha dan 2,8 km lahan tersebut merupakan lahan milik masyarakat. Pada penelitian ini, lokasi kelurahan Muara Fajar dipilih sebagai lokasi penelitian dikarenakan juga terdapatnya masyarakat yang terdampak dari adanya pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai tersebut.

Dalam pembangunan jalan tol akan ada dampak positif dan negatif yang ditimbulkan. Salah satu dampak positif yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalan tol adalah masyarakat yang terkena pembebasan lahan menggunakan uang ganti ruginya untuk memperluas usaha dan menggunakan uang ganti rugi untuk mengganti lahan usaha sebelumnya. Dampak negatif dari adanya pembangunan jalan Tol Trans Sumatera yakni menurunnya pendapatan masyarakat yang berada di jalan sekitaran tol yang merupakan jalan lama menuju kota Dumai-Pekanbaru. Pada kondisi Lingkungan, daerah yang termasuk dalam kawasan tol diharuskan adanya pembebasan lahan dan pengalihan fungsi lahan. Pengalihan lahan untuk pengadaan pembangunan jalan Tol Trans Sumatera yang mengakibatkan lahan masyarakat di gunakan untuk pengadaan pembangunan tersebut menjadikan lahan yang dimiliki masyarakat berkurang sehingga mengakibatkan pemanfaatan lahan yang sebelumnya menjadi kebutuhan dalam kegiatan pertanian maupun permukiman menjadi berubah.

Suatu proyek dikatakan layak terhadap lingkungan apabila dampak positif dari proyek sangat penting bagi masyarakat. Dampak negatif dari lingkungan harus dilakukan analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL) serta upaya-upaya yang dapat memperkecil dampak tersebut. Aspek lingkungan yang ditinjau yaitu mengenai sosial - ekonomi sepanjang tapak proyek di Kelurahan Muara Fajar selama tahap pra konstruksi, tahap konstruksi dan tahap pasca konstruksi. Menganalisis dampak lingkungan yang terjadi pada ketiga tahapan. Jika adanya dampak negatif maka harus dilakukan usaha-usaha untuk memperkecil dampak tersebut.

Berdasarkan dari masalah tersebut peneliti bertujuan melakukan penelitian dengan objek penelitian pembangunan jalan tol yang memberikan dampak fisik maupun non fisik kepada masyarakat , sehingga penulis bermaksud untuk meneliti dengan judul : **“Identifikasi Kondisi Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai,Kota Pekanbaru).**

## 1.2 Rumusan Masalah

Pada penelitian ini, permasalahan yang mendasari yaitu terkait Identifikasi Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai, yang mana dari pembangunan tersebut menimbulkan pengaruh terhadap masyarakat yang berada di sekitaran kelurahan Muara Fajar Timur, yang mana kelurahan tersebut merupakan salah satu wilayah yang dilalui tol Pekanbaru-Dumai.

Persepsi masyarakat menjadi acuan untuk mengetahui langsung dampak dari adanya pembangunan tol tersebut, sehingga nanti ditarik kesimpulan pengaruh pembangunan jalan tol tersebut. Berdasarkan penjelasan terdapat dilatar belakang, maka pertanyaan yang muncul adalah :

1. Bagaimana pengaruh yang timbul terhadap kondisi sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai?
2. Bagaimana pengaruh yang timbul terhadap kondisi perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai?
3. Bagaimana pengaruh yang timbul terhadap kondisi lingkungan sekitar yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi kondisi pembangunan jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi dan lingkungan pada masyarakat sekitar kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru.

### **1.4 Sasaran Penelitian**

Adapun sasaran dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai.

2. Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai.
3. Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap lingkungan pada tahap pasca konstruksi di lingkungan masyarakat sekitar jalan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur.

### 1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini akan sangat bermanfaat bagi beberapa pihak terutama hal praktis dan teoritis:

1. Manfaat Teoritis

- a. Bagi Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran bagaimana Analisis Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Studi Kasus : Masyarakat Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru, sehingga memberikan manfaat bagi pembaca dan dapat di jadikan sebagai rujukan dan sumber tinjauan literature bagi peneliti.

- b. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan bagaimana Analisis Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru.

## 2. Manfaat Praktis

### a. Bagi Penulis

Untuk memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan studi di Fakultas Teknik Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, sehingga memperoleh gelar Sarjana Teknik dan sebagai pengalaman penulis dalam menyusun suatu karya ilmiah.

### b. Bagi Masyarakat

Agar dapat memberikan pemahaman bagi masyarakat terkait Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan terhadap masyarakat, baik dampak positif maupun dampak negatif hal tersebut bertujuan agar masyarakat dapat mendukung pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera sehingga mengoptimalkan pembangunan tersebut.

## 1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Dalam ruang lingkup ini dibagi menjadi 2 bagian penting, yaitu ruang lingkup studi dan ruang lingkup wilayah.

### 1.6.1 Ruang Lingkup Studi

Dalam studi tentang Analisis Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru, yang sesuai dengan rumusan, tujuan, dan sasaran yang ingin dicapai maka secara keseluruhan yang dibahas sebatas :

1. Identifikasi terkait pembangunan jalan tol yang berdampak pada aspek sosial masyarakatnya. Sebagaimana dampak sosial, ruang lingkup aspek manfaat sosial mencakup aspek manfaat demografis, sosial ekonomi, psikologis, institusi dan sosial budaya. Identifikasi tersebut akan dilakukan dengan metode angket kuisisioner.
2. Identifikasi terkait pembangunan jalan tol yang berdampak pada aspek ekonomi masyarakatnya. Manfaat sosial ekonomi terdiri dari perubahan pendapatan, kesempatan berusaha, dan pola tenaga kerja. Pada identifikasi ini dilakukan dengan metode angket kuisisioner, yang mana berisi pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan kepada masyarakat disekitar kelurahan Muara Fajar Timur.
3. Identifikasi terkait pembangunan jalan tol yang berdampak pada aspek lingkungan disekitar masyarakatnya, dimana yang dilihat adalah Aspek lingkungan yang ditinjau yaitu mengenai sosial - ekonomi sepanjang tapak proyek selama tahap pasca konstruksi.

### **1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Studi ini dilaksanakan di kawasan sekitar kawasan tol Pekanbaru – Dumai, yang mana difokuskan pada masyarakat yang terkena dampak pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, yaitu di Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru. Pembatasan wilayah dimaksudkan agar tidak terjadinya perluasan wilayah studi, mengingat singkatnya waktu dalam melaksanakan penelitian.

### 1.6.3 Kerangka Berfikir

Kerangka pemikiran adalah suatu diagram yang menjelaskan secara garis besar alur logika berjalannya sebuah penelitian. Kerangka pemikiran dibuat berdasarkan pertanyaan penelitian (*research question*), dan merepresentasikan suatu himpunan dari beberapa konsep serta hubungan diantara konsep-konsep tersebut (Polancik, 2009). Berikut ini gambar 1.1 Kerangka Berfikir pada penelitian ini.





### Latar Belakang

Kota Dumai terletak disebelah utara Kota Pekanbaru dengan jarak 199,45 km. Ruas jalan Pekanbaru-Dumai saat ini merupakan jalur penting yang termasuk dalam jalur lalu lintas timur pulau Sumatera. Kota Dumai merupakan pelabuhan penting yang menjadi pintu keluar masuk barang untuk dan dari Riau, sedangkan Kota Pekanbaru merupakan titik kumpul bagi kabupaten-kabupaten di Provinsi Riau. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai memakan ruas jalan sepanjang 134 Km, menurut sumber Kementerian Pekerjaan Umum dan Pekerjaan Rakyat tahun 2019

Bagaimana pengaruh yang timbul terhadap sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai?

Bagaimana pengaruh yang timbul terhadap perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai?

Bagaimana pengaruh yang timbul terhadap lingkungan sekitar yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai?

Menganalisis pengaruh yang timbul terhadap sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai.

Menganalisis pengaruh yang timbul terhadap perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai.

Menganalisis pengaruh yang timbul terhadap lingkungan pada tahap pasca konstruksi dilingkungan masyarakat sekitar jalan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur.

### VARIABEL

- tingkat pendidikan
- pekerjaan
- sosial budaya
- Mobilitas penduduk

- Tingkat Pendapatan
- Kesempatan membuka usaha baru
- Pelanggan baru

Dampak Lingkungan pembangunan jalan tol tahap pra konstruksi

Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan (Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru)

### KESIMPULAN DAN ANALISIS

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Gambar 1.1 Kerangka Berfikir

## 1.7 Sistematika Pembahasan

Secara garis besar penyusunan Tugas Akhir yang berjudul “Identifikasi Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru)” ini terdiri dari 6 bab yang meliputi :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, dan sistematika sistematika pembahasan.

### **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

Teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain teori-teori yang berkaitan dengan pembangunan, transportasi, jalan tol, perubahan fungsi lahan, Aspek Sosial Ekonomi dan aspek lingkungan.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bagian ini berisi tentang cara yang dilakukan untuk mengumpulkan, menyusun serta menganalisis data sehingga diperoleh makna yang sebenarnya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Pada bab ini juga membahas kerangka berfikir dan prosedur-prosedur dalam pemecahan masalah.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH**

Pada bab ini memuat tentang gambaran secara umum bagaimana keadaan eksisting di wilayah penelitian khususnya di sekitaran pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, yaitu di Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru.

## **BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data pada bab sebelumnya yaitu tentang analisis dan pemecahan masalah terhadap hasil dari pengolahan data yang dilakukan pada penelitian ini.

## **BAB VI KESIMPULAN**

Bagian ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan sehingga diketahui Identifikasi Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (Studi Kasus: Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru).



## BAB II LANDASAN TEORI

### 2.1 Pembangunan

#### 2.1.1 Pengertian Pembangunan

Konsep pembangunan biasanya melekat dalam konteks kajian suatu perubahan, pembangunan disini diartikan sebagai bentuk perubahan yang sifatnya direncanakan setiap orang atau kelompok orang tentu akan mengharapkan perubahan yang mempunyai bentuk lebih baik bahkan sempurna dari keadaan yang sebelumnya; untuk mewujudkan harapan ini tentu harus memerlukan suatu perencanaan. Pembangunan secara berencana lebih dirasakan sebagai suatu usaha yang lebih rasional dan teratur bagi pembangunan masyarakat yang belum atau baru berkembang (Subandi, 2012).

Menurut Sondang P.Siagian Pembangunan merupakan rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan perubahan secara sederhana dan sadar yang ditempuh oleh suatu negara bangsa menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa. Para ahli mempunyai definisi yang bermacam-macam mengenai pengertian pembangunan. Menurut Bratakusumah..dkk, (2005) mengatakan bahwa pembangunan merupakan suatu proses untuk melakukan suatu perubahan bagi wilayah atau negara tersebut.

Menurut Tikson (2005) bahwa pembangunan nasional dapat juga diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan juga budaya yang dapat melalui kebijakan dan juga strategi menuju kearah yang diinginkan. Transformasi dalam struktur ekonomi, misalnya dapat dilihat melalui peningkatan atau pertumbuhan

produksi yang cepat dalam sektor industri dan jasa. Transformasi dalam struktur sosial, misalnya dapat dilihat melalui penindustrian kemakmuran melalui pemerataan terhadap sumber daya sosial – ekonomi. Seperti pendidikan, kesehatan, perumahan, fasilitas umum.

Maka dari itu pembangunan juga dapat dikatakan sebagai suatu upaya terkoordinasi untuk menciptakan alternative yang lebih banyak secara sah kepada setiap warga negara untuk memenuhi dan juga mencapai aspirasinya yang paling manusiawi (Dahuri,dkk, 2004).

### **2.1.2 Tiga Nilai Inti Pembangunan**

Pembangunan merupakan suatu kenyataan fisik sekaligus tekad suatu masyarakat untuk berupaya sekeras mungkin melalui serangkaian kombinasi proses sosial, ekonomi dan institusional, demi mencapai kehidupan yang serba lebih baik. Untuk mencapai kehidupan yang serba lebih baik semua masyarakat minimal harus memiliki tiga tujuan inti sebagai berikut:

- a. Peningkatan ketersediaan serta perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan hidup yang pokok, seperti pangan, sandang, papan, kesehatan dan perlindungan keamanan.
- b. Peningkatan standar hidup yang tidak hanya berupa peningkatan pendapatan tetapi juga meliputi penambahan penyediaan lapangan kerja, perbaikan kualitas pendidikan, serta peningkatan perhatian atas nilai-nilai kultural dan kemanusiaan, yang kesemua itu tidak hanya untuk memperbaiki kesejahteraan materiil, melainkan juga menumbuhkan jati diri pribadi dan bangsa yang bersangkutan.

- c. Perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial bagi setiap individu serta bangsa secara keseluruhan, yakni dengan membebaskan mereka dari belitan sikap menghamba dan ketergantungan, bukan hanya terhadap orang atau negara, bangsa lain, namun juga terhadap setiap kekuatan yang berpotensi merendahkan nilai-nilai kemanusiaan mereka. (Todaro, 2006)

## **2.2 Pembebasan Tanah Untuk Kepentingan Umum**

### **2.2.1 Pengertian**

Pencabutan hak dalam Hukum Tanah Nasional merupakan salah satu cara perolehan tanah, yang pengertiannya adalah pelepasan hubungan hukum antara subyek dengan tanah berikut dengan benda-benda lain yang ada di atasnya, yang dilakukan dengan terpaksa manakala subyek pemegang hak tidak bersedia melepaskan tanahnya disertai dengan pemberian ganti kerugian. Berarti disini pencabutan hak tidak sama dengan pembebasan hak. Pencabutan hak atas tanah merupakan sarana untuk mengambil tanah secara paksa, pihak yang punya tanah berhadapan bukan dengan sesama pihak yang kedudukan hukumnya sederajat, melainkan berhadapan dengan penguasa. Dalam pencabutan hak yang penting adalah tujuan pengambilan tanah tersebut, yaitu semata-mata untuk kepentingan umum, di mana lokasi proyek tidak dapat dipindahkan ketempat lain, tetap disertai pemberian ganti kerugian yang layak bagi pemegang haknya. (bphn.go.id)

Menurut Abdurrahman (2009). pencabutan hak atas tanah untuk kepentingan umum adalah merupakan “ cara yang terakhir ” untuk memperoleh tanah-tanah yang sangat diperlukan guna keperluan tertentu untuk kepentingan

umum, setelah berbagai cara melalui jalan musyawarah dengan yang punya tanah menemui jalan buntu dan tidak membawa hasil sebagaimana yang diharapkan sedangkan keperluan untuk penggunaan tanah dimaksud sangat mendesak sekali. Menurut Harsono, (2008) pencabutan hak adalah pengambilan tanah kepunyaan suatu pihak oleh Negara secara paksa, yang mengakibatkan hak atas tanah itu menjadi hapus, tanpa yang bersangkutan melakukan sesuatu pelanggaran atau lalai dalam memenuhi sesuatu kewajiban hukum. Kebutuhan akan lahan tanah bagi pembangunan kalau pemilik tanah tidak mau melepaskan hak atau juga tidak mau mengalihkan haknya yang telah dilakukan dengan berbagai cara seperti dalam bentuk jual beli maupun tukar menukar dan lain-lain, maka dapat ditempuh dengan penerapan "asas pemisahan horizontal". sehingga tidak perlu dilakukan pelepasan hak atau pengalihan hak. Dalam konsep asas pemisahan horizontal tanah dan bangunan atau hasil 7 karya di atasnya dapat dimiliki secara terpisah, pihak pemilik tanah dapat memberi hak sewa atas tanah yang diperlukan dalam pembangunan itu. (bphn.go.id).

### **2.2.2 Prinsip-Prinsip Pengadaan/ Pembebasan Tanah**

Prinsip atau acapkali dinamakan dengan azas-azas atau bahasa Inggrisnya principle secara konteks hukum azas dinamakan principles dirumuskan sebagai sesuatu yang ada di belakang atau di balik norma hukum yang memberikan arahan apa yang seyogianya dilakukan, tertuang di dalam sebuah pasal/ ayat, bersifat umum, obyektif, logis. Tugasnya untuk menyelesaikan pertentangan norma (*conflict of norms*) di dalam suatu sistem hukum tertentu, sehingga harmonisasi dan sinkronisasi akan terwujud. Pengadaan tanah untuk pembangunan

kepentingan umum mengandung beberapa prinsip yang harus diperhatikan dan ditaati agar pelaksanaannya mencapai tujuan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, (Mertokoesoemo, 2015) antara lain:

1. Prinsip musyawarah Walaupun pengadaan tanah diselenggarakan untuk kepentingan umum, namun pelaksanaannya harus berdasarkan musyawarah antara instansi pemerintah yang akan membangun dengan pemilik atau penguasa tanah. Pengadaan tanah berbeda dengan pencabutan atas tanah yang dipaksakan walaupun tanpa musyawarah, apalagi untuk kebutuhan mendesak (Pasal 18 UUPA). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tiada pengadaan tanah tanpa musyawarah. Karena itu, pengadaan tanah berbasis pada kesepakatan, tanpa kesepakatan pada prinsipnya tidak ada pengadaan tanah. Kesepakatan dimaksud adalah kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti kerugian. Jika tidak ada kesepakatan maka salah satu pihak tidak boleh melakukan penitipan pembayaran (konsinyasi) ke pengadilan negeri. Dalam hal ini berarti konsinyasi dikenal dalam hukum perdata, bukan dalam lapangan hukum publik. Berdasarkan hal itu, penggunaan lembaga konsinyasi dalam pengadaan tanah adalah tidak kontekstual.
2. Prinsip Kepentingan Umum Pengadaan tanah hanya dilakukan untuk kepentingan umum, jika kegiatan pembangunan tersebut bukan untuk kepentingan umum, maka yang bersangkutan harus mengurus kepentingannya sendiri dengan menghubungi pemilik tanah secara langsung, tanpa bantuan panitia. Oleh karena itu, pengertian kepentingan umum menjadi hal yang sangat penting ditegaskan dalam undang-undang.



3. Prinsip Pelepasan atau Penyerahan Hak Atas Tanah Karena pengadaan tanah tidak boleh dipaksakan, maka pelaksanaannya harus berdasarkan pelepasan hak atas tanah dari pemegang hak. Pengadaan tanah hanya bisa dilakukan jika pemegang hak bersedia melepaskan haknya dalam arti memutuskan hubungan hukum antara dia dengan tanahnya, untuk selanjutnya diserahkan ke negara untuk dibangun. Kesediaan ini biasanya dinyatakan setelah yang bersangkutan menerima ganti kerugian yang layak sesuai kesepakatan. Jika ada pemegang hak yang dengan sukarela memberikan tanah untuk pembangunan tanpa ganti kerugian, maka pengadaan tanah seperti itu dilakukan melalui penyerahan hak. Jadi dapat dikatakan tiada pengadaan tanah seperti itu dilakukan melalui penyerahan hak. Jadi dapat dikatakan tiada pengadaan tanah tanpa pelepasan hak, atau tidak boleh pengadaan tanah dengan pencabutan hak.
4. Prinsip penghormatan terhadap Hak Atas Tanah Setiap pengadaan tanah harus menghormati keberadaan hak atas tanah yang akan dijadikan tempat pembangunan. Oleh karena itu, setiap hak atas tanah baik yang sudah bersertifikat maupun belum atau tanah adat, wajib dihormati. Sekecil apapun hak orang atas tanah tersebut harus dihargai. Penghormatan itu tidak saja berlaku terhadap tanah yang dilepaskan haknya langsung untuk pembangunan, termasuk juga hak atas tanah yang terpengaruh oleh kegiatan pembangunan.
5. Prinsip Ganti Kerugian Pengadaan tanah dilakukan wajib atas dasar pemberian ganti kerugian yang layak kepada pemegang hak berdasarkan

kesepakatan dalam prinsip musyawarah. Tiada pengadaan tanah tanpa ganti kerugian. Oleh karena itu penentuan bentuk dan besar ganti kerugian juga merupakan aspek penting dalam pengadaan tanah. Oleh karenanya pemberian ganti rugi harus mampu meningkatkan kesejahteraan pelepas hak secara ekonomi.

### **2.2.3 Pelaksanaan Pembebasan Tanah**

Dalam rangka pelaksanaan pembebasan lahan pihak terkait wajib mengikut peraturan yang berlaku yakni : Gubernur bersama Instansi yang memerlukan tanah mengumumkan penetapan lokasi pembangunan untuk kepentingan umum. Pengumuman dimaksudkan untuk pemberitahuan kepada masyarakat bahwa di lokasi tersebut akan dilaksanakan pembangunan untuk kepentingan umum. Penetapan lokasi pembangunan untuk Kepentingan umum tersebut bagi Pihak yang Berhak hanya dapat mengalihkan hak atas tanahnya kepada Instansi yang memerlukan tanah melalui Lembaga Pertanahan, maka berdasarkan penetapan lokasi pembangunan untuk kepentingan umum, Instansi yang memerlukan tanah mengajukan pelaksanaan Pengadaan Tanah kepada Lembaga Pertanahan. Pengadaan tanah pada prinsipnya dilaksanakan oleh Lembaga Pertanahan, yang dalam pelaksanaannya dapat mengikut sertakan atau berkoordinasi dengan pemerintah provinsi atau pemerintah kabupaten/kota. (Parlindungan 2014).

Pelaksanaan Pengadaan Tanah sebagaimana dimaksud diatas meliputi :

1. Inventarisasi dan Identifikasi Penguasaan, Pemilikan, Penggunaan, dan Pemanfaatan Tanah
2. Penilaian Ganti Kerugian.

3. Musyawarah Penetapan Ganti Kerugian
4. Pemberian Ganti Kerugian
5. Pelepasan Tanah Instansi

Beralihnya hak atas tanah kepada instansi yang memerlukan tanah dilakukan dengan memberikan Ganti Kerugian yang nilainya ditetapkan saat nilai pengumuman penetapan lokasi. Nilai pengumuman penetapan lokasi adalah Penilai dalam menentukan Ganti Kerugian didasarkan nilai Objek Pengadaan Tanah pada tanggal pengumuman penetapan lokasi. Dalam penjelasan pasal 40 pada undang-undang tentang Pengadaan Tanah untuk kepentingan umum, pemberian ganti rugi harus diserahkan langsung kepada pihak yang berhak atas ganti rugi. Undang-undang Pengadaan Tanah ini pada akhirnya akan memberikan kepastian dan keadilan bagi semua pihak. Jika ada rencana proyek, pemerintah akan mengumumkan kepada masyarakat, pemilik lahan akan diajak bicara. Warga bisa menyatakan tidak setuju, lalu dibicarakan. Harganya ditentukan melalui appraisal yang independent. Undang-undang ini dapat memperjelas implementasi pembangunan infrastruktur umum, sehingga tidak ada lagi alasan tidak mampu untuk membebaskan tanah. Menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku, pihak yang melepaskan hak atas tanahnya karena digunakan untuk kegiatan pembangunan, hanya dibatasi pada orang atau badan hukum yang mempunyai hubungan hukum yang konkrit dengan tanah haknya. Batasan ini dinilai kurang memberikan perlindungan kepada warga masyarakat bukan pemegang hak atas tanah, tetapi menggunakan tanah tersebut seperti penyewa, penggarap, pihak yang

menguasai dan menempati tanah serta pemilik bangunan, tanaman dan benda-benda lain yang berkaitan dengan tanah. (Hutagalung 2013).

## **2.3 Jalan Tol**

### **2.3.1 Pengertian Jalan Tol**

Jalan adalah prasarana yang ada di darat yang difungsikan untuk lalu lintas kendaraan, orang dan hewan. Menurut Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan, “jalan dikelompokkan menjadi dua macam yaitu jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum adalah jalanyang diperuntukan untuk jalan umum, sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh perorangan, instansi, badan usaha, dan lain-lain untuk kepentingan sendiri.

Menurut Undang-Undang No.15 Pasal 1 Tahun 2005 Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol. Penyelenggaraan jalan tol sendiri dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan.

Jalan tol memiliki peran yang sangat signifikan bagi perkembangan suatu daerah. Disamping itu, jalan tol merupakan jalan bebas hambatan dan jalan nasional yang dapat menunjang peningkatan pertumbuhan perekonomian. Pengadaan jalan tol sendiri dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah.

Keberadaan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah yang tingkat perkembangannya tinggi. Jalan tol juga berfungsi sebagai lalu lintas alternatif dari jalan umum lainnya. Adanya jalan tol itu juga dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan wilayah yang pelaksanaannya harus memperhatikan keadilan yang dananya berasal dari pengguna jalan.

Maksud dan tujuan penyelenggaraan jalan tol, menurut Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 1990, Pasal 2, adalah untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah secara adil, dimana pembinaannya memakai dana yang berasal dari masyarakat, yakni melalui pembayaran tol. Syarat – syarat jalan tol (menurut Peraturan Perundang – Undangan DEP PU, pasal 4) :

- 1) Jalan tol adalah alternatif jalan umum yang ada, dan pada dasarnya merupakan jalan baru.
- 2) Jalan tol didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 80 km/jam untuk antar kota, dan 60 km/jam untuk dalam kota.
- 3) Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terpusat tunggal kendaraan sekurang-kurangnya 8,2 ton atau muatan sumbu terpusat tandem minimal 14,5 ton.
- 4) Jumlah jalan masuk ke jalan tol dibatasi secara efisien.

### 2.3.2 Manfaat dan Tujuan Pembangunan Jalan Tol

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005, jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Berdasarkan Undang-undang No. 38/2004 tentang Jalan, dinyatakan bahwa wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusaha, dan pengawasan.

Pengusahaan jalan tol dilaksanakan dengan maksud untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian dari jaringan jalan nasional dan dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negar atau Badan Usaha Milik Daerah atau Badan Usaha Milik Swasta. Pemerintah melaksanakan pengadaan lahan untuk pembangunan jalan tol bagi kepentingan umum dengan menggunakan dana yang berasal dari pemerintah atau badan usaha.

Investasi dengan pembangunan jalan tol baru akan menyediakan transportasi yang lebih efisien dan memacu investasi sektor lain yang akan mempercepat pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan. Adapun tujuan dan manfaat strategis pembangunan jalan tol diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Pembukaan lapangan kerja dalam skala besar
- b. Peningkatan penggunaan sumber daya dalam negeri

- c. Mendorong kembalinya fungsi intermediasi perbankan ke sektor investasi produktif demi terciptanya pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan.
- d. Meningkatkan kegiatan ekonomi di daerah yang dilalui jalan tol sebagai pendorong meningkatnya Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) dan memperlancar ekspor.
- e. Memacu kebangkitan sektor riil dengan menciptakan efek *multiplier* bagi perekonomian nasional. (Syafatun, 2009)

### 2.3.3 Peninjauan Jalan Tol di Indonesia

Pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia sangat dibutuhkan karena dapat mengurangi inefisiensi akibat kemacetan pada ruas utama, serta untuk meningkatkan proses distribusi barang dan jasa terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, serta dapat mengembangkan wilayah tersebut menjadi sentra perekonomian. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), pembangunan jalan tol di Indonesia dimulai pada tahun 1987 dengan dioperasikannya jalan tol Jagorawi dengan panjang 59 km (termasuk jalan akses), yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi. Pembangunan jalan tol yang dimulai tahun 1975 ini, dilakukan oleh pemerintah dengan dana dari anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri yang pengelolaannya diserahkan kepada PT. Jasa Marga (persero Tbk). Selanjutnya PT. Jasa Marga ditugasi oleh pemerintah untuk membangun jalan tol dengan pembebasan tanah yang dibiayai oleh pemerintah. Mulai tahun 1987, swasta mulai ikut berpartisipasi dalam investasi jalan tol (sebagai operator jalan tol) dengan menandatangani Perjanjian Kuasa Pengusahaan (PKP) dengan PT Jasa Marga.

Hingga tahun 1987, 553 km jalan tol telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia. Dari total panjang tersebut, 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan 135 km sisanya dioperasikan oleh swasta. Pada periode 1995 hingga 1997, dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km. Namun upaya ini terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997 yang mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39/1997. Akibat penundaan tersebut, pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode 1997-2001. Pada tahun 1998, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No.7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan infrastruktur jalan. Selanjutnya di tahun 2002, Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15/2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur. Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap perusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004, terbangun 4 ruas jalan tol dengan panjang total 41,80 km. Pada tahun 2004 diterbitkan Undang-undang No.38 tahun 2004 tentang Jalan yang amanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga.

Proses pembangunan jalan tol kembali memasuki fase percepatan mulai tahun 2005. Pada 29 Juni 2005, dibentuk Badan Pengatur Jalan Tol sebagai regulator jalan tol di Indonesia. Penerusan terhadap 19 proyek jalan tol yang pembangunannya ditunda pada tahun 1997 kembali dilakukan. Dimasa yang akan



datang, pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan menggunakan tiga pendekatan, yaitu pembiayaan penuh oleh swasta, program kerjasama swasta-publik (*Public Private Partnership/PPP*), serta pembiayaan pembangunan oleh pemerintah dengan operasi-pemeliharaan oleh swasta.

#### **2.3.4 Latar Belakang Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera**

Pada tanggal 20 Februari 2012, Menteri Badan Usaha Milik Negara (Dahlan Iskan) mengadakan sebuah pertemuan dengan para Gubernur yang ada di seluruh Sumatera di Griya Agung, Palembang, Sumatera Selatan. Pertemuan ini membahas tentang percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera. Dalam pertemuan tersebut juga hadir Deputi Kementerian BUMN bidang infrastruktur (Sumaryanto), Direktur Utama PT Jasa Marga (Adityawarman), dan Direktur Pengembangan Usaha Jasa Marga (Abdul Hadi).

Dikarenakan secara ekonomi pembangunan jalan tol di Sumatera masih terlalu berat, serta kurang diminati oleh investor, maka awalnya hanya disepakati untuk membangun perusahaan terlebih dahulu, lalu kemudian pembiayaannya ditanggung oleh Jasa Marga dan setiap Pemda yang ada di Sumatera. Pembagian tugasnya adalah, Pemda membebaskan tanah dan mencadangkan sejumlah lahan di sepanjang jalan tol untuk sebuah proyek bisnis pada masa depan yang akan dikelola bersama. (Sejarah Jalan Tol di Indonesia, 2018)

Pada tahun 2014, Presiden RI (Susilo Bambang Yudhoyono) mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Dalam Perpres ini dinyatakan, sebagai langkah awal akan di upayakan terciptanya pembangunan jalan tol di Sumatera

dan akan dilaksanakan pembangunan jalan tol pada empat ruas, yang meliputi ruas Medan-Binjai, ruas Palembang-Simpang Indralaya, ruas Pekanbaru-Dumai, dan ruas Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Kemudian pada tahun 2015, Presiden RI (Joko Widodo) melakukan revisi terhadap peraturan jalan tol Sumatra tersebut dengan peraturan baru, yaitu Undang-undang Nomor 117 Tahun 2015. Dalam Perpres tersebut terdapat penambahan ruas-ruas jalan tol baru lainnya yang akan digarap, meliputi ruas Tol Terbanggi Besar-Pematang Panggang, ruas Pematang Panggang-Kayu Agung, ruas Kisaran-Tebing Tinggi, serta ruas Tol Palembang-Tanjung Api-Api.

Sebagian besar ruas Tol Trans Sumatera yang digarap akan dilakukan serta dikelola oleh BUMN, yaitu PT. Hutama Karya (Persero) melalui skema penugasan. Pada tanggal 23 Agustus 2016, Menteri PUPR (Basuki Hadimuljono) menerbitkan Surat Keputusan tentang penugasan kepada PT. Hutama Karya untuk membangun tiga ruas Tol Trans Sumatera tambahan, yaitu Banda Aceh-Medan (455 km), Padang-Pekanbaru, serta Tebing Tinggi-Parapat (98,5 km).

Pada tahap pertama, pengerjaan jalan tol dimulai dari ruas jalan tol Bakauheni sampai Terbanggi Besar sepanjang 140,41 kilometer. Jalan tol yang telah selesai dalam proses pengerjaannya (untuk zona 1) di Bakauheni baru sepanjang 8,9 km dan zona 2 (di Kecamatan Penengahan) sepanjang 2,7 kilometer dari keseluruhan total zona yang sudah masuk proses pembangunan sepanjang 12,6 kilometer.

### 2.3.5 Tujuan Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera

Pembangunan jalan tol Trans Sumatera memiliki tujuan-tujuan yang dapat membawa kemajuan terhadap kehidupan masyarakat, tujuan pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar dalam kehidupan masyarakat, diantaranya :

- a. Meningkatnya distribusi barang dan jasa dalam rangka memenuhi kebutuhan dasar masyarakat, Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan yang memungkinkan waktu perjalanan menjadi lebih cepat sehingga biaya distribusi barang dan jasa bisa ditekan. Jalan umum banyak sekali memiliki hambatan, seperti kemacetan maupun jalan banyak yang berlubang. Hal tersebut menyebabkan perusahaan merugi karena barang yang terlambat dikirim, apalagi yang muatannya adalah sayur atau buah yang memiliki batas waktu maksimum.

Bisa jadi sayur atau buah tersebut sudah membusuk kalau truk yang mengangkut tidak sesuai target waktu dalam mengantarnya. Dalam hal ini, jalan tol mempercepat waktu perjalanan kendaraan, karena akses jalan menjadi mudah atau adanya keterjangkauan daerah. Jika suatu daerah sudah mudah diakses, maka akan menarik para investor untuk berinvestasi disana.

- b. Meningkatnya taraf hidup masyarakat.

Yang dimaksud meningkatnya taraf hidup masyarakat adalah meningkatkan tingkat kehidupan masyarakat di suatu tempat (kota maupun negara) dengan cara memenuhi kebutuhan yang sebelumnya tidak terpenuhi dengan cara-cara tertentu. Salah satu cara untuk meningkatkan

taraf hidup masyarakat dengan cara memanfaatkan momentum keberadaan jalan tol Trans Sumatera. Masyarakat dapat berpartisipasi dalam pelaksanaan proyek pembangunan jalan tol, pihak penyelenggara pun melaksanakan *open recruitment* pekerja di sektorsektor yang dibutuhkan, dan terdapat peluang bisnis di sektor mikro dan makro untuk masyarakat sekitar jalan tol.

c. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah.

Dengan adanya jalan tol ekonomi daerahpun akan naik, pendistribusian barang dan jasa dari suatu daerah ke daerah lain akan menjadi lebih mudah dan menjadi lebih efisien serta cepat, maka pembangunan di tiap daerahpun bisa lebih cepat dan merata. Pertumbuhan ekonomi daerah sangat dipengaruhi oleh kemudahan infrastruktur jalan yang baik. Pembangunan infrastruktur jalan yang baik akan meningkatkan mobilitas produksi barang dan jasa. Pembangunan infrastruktur yang baik merupakan pondasi penggerak kemajuan ekonomi, ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang infrastruktur yang memadai dan lancar akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar.

Perkembangan wilayah memiliki dimensi persoalan dengan rentang

yang luas dan kompleks. Pembangunan infrastruktur jalan yang baik dapat memajukan kesejahteraan ekonomi serta menciptakan dan

meningkatkan tingkat aksesibilitas. Sumber daya alam yang semula tidak termanfaatkan akan terjangkau dan dapat diolah.

Prasarana akses jalan yang baik berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan permukiman baru yang hendak dikembangkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana akses jalan yang baik.

Hal senada juga terjadi di kawasan permukiman transmigrasi. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai jika tidak tersedia prasarana akses jalan yang baik. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan maka kawasan permukiman transmigrasi tersebut tidak akan berkembang. Faktor perkembangan wilayah yakni modal, tenaga kerja, kondisi SDA dan pasar merupakan kesatuan yang saling berkaitan dan nantinya menghasilkan interaksi dan menciptakan kegiatan ekonomi, sosial maupun politik.

d. Mengurangi kesenjangan ekonomi desa dan kota.

Pembangunan infrastruktur merupakan upaya yang dilakukan negara untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia. Selama kurun waktu yang cukup panjang, pembangunan infrastruktur telah menghasilkan berbagai kemajuan yang cukup berarti, namun sekaligus juga mewariskan berbagai permasalahan yang

mendesak untuk ditangani, diantaranya masih terdapatnya disparitas atau ketimpangan antar daerah. Pembangunan ekonomi di masa lalu telah mengubah struktur ekonomi secara mengesankan dan mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi.

Namun, perubahan struktur ekonomi ini hanya terjadi pada tingkat nasional, sedangkan pada tingkat daerah secara agregat relatif stagnan, terutama daerah-daerah di luar pulau Jawa. Ini berarti bahwa peranan dan partisipasi daerah dalam pembangunan ekonomi nasional belum optimal. Salah satu upaya negara untuk mengurangi ketimpangan antar daerah/wilayah tentunya melalui pemerataan pembangunan pada daerahdaerah. Pembangunan regional merupakan bagian integral dalam pembangunan nasional. Dengan demikian diharapkan hasil pembangunan akan dapat terdistribusi dan teralokasi ke tingkat regional. Dalam mencapai keseimbangan pembangunan antar wilayah, terutama dalam pembangunan ekonominya, dibutuhkan beberapa kebijakan dan program pembangunan daerah yang mengacu pada kebijakan perwilayahan.

## 2.4 Sosial Ekonomi Masyarakat

### 2.4.1 Pengertian Sosial Ekonomi

Sosial ekonomi adalah kedudukan atau posisi seseorang dalam kelompok masyarakat yang ditentukan oleh jenis aktivitas ekonomi, pendidikan, serta pendapatan. Dalam pembahasannya sosial ekonomi sering menjadi objek pembahasan yang berbeda. Kondisi sosial ekonomi adalah suatu kedudukan yang diatur secara sosial dan menempatkan seseorang pada posisi tertentu dalam masyarakat, pemberian posisi itu disertai pula dengan seperangkat hak dan kewajiban yang harus dimainkan oleh masyarakat. Kondisi sosial ekonomi masyarakat ditandai adanya saling kenal mengenal antara satu dengan yang lain, paguyuban, sifat kegotong-royongan dan kekeluargaan.(Hazmi, 2015)

Setiap manusia dilahirkan dalam kondisi yang berbeda-beda, baik dari segi sosial maupun ekonominya. Seperti peran, status, dan kedudukan mereka di masyarakat atau lingkungannya. Menurut Mubyanto dalam Basrowi dan Juariyah berpendapat tinjauan sosial ekonomi penduduk meliputi aspek sosial, aspek sosial budaya, dan aspek ekonomi Desa dan peluang kerja berkaitan erat dengan kesejahteraan Desa.( Juariyah,.dkk, 2010)

Menurut Linton dalam Basrowi dan Juariyah kondisi sosial masyarakat mempunyai lima indikator yaitu umur dan kelamin, pekerjaan, prestise, keluarga atau kelompok rumah tangga, dan keanggotaan dalam kelompok masyarakat. Kondisi sosial ekonomi masyarakat adalah suatu usaha bersama dalam suatu masyarakat untuk menanggulangi atau mengurangi kesulitan hidup, dengan lima

parameter dapat digunakan untuk mengukur kondisi sosial ekonomi masyarakat yaitu tingkat pendidikan, usia, jenis kelamin, pekerjaan, tingkat pendapatan.

Namun dalam penelitian ini saya hanya menggunakan tiga parameter untuk mengukur sosial ekonomi, yakni tingkat pendidikan, pekerjaan dan tingkat pendapatan. Karena umur dan jenis kelamin tidak berpengaruh dalam penelitian ini.

#### **2.4.2 Faktor-Faktor yang Menentukan Sosial Ekonomi**

Ada beberapa faktor yang dapat menentukan tinggi rendahnya sosial ekonomi orang tua di masyarakat, diantaranya tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, kondisi lingkungan tempat tinggal, pemilikan kekayaan, dan partisipasi dalam aktivitas kelompok dari komunitasnya. Dalam hal ini uraiannya dibatasi hanya 3 faktor yang menentukan yaitu tingkat pendidikan, pendapatan, dan pekerjaan.

##### **a. Tingkat Pendidikan**

Pendidikan dianggap sebagai faktor penting untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa. Masyarakat Indonesia yang biasa dikenal dengan penduduk pribumi pada masa kolonial mendapat kesempatan untuk menyekolahkan anak-anaknya, meskipun masih banyak keterbatasan karena adanya perbedaan perlakuan dalam masyarakat, adanya perbedaan jenjang pendidikan pada masa kolonial pada umumnya membuat peluang masyarakat untuk memperoleh pekerjaan lebih sedikit sehingga berdampak pada pendapatan yang mempengaruhi kesejahteraan.



Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 2003 pasal 1, pendidikan diupayakan untuk mewujudkan individu agar dapat mengembangkan potensi dirinya dengan bekal memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara. Pendidikan adalah aktifitas dan usaha untuk meningkatkan kepribadian dengan jalan membina potensi-potensi pribadinya, yaitu rohani (fikiran, cipta, rasa, dan hati nurani) serta jasmani (panca indera dan keterampilan-keterampilan).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 2003 pasal 3, pendidikan bertujuan untuk “Mencerdaskan kehidupan bangsa dan mengembangkan manusia Indonesia seutuhnya, yaitu manusia beriman dan bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa dan berbudi pekerti luhur, memiliki pengetahuan dan keterampilan, kesehatan jasmani dan rohani, kepribadian yang mantap dan bertanggung jawab kemasyarakatan dan kebangsaan”. Untuk mencapai tujuan tersebut, pendidikan diselenggarakan melalui jalur pendidikan sekolah (pendidikan formal) dan jalur pendidikan luar sekolah (pendidikan non formal). Jalur pendidikan sekolah (pendidikan formal) terdapat jenjang pendidikan sekolah, jenjang pendidikan sekolah pada dasarnya terdiri dari pendidikan prasekolah, pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi.

Batasan atau tingkatan pendidikan menurut Undang-Undang No 20 Tahun 2003 adalah:

a) Pendidikan dasar/rendah ( SD-SMP/MTs)

b) Pendidikan Menengah (SMA/SMK)

c) Pendidikan Tinggi (D3/S1)

b. Pendapatan

Pendapatan adalah jumlah semua hasil suatu pekerjaan yang yang diterima oleh kepala keluarga maupun anggota keluarga lainnya yang di wujudkan dalam bentuk uang dan barang. Menurut Sumardi dalam Yerikho mengemukakan bahwa pendapatan yang diterima oleh penduduk akan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan yang ditempuh. Dengan pendidikan yang tinggi mereka akan dapat memperoleh kesempatan yang lebih luas untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih baik disertai pendapatan yang lebih besar. Sedangkan bagi penduduk yang berpendidikan rendah akan menadapat pekerjaan dengan pendapatan yang kecil.

Menurut Gustiyana (2003), pendapatan dapat dibedakan menjadi dua yaitu pendapatan usaha tani dan pendapatan rumah tangga. Pendapatan merupakan pengurangan dari penerimaan dengan biaya total. Pendapatan rumah tangga yaitu pendapatan yang diperoleh dari kegiatan usaha tani ditambah dengan pendapatan yang berasal dari kegiatan diluar usaha tani. Pendapatan usaha tani adalah selisih antara pendapatan kotor (output) dan biaya produksi (input) yang dihitung dalam perbulan, pertahun, permusim tanam. Pendapatan luar usaha tani adalah pendapatan yang diperoleh sebagai akibat melakukan kegiatan diluar usaha tani seperti berdagang, mengojek, dan lain-lain.

Berdasarkan dari pendapatan keluarga, maka dapat di golongan didalam kedudukan sosial ekonomi rendah, sedang, dan tinggi:

a. Golongan Ekonomi Rendah

Golongan masyarakat berpenghasilan rendah yaitu masyarakat yang menerima pendapatan lebih rendah dari keperluan untuk memenuhi tingkat hidup yang minimal.

b. Golongan Ekonomi Sedang

Golongan masyarakat berpenghasilan sedang yaitu masyarakat yang dapat memenuhi kebutuhan hidup namun hanya pas-pasan.

c. Golongan Ekonomi Tinggi

Golongan masyarakat berpenghasilan tinggi yaitu masyarakat yang dapat memenuhi kebutuhan hidup baik kebutuhan jangka pendek maupun jangka panjang tanpa ada rasa khawatir. Menjadikan pendidikan bukan sebagai acuan kehidupan, menjadikan budaya dalam keluarga untuk menjaga marwah. Pendapatan sosial ekonomi dapat merumuskan indikator kemiskinan yang representatif. Keyakinan tersebut muncul karena pendapatan merupakan variabel yang secara langsung mempengaruhi apakah seseorang atau sekelompok orang akan mampu atau tidak mampu memenuhi kebutuhan hidupnya agar dapat hidup secara layak sebagai manusia yang memiliki harkat dan martabat. Bank Dunia sendiri menetapkan indikator kemiskinan sebesar US\$ 2 perhari perorang dan untuk yang benarbenar miskin sebesar US\$ 1.

c. Jenis Pekerjaan

Pekerjaan akan menentukan status sosial ekonomi karena dari bekerja segala kebutuhan akan dapat terpenuhi. Pekerjaan tidak hanya mempunyai nilai ekonomi namun usaha manusia untuk mendapatkan kepuasan dan mendapatkan

imbalan atau upah, berupa barang dan jasa dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Pekerjaan seseorang akan mempengaruhi kemampuan ekonominya, untuk itu bekerja merupakan suatu keharusan bagi setiap individu sebab dalam bekerja mengandung dua segi, kepuasan jasmani dan terpenuhinya kebutuhan hidup. Menurut Manginsihi, pekerjaan adalah kegiatan yang dilakukan oleh orang tua dan anak untuk mencari nafkah. Pekerjaan yang ditekuni oleh setiap orang berbeda-beda, perbedaan itu akan menyebabkan perbedaan tingkat penghasilan dari yang rendah sampai pada tingkat yang tinggi, tergantung pada pekerjaan yang ditekuninya.

Menurut ISCO (*International Standard Clasification of Oecupatioan*) pekerjaan diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Pekerjaan yang berstatus tinggi, yaitu tenaga ahli teknik dan ahli jenis, pemimpin ketatalaksanaan dalam suatu instansi pemerintahan maupun swasta serta tenaga administrasi ketatausahaan.
- b. Pekerjaan yang berstatus sedang, yaitu pekerjaan dibidang penjualan dan jasa.
- c. Pekerjaan yang berstatus rendah, yaitu buruh tani dan baruh pabrik.

## **2.5 Aspek Lingkungan Alih Fungsi Lahan**

### **2.5.1 Pengertian Alih Fungsi Lahan**

Alih fungsi lahan atau lazimnya disebut sebagai konversi lahan adalah perubahan fungsi sebagian atau seluruh kawasan lahan dari fungsinya semula (seperti yang direncanakan) menjadi fungsi lain yang menjadi dampak negatif

(masalah) terhadap lingkungan dan potensi lahan itu sendiri. Dampak alih fungsi lahan juga mempengaruhi struktur sosial masyarakat, terutama dalam struktur mata pencaharian.(Prasetya, 2015)

Lahan adalah suatu lingkungan fisik yang terdiri dari iklim, topografi, tanah, hidrologi, dan vegetasi dimana pada batas-batas tertentu mempengaruhi kemampuan penggunaan lahan, data lahan terdiri dari iklim, topografi, vegetasi, tindakan pengelolaan manusia, dan pengaruh-pengaruh lain. (Navastara.,dkk, 2014)

Menurut Adisasmita (2013) Lahan memiliki fungsi dan kedudukan yang sangat penting, karena hampir semua kegiatan manusia senantiasa memerlukan lahan sebagai ruang nya, oleh karena itu dalam setiap rencana pembangunan, masalah lahan telah memperoleh perhatian serta penanganan yang sungguh-sungguh untuk mengendalikan, penggunaan, penguasaan, pemilikan dan pengalihann lahan yang berdampak negatif.

Kegiatan pembangunan di bidang keagrariaan dapat di bagi dua, yaitu pengembangan tata guna lahan dan tata agraria. Yang pertama, bertujuan agar lahan digunakan secara sesuai dengan kemampuan sifat fisik tanah bagi bebagai kegiatan pembangunan, dengan demikian diharapkan dapat memberikan manfaat yang optimal dan tetap terjaga kesetarian lingkungan. Tujuan yang kedua bidang kegrariaan yaitu menjamin penguasaan dan pemilikan tanah serta pengalihan hak atas tanah. Salah satu kegiatannya adalah pengembangan *land use* yang bertujuan mencegah kelebihan tanah atau dengan kata lain yaitu pemerataan dalam pemilikan lahan. Pemerataan pemilikan lahan disertai jaminan kejelasan status

lahan disertai jaminan kejelasan status lahan seharusnya dimasukkan pula dalam rencana penataan ruang wilayah di daerah.

### 2.5.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Alih Fungsi Lahan

Proses alih fungsi lahan pertanian ke penggunaan nonpertanian yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor. Ada tiga faktor penting yang menyebabkan terjadinya alih fungsi lahan sawah yaitu:

a. Faktor Eksternal

Merupakan faktor yang disebabkan oleh adanya dinamika pertumbuhan perkotaan, demografi maupun ekonomi.

b. Faktor Internal

Faktor ini lebih melihat sisi yang disebabkan oleh kondisi sosioekonomi rumah tangga pertanian pengguna lahan.

c. Faktor Kebijakan

Yaitu aspek regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat maupun daerah yang berkaitan dengan perubahan fungsi lahan pertanian. Kelemahan pada aspek regulasi atau peraturan itu sendiri terutama terkait dengan masalah kekuatan hukum, sanksi pelanggaran, dan akurasi objek lahan yang dilarang dikonversi.

(Navastara.,dkk, 2014)

Menurut Wahyunto (2001), perubahan penggunaan lahan dalam pelaksanaan pembangunan tidak dapat dihindari. Perubahan tersebut terjadi karena dua hal :

- a. Pertama adanya keperluan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang makin meningkat jumlahnya dan,
- b. Kedua berkaitan dengan meningkatnya tuntutan akan mutu kehidupan yang lebih baik. (Mustopa, 2011)

Berbeda dengan Lestari., dkk berpendapat bahwa konversi lahan di bagi menjadi dua yakni secara langsung dan tidak langsung, di tingkat wilayah secara tidak langsung dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti :

- a. Perubahan struktur ekonomi
- b. Pertumbuhan penduduk
- c. Arus urbanisasi
- d. Konsistensi implementasi rencana tata ruang.

Dan sedangkan secara langsung alih fungsi lahan di pengaruhi dari :

- a. Pertumbuhan pembangunan sarana transportasi
- b. Pertumbuhan lahan untuk industri
- c. Pertumbuhan sarana pemukiman
- d. Sebaran lahan sawah

### **2.5.3 Tujuan Alih Fungsi Lahan Sebagai Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan**

Menurut Undang-undang Nomor 2 tahun 2012 Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum bertujuan menyediakan tanah bagi pelaksanaan pembangunan guna meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa, negara, dan masyarakat dengan tetap menjamin kepentingan hukum Pihak yang Berhak. Pihak yang Berhak wajib melepaskan tanahnya pada saat pelaksanaan Pengadaan

Tanah untuk Kepentingan Umum setelah pemberian Ganti Kerugian atau berdasarkan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

#### 2.5.4 Dasar Hukum Alih Fungsi Lahan

Menurut Undang-undang No 25 Tahun 2004 Pembangunan Nasional adalah upaya yang dilaksanakan oleh semua komponen bangsa dalam rangka mencapai tujuan bernegara. Pembangunan Nasional diselenggarakan berdasarkan demokrasi dengan prinsip-prinsip kebersamaan, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, serta kemandirian dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan Nasional.

Berdasarkan Ketentuan Undang-Undang Nomor 41 tahun 2009 tentang perlindungan lahan pertanian pangan berkelanjutan, pada dasarnya melarang alih fungsi lahan pertanian, akan tetapi apabila kepentingan umum menghendaki, alih fungsi lahan tersebut diperkenankan dengan persyaratan; dilakukan kajian kelayakan strategis, disusun rencana alih fungsi lahan, dibebaskan kepemilikan haknya pemilik, disediakan lahan pengganti terhadap lahan yang dialih fungsikan. Dalam pasal lain juga disebutkan bahwa tanah untuk kepentingan umum digunakan untuk pembangunan Jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api. Sedangkan Kepentingan Umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.



## 2.6 Pandangan Islam Tentang Sosial Ekonomi

Sosial adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan kehidupan bermasyarakat, baik itu interaksi antar masyarakat yang satu dengan yang lain maupun dengan lingkungan alam sekitarnya. Manusia sebagai makhluk sosial juga tercantum dalam Al-Qur'an yaitu dalam surat Al Hujurat ayat 13.

يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَىٰ وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ لِتَعَارَفُوا إِنَّ أَكْرَمَكُمْ عِنْدَ اللَّهِ أَتْقَىٰكُمْ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ

13. Wahai manusia! Sungguh, Kami telah menciptakan kamu dari seorang laki-laki dan seorang perempuan, kemudian Kami jadikan kamu berbangsa-bangsa dan bersuku-suku agar kamu saling mengenal. Sesungguhnya yang paling mulia di antara kamu di sisi Allah ialah orang yang paling bertakwa. Sungguh, Allah Maha Mengetahui, Mahateliti.

Berlandaskan kerangka dinamika sosial ekonomi Islam, suatu pemerintahan harus dapat menjamin kesejahteraan masyarakat dengan menyediakan lingkungan yang sesuai untuk aktualisasi pembangunan dan keadilan melalui implementasi syari'ah. Syari'ah Islam termasuk syari'ah perekonomian mempunyai komitmen untuk menjadi sebab kebahagiaan dan kesejahteraan hidup manusia. Khususnya dalam bidang perekonomian. Tujuan syari'ah Islam adalah menciptakan keadilan dan kesejahteraan dalam berbisnis dan berusaha.

Hal itu terwujud dalam pembangunan dan pemerataan distribusi kekayaan yang dilakukan untuk kepentingan bersama dalam jangka panjang. Sebuah

masyarakat baru saja mencapai puncak kemakmuran dari segi materi, tetapi kejayaan tersebut tidak akan mampu bertahan lama apabila lapisan moral individu dan sosial sangat lemah, terjadi disintegrasi keluarga, dan ketegangan sosial. Salah satu cara yang paling kondusif dalam merealisasi visi kesejahteraan lahir dan batin bagi masyarakat yang sebagian masih berada di garis kemiskinan adalah dengan menggunakan sumber daya manusia secara efisien dan produktif dengan suatu cara yang membuat setiap individu mampu mempergunakan kemampuan artistik dan kreatif yang dimiliki oleh setiap individu tersebut dalam merealisasikan kesejahteraan mereka masing-masing.

Hal ini tidak akan dicapai jika tingkat pengangguran dan semi pengangguran yang tinggi tetap berlangsung. Sumber daya yang dilengkapi dengan keterampilan dan sikap mental terhadap pekerjaan serta kemampuan untuk berusaha sendiri merupakan modal utama bagi terciptanya pembangunan.

## **2.7 Studi Terdahulu**

Penelitian terdahulu adalah upaya peneliti untuk mencari perbandingan dan selanjutnya untuk menemukan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya di samping itu kajian terdahulu membantu penelitian dalam memposisikan penelitian serta menunjukkan orsinalitas dari penelitian.

Pada bagian ini peneliti mencantumkan berbagai hasil penelitian terdahulu yang terkait dengan penelitian yang hendak dilakukan, kemudian membuat ringkasannya, baik penelitian yang sudah terpublikasikan atau belum terpublikasikan (skripsi, tesis, disertasi dan sebagainya). Dengan melakukan langkah ini, maka akan dapat dilihat sejauh mana orisinalitas dan posisi penelitian

yang hendak dilakukan. Kajian yang mempunyai relasi atau keterkaitan dengan kajian ini antara lain:

**Tabel 2.1 Sintesa Teori**

| No | Teori                            | Sumber                                 | Tahun | Sinopsis Hasil Peneliti   |
|----|----------------------------------|--|-------|---|
| 1. | Pembangunan                      | Bratakusumah..dkk                      | 2005  | Pembangunan merupakan suatu proses untuk melakukan suatu perubahan bagi wilayah atau negara tersebut.   |
| 2. | Jalan                            | Undang-Undang No.38 Tahun 2004         | 2004  | Jalan dikelompokkan menjadi dua macam yaitu jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukan untuk jalan umum, sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh perorangan, instansi, badan usaha, dan lain-lain untuk kepentingan sendiri. |
| 3. | Jalan tol                        | Undang-Undang No.15 Pasal 1 Tahun 2005 | 2005  | Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.  |
| 4. | Tinjauan sosial ekonomi penduduk | Juariyah,.dkk                          | 2010  | Tinjauan sosial ekonomi penduduk meliputi aspek sosial, aspek sosial budaya, dan aspek ekonomi Desa dan peluang kerja berkaitan erat dengan kesejahteraan Desa  |
| 5. | Alih fungsi lahan                | Prasetya                               | 2015  | Alih fungsi lahan atau lazimnya disebut sebagai konversi lahan adalah perubahan fungsi sebagian atau seluruh kawasan lahan dari fungsinya semula (seperti yang direncanakan) menjadi fungsi lain yang menjadi dampak negatif (masalah) terhadap                         |

| No | Teori | Sumber | Tahun | Sinopsis Hasil Peneliti                   |
|----|-------|--------|-------|---|
|    |       |        |       | lingkungan dan potensi lahan itu sendiri. |

Sumber : Hasil Olahan,2021



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

**Tabel 2.2 Studi Terdahulu**

| No | Nama peneliti   | Judul  | Tujuan  | Metode analisis       | Hasil pembahasan  |
|----|---|--|---|-----------------------|---|
| 1  | Uswatun Khasanah, Nurhadji Nugraha, Wawan Kokotiasa, 2017 | Dampak pembangunan jalan tol Solo-Kertosono terhadap hak ekonomi masyarakat desa kasreman kecamatan Geneng kabupaten Ngawi | untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol SoloKertosono terhadap hak ekonomi masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. | deskriptif-kualitatif | bahwa pembangunan jalan tol Solo-Kertosono mengakibatkan dampak positif dan negatif. Dampak positif yaitu membuka peluang bagi pelaku usaha untuk membuka usaha sekitar pembangunan jalan tol, sedangkan dampak negatifnya pembangunan jalan tol menyebabkan pendapatan petani menurun karena lahan pertanian berkurang, tidak dapat mengurangi jumlah pengangguran di Desa Kasreman karena tidak adanya pelibatan masyarakat dalam pembangunan tersebut. |



**Tabel 2.2 Studi Terdahulu**

| No | Nama peneliti  | Judul   | Tujuan  | Metode analisis   | Hasil pembahasan   |
|----|--|---|---|---|--|
| 2  | Dhony Priyo Suseno, Soedarsono, Nina Anindyawati, 2017 | Analisis dampak jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi, lingkungan di desa Kaligangsa kulon kabupaten Brebes (studi kasus area pintu tol Brebes timur) | mengetahui dampak pengoperasian jalan tol<br>Pejagan -<br>Pemalang Seksi II terhadap faktor sosial, ekonomi dan lingkungan yang terjadi di desa Kaligangsa Kulon, Kecamatan Brebes, Kabupaten Brebes serta mengetahui faktor apa yang terpengaruh paling dominan. | analisis regresi linear berganda dengan menggunakan program SPSS v.16 | dampak jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi dan lingkungan masuk dalam kategori sedang. Indikator faktor sosial adalah harga tanah, keamanan dan ketertiban, pendatang baru, hubungan kekerabatan, dan akses warga. Indikator faktor ekonomi adalah matapencaharian, perubahan profesi, kesempatan berusaha, omzet usaha, dan lapangan pekerjaan baru. Indikator faktor lingkungan adalah kualitas udara, kemacetan lalu lintas, kebisingan, volume sampah, dan tata guna lahan. Variabel-variabel yang paling dominan ada pada faktor sosial sebesar 34,454%, kemudian faktor ekonomi sebesar 21,351%, dan faktor lingkungan sebesar 13,913% |



**Tabel 2.2 Studi Terdahulu**

| No | Nama peneliti  | Judul  | Tujuan   | Metode analisis       | Hasil pembahasan  |
|----|--|--|--|-----------------------|---|
| 3  | Sumaryoto, 2010  | Dampak keberadaan jalan tol terhadap kondisi fisik, sosial, dan ekonomi lingkungannya  | untuk mengetahui pengaruh dari kondisi fisik dan sosial ekonomi masyarakat sekitar jalan tol termasuk jalur lama setelah pembukaan (pasca konstruksi) di beberapa jalan tol di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa. | deskriptif            | Hasil penelitian menunjukkan bahwa di satu sisi keberadaan jalan tol dapat mempersingkat waktu tempuh dan meningkatkan bisnis aktivitas, tetapi di sisi lain itu juga membawa kerugian, seperti banyak orang bisnis sektor informal masyarakat di sepanjang jalan lama yang di temui penurunan pendapatan, pengurangan lahan pertanian, serta lingkungan degradasi.   |
| 4  | Triana Rosalina Noor, Ali Hamdan, Saifuddin, M. Athoiful Fanan, 2017 | Analisis dampak sosial ekonomi pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto (studi kasus kondisi sosial ekonomi masyarakat di kec. Wringinanom, kec. Kedamen, kec. Driyarejo kabupaten Gresik) Transjawa, pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi | Untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto terhadap mata pencaharian masyarakat di Kec. Wringinanom, Kec. Kedamean dan Kec. Driyorejo  | deskriptif kualitatif | Pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto belum berdampak apa-apa mata pencaharian pokok dan mata pencaharian masyarakat sekitar. Hal ini dikarenakan tidak semua responden di wilayah tersebut bekerja sebagai a petani, tetapi sebagai pegawai swasta / pengusaha / PNS. Konstruksi Tol Surabaya-Mojokerto hanya mempengaruhi 7%, yaitu 7% perubahan penduduk mereka bekerja dari petani ke petani lainnya. Beberapa orang menggunakan uang untuk membeli tanah ganti ke tanah baru, tapi ada juga yang dibeli ataubarang konsumsi untuk pembagian warisan |

**Tabel 2.2 Studi Terdahulu**

| No | Nama peneliti             | Judul   | Tujuan  | Metode analisis | Hasil pembahasan   |
|----|---------------------------|---|---|-----------------|--|
| 5  | Nabila Cahaya Putra, 2018 | Dampak Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Kelurahan Madyopuro Kecamatan Kedungkandang Kota Malang | untuk mengetahui gambaran dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap aspek ekonomi masyarakat Madyopuro dengan menggunakan metode analisa deskriptif. | deskriptif      | pembangunan jalan tol Pandaan-Malang berdampak positif terhadap aspek matapencaharian masyarakat, dimana ketika adanya pembangunan daerah tersebut membuat daerah tersebut ramai menjadi pusat perekonomian yang secara tidak langsung membuat tambahan maupun perubahan matapencaharian masyarakat. Bertambahnya maupun berubahnya matapencaharian berdampak terhadap jumlah pendapatan yang diterima masyarakat, dimana setelah adanya pembangunan jala tol Pandaan-Malang pendapatan yang diperoleh sebagian besar masyarakat meningkat. Bertambahnya jumlah pendapatan biasanya diikuti pula oleh bertambahnya tingkat peneluaran. Hal tersebut dialami oleh sebagian besar masyarakat Madyopuro karena mereka memilih menggunakan uang tambahannya untuk leisure. |





**Tabel 2.2 Studi Terdahulu**

| No | Nama peneliti        | Judul   | Tujuan   | Metode analisis       | Hasil pembahasan   |
|----|----------------------|---|--|-----------------------|--|
| 6  | Syifa Mustika Uzzari | DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS-JAWA TERHADAP LINGKUNGAN | mengetahui bagaimana dampak yang terjadi terhadap lingkungan yang digunakan untuk pembangunan jalan tol dan lingkungan sekitar jalan tol trans-Jawa. | kualitatif deskriptif | keberadaan jalan tol memang sangat dibutuhkan di Pulau Jawa, karena pertumbuhan ekonomi dan sosial di Pulau Jawa sangat membutuhkan transportasi yang cepat dan efisien. Salah satu dampaknya adalah terhadap tata ruang lahan pertanian yang ada di Pulau Jawa. Untuk itu masyarakat harus siap dalam menghadapi resiko atau dampak yang akan terjadi dan untuk lahan pertanian yang terkena dampak dari pembangunan jalan tol semestinya diberikan lahan pengganti karena pertanian sendiri merupakan penopang ekonomi negara. |

Sumber Hasil Olahan,2021





Dokumen ini adalah Arsip Miik :

**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## BAB III METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yang bersifat deduktif, pendekatan deduktif adalah pendekatan secara teoritik untuk mendapatkan konfirmasi berdasarkan hipotesis dan observasi yang telah dilakukan sebelumnya, Sugiyono (2011). Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Pada metode penelitian kualitatif fokus masalah penelitian melakukan pengkajian secara sistematis, mendalam dan bermakna, (Kriyantono, 2006).

Filsafat positivisme memandang realitas/ gejala/ fenomena itu dapat diklasifikasikan, relatif tetap, konkret, teramati, terukur, dan hubungan gejala bersifat sebab akibat. Penelitian pada umumnya dilakukan pada populasi atau sampel tertentu yang representative. Proses penelitian bersifat deduktif, dimana untuk menjawab rumusan masalah digunakan konsep atau teori sehingga dapat dirumuskan hipotesis. Untuk mengumpulkan data digunakan instrument penelitian. Data yang telah terkumpul selanjutnya dianalisis secara kuantitatif dengan menggunakan statistik deskriptif atau inferensial (Sugiyono, 2012).

Jenis penelitian dengan metode deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini juga dimaksudkan untuk memperoleh informasi mengenai kondisi wilayah di sekitar jalan tol Pekanbaru Dumai khususnya di Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Pekanbaru.

## **3.2 Lokasi Penelitian dan Waktu Pelaksanaan Penelitian**

### **3.2.1 Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian adalah tempat dimana penelitian melakukan penelitian, terutama sekali dalam menangkap fenomena atau penelitian yang sebenarnya terjadi dari objek yang diteliti dalam rangka mendapatkan data – data penelitian yang akurat. Penentuan lokasi yang dilakukan dengan sengaja. Pada penentuan lokasi penelitian, moleng (2012) menyatakan cara yang terbaik ditempuh dengan jalan mempertimbangkan langkah teori substantif dan menjejaki lapangan untuk mencari kesesuaian dengan kenyataan yang ada dilapangan, semacam keterlibatan geografis dan praktis seperti waktu, biaya dan tenaga perlu juga dijadikan bahan pertimbangan dalam penentuan lokasi penelitian. Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru. Pada penelitian ini, alasan peneliti memilih lokasi penelitian ini adalah karena Kelurahan Muara Fajar merupakan salah satu kelurahan yang dilalui dalam pembangunan tol Pekanbaru-Dumai, yang merupakan kawasan pintu tol.

### **3.2.2 Waktu Pelaksanaan Penelitian**

Waktu penelitian dilakukan selama selama 1 bulan setelah seminar proposal dari tanggal 10 Juli sampai dengan 9 Agustus 2021, selanjutnya dilakukan pengumpulan data sekunder, pengolahan, analisis dan penyusunan laporan hasil penelitian hingga seminar hasil penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.1 sebagai berikut :

**Tabel 3.1 Waktu Pelaksanaan Penelitian**

| No | Tahapan Dan Kegiatan Penelitian     | (Waktu/Bulan) |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |
|----|-------------------------------------|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|
|    |                                     | 2021          |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |
|    |                                     | 1             | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1  | Penyusunan proposal penelitian      | ■             | ■ | ■ | ■ |   |   |   |   |   |    |    |
| 2  | Seminar proposal                    |               |   |   |   |   |   | ■ |   |   |    |    |
| 3  | Pengumpulan data                    |               |   |   |   |   |   | ■ | ■ |   |    |    |
| 4  | Pengelolaan dan analisis data       |               |   |   |   |   |   |   |   | ■ | ■  | ■  |
| 5  | Penyusunan laporan hasil penelitian |               |   |   |   |   |   |   |   | ■ | ■  | ■  |
| 6  | Seminar hasil penelitian            |               |   |   |   |   |   |   |   |   |    | ■  |
| 7  | Sidang Skripsi                      |               |   |   |   |   |   |   |   |   |    | ■  |

Sumber : Hasil Olahan, 2021

### 3.3 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan skunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari pengamatan langsung dilapangan dan data yang diperoleh dari hasil wawancara dan pengisian kuesioner oleh responden pilihan, Sugiyono (2009). Data skunder merupakan data pendukung dari data pimer yang diperoleh dari studi literatur yang terkait seperti Badan Pertanahan Nasional, Utama Karya, dan Kantor Camat Rumbai.

#### 3.3.1 Sumber Data

Pada penelitian ini adapun data yang dikumpulkan yaitu : jurnal, artikel – artikel dan sebagainya yang berkaitan dengan studi. Teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan observasi lapangan, dokumentasi dan wawancara. Untuk data

instansi pemerintahan yang terkait yaitu : Kantor Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, Kantor Badan Pertanahan Nasional, Kantor Camat Rumbai serta Kantor Lurah Muara Fajar.

### 3.3.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam pelaksanaan ini teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti adalah :

Dalam pelaksanaan ini teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti adalah :

#### 1. Kuesioner

Sugiyono (2012) kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Teknik pengumpulan data berupa kuisisioner ini akan digunakan untuk menghimpun data primer khususnya untuk mengetahui pengaruh pembangunan jalan tol khususnya di wilayah Kelurahan Muara Fajar terhadap sosial, ekonomi serta lingkungan masyarakat sekitarnya.

Adapun pertanyaan penelitian yang menyangkut tentang pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya tol, pengaruh terhadap sosial seperti perubahan perilaku maupun perubahan keadaan, pengaruh terhadap lingkungannya, apakah ada perubahan fungsi lahan serta apakah adanya penggantian ganti rugi lahan. Adapun data informan serta kriteria informan, yang Penulis ajukan dalam penulisan, sebagai berikut:

#### a. Kriteria Informan

Kriteria informan yang ditentukan oleh penulis adalah:

1. Informan merupakan bagian dari masyarakat yang kawasannya merupakan kawasan pembangunan jalan tol.
  2. Informan memiliki informasi yang cukup guna melengkapi data temuan penulis.
- b. Profil Informan.

Subyek yang akan dijadikan informan utama dalam penulisan ini sebagai berikut:

1. Camat kecamatan Rumbai maupun Lurah Muara Fajar.
2. Kantor Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional Provinsi Riau serta Pimpinan Utama Karya.

## 2. Observasi

Observasi adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki. Pengamatan akan menjadi cara pengumpulan data yang baik apabila

- a. mengabdikan kepada tujuan penelitian;
- b. direncanakan secara sistematis;
- c. dicatat dan dihubungkan dengan proporsi – proporsi yang umum;
- d. dapat dicek dan dikontrol validitas, realibilitas, dan ketelitiannya, (Utama, 2012).

## 3.4 Populasi dan Teknik Sampling

### 3.4.1 Populasi

Menurut Sugiyono (2012) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu

yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Apabila seseorang ingin meneliti semua elemen yang ada dalam wilayah penelitian, maka penelitiannya merupakan penelitian populasi, populasi dibatasi sebagai jumlah kelompok atau individu yang paling sedikit mempunyai satu sifat yang sama.

Adapun populasi penduduk di kelurahan Muara Fajar Timur adalah 4.670 jiwa, yang mana terdiri dari 1.148 Kepala Keluarga (Sumber Badan Pusat Statistik Pekanbaru Kecamatan dalam Angka,2020)

### 3.4.2 Sampel

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut, ataupun bagian kecil dari anggota populasi yang diambil menurut prosedur tertentu sehingga dapat mewakili populasinya. Untuk menentukan sampel dari populasi digunakan perhitungan maupun acuan tabel yang dikembangkan para ahli. Untuk menentukan jumlah sampel peneliti menggunakan rumus slovin Ridwan (2005).

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

Keterangan :

- $n$  = Jumlah Sampel
- $N$  = Jumlah Total Populasi
- $e$  = Batas Toleransi Error

### 3.4.3 Teknik Sampling

Sampel atau contoh merupakan bagian dari populasi yang dipelajari dalam sebuah penelitian yang kemudian hasilnya akan dianggap menjadi gambaran bagi



populasi asalnya, namun bukan populasi itu sendiri. Sampel dianggap sebagai perwakilan dari populasi yang hasilnya mewakili keseluruhan gejala yang telah diteliti atau diamati. Menurut Sugiyono (2008) sampel merupakan suatu bagian dari keseluruhan serta karakteristik yang dimiliki oleh sebuah populasi. Apabila populasi tersebut besar sehingga para peneliti tentunya tidak memungkinkan untuk mempelajari keseluruhan yang ada pada populasi tersebut beberapa kendala yang akan dihadapi di antaranya seperti dana yang terbatas, tenaga dan waktu maka dalam hal ini perlunya menggunakan sampel yang dipelajari dari sampel tersebut maka akan mendapatkan kesimpulan yang nantinya diberlakukan untuk populasi.

Untuk mendapatkan informasi yang diperlukan terutama mengenai pengaruh transmigrasi, akan dilakukan melalui penyebaran kuesioner untuk disampaikan kepada responden yaitu masyarakat yang bertempat tinggal di Kelurahan Muara Fajar Timur. Teknik sampling *Probability* sampling, pada penelitian digunakan *probability sampling* karena teknik pengambilan sampling *Probability Sampling* adalah teknik yang digunakan untuk pengambilan sample dimana seluruh elemen memiliki peluang untuk terpilih menjadi sample. Dengan memakai teknik ini, itu berarti tidak ada kendala apapun untuk melakukan penelitian terhadap probabilitas atau kemungkinan dari elemen manapun apabila terpilih sebagai sample. Berikut ini tabel Jumlah penduduk di Kecamatan Rumbai Tahun 2020.

**Tabel 3.2 Jumlah Penduduk di Kecamatan Rumbai Tahun 2020**

| No | Kelurahan         | Jumlah Penduduk | Jumlah Rumah Tangga | Rata-rata jumlah ART (jiwa) |
|----|-------------------|-----------------|---------------------|-----------------------------|
| 1  | Umban Sari        | 13.049          | 3.038               | 4,3                         |
| 2  | Rumbai Bukit      | 7.600           | 1.861               | 4,1                         |
| 3  | Muara Fajar Timur | 4.670           | 1.148               | 4,1                         |
| 4  | Palas             | 10.005          | 2.456               | 4,1                         |
| 5  | Sri Meranti       | 19.823          | 4.054               | 4,9                         |
| 6  | Agrowisata        | 4.195           | 1.062               | 4,0                         |
| 7  | Maharani          | 2.264           | 565                 | 4,0                         |
| 8  | Rantau Panjang    | 1.388           | 320                 | 4,3                         |
| 9  | Muara Fajar Barat | 4.884           | 1.215               | 4,0                         |
|    | <b>Jumlah</b>     | <b>67.878</b>   | <b>15.719</b>       | <b>37,7</b>                 |

Sumber : Badan Pusat Statistik Pekanbaru Kecamatan dalam Angka, 2020

Jumlah Kepala Keluarga yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur sebanyak 1.148 KK, Untuk menghemat waktu dan biaya peneliti tersebut kemudian memutuskan untuk melakukan penelitian dengan menggunakan sampel berdasarkan rumus slovin, batas toleransi kesalahan yang ditetapkan adalah 10%.

Di bawah ini adalah cara penyelesaiannya :

Rumus slovin :

$$n = N / (1 + N \cdot e^2)$$

$$n = 1148 / (1 + 1148 \cdot (10\%)^2)$$

$$n = 1148 / (1 + 1148 \cdot (0,1)^2)$$

$$n = 1148 / (1 + 1148 \cdot (0,01))$$

$$n = 1148 / (1 + 11,48)$$

$$n = 1148 / 12,48$$

$$n = 91,98 = \text{dibulatkan menjadi } 92 \text{ KK}$$

Adapun sampel dalam penelitian ini yaitu sebanyak 92 KK

### 3.5 Metode Analisis

Di dalam metode analisis ini digunakan cara yang sesuai dengan perumusan masalah dan tujuan di dalam penelitian ini. Adapun analisis pengolahan data yang digunakan adalah analisis kualitatif deskriptif. Deskriptif kualitatif adalah proses mengatur, mengurutkan, mengelompokkan, memberi kode, mengkategorikan dan menafsirkan data dan informasi kualitatif dan kuantitatif tanpa ada hitungannya. Jenis penelitian dengan metode deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini juga dimaksudkan untuk memperoleh informasi mengenai kondisi wilayah di sekitar kawasan tol Pekanbaru Dumai khususnya Kelurahan Muara Fajar.

### 3.6 Variabel Penelitian

Menurut Wirartha, variabel sering dinyatakan sebagai faktor-faktor yang berperan dalam penelitian atau gejala yang akan diteliti Wirartha, (2006). Variabel dalam suatu penelitian ditentukan oleh landasan teori dan ditegaskan oleh hipotesis penelitian. Lebih lanjut dikatakan variabel dalam penelitian dapat dikategorikan menjadi empat klasifikasi, yaitu : variabel nominal, variabel ordinal, variabel interval dan variabel rasio. Menurut Sugiyono (2009), variabel adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Berikut ini merupakan tabel variabel penelitian :

**Tabel 3.3 Variabel Penelitian**

| Sasaran  | Variabel   | Metode   |
|--|--|--|
| Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• tingkat pendidikan</li> <li>• pekerjaan</li> <li>• sosial budaya</li> <li>• Mobilitas penduduk</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif kualitatif (kuesioner)</li> </ul> |
| Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat Pendapatan</li> <li>• Kesempatan membuka usaha baru</li> <li>• Pelanggan baru</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif kualitatif (kuesioner)</li> </ul> |
| Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap lingkungan masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis dampak terhadap lingkungan</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis deskriptif kualitatif (kuesioner)</li> </ul> |

Sumber : Hasil Olahan, 2021



**TABEL 3.4 DESIGN SURVEY**

| Sasaran  | Variabel                           | Indikator  | Jenis Data | Sumber Data | Teknik Pengumpulan Data | Ceklis Data |
|--|------------------------------------|--|------------|-------------|-------------------------|-------------|
| Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap sosial masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai        | Dampak terhadap sosial masyarakat  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• tingkat pendidikan</li> <li>• pekerjaan</li> <li>• sosial budaya</li> <li>• Mobilitas penduduk</li> </ul> | kualitatif | masyarakat  | kuisisioner             |             |
| Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap perekonomian masyarakat yang terkena dampak pembebasan lahan untuk pembangunan tol Sumatera Pekanbaru-Dumai. | Dampak terhadap Ekonomi Masyarakat | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat Pendapatan</li> <li>• Kesempatan membuka usaha baru</li> <li>• Pelanggan baru</li> </ul>          | kualitatif | masyarakat  | kuisisioner             |             |



|   |                                   |   |                   |                   |                    |  |
|---|-----------------------------------|---|-------------------|-------------------|--------------------|--|
| <p>Mengidentifikasi kondisi yang timbul terhadap lingkungan pada tahap pasca konstruksi dilingkungan masyarakat sekitar jalan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur.</p> | <p>Dampak Terhadap Lingkungan</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menurunnya kualitas udara akibat adanya pembangunan jalan tol</li> <li>• Pembangunan jalan tol menimbulkan polusi udara bagi lingkungan</li> <li>• Rawan longsor akibat penebangan pohon pada pembangunan jalan tol</li> <li>• Terjadinya kerusakan hutan lindung pada kawasan pembanguan jalan tol</li> <li>• Berkurangnya resapan air akibat pembangunan jalan tol,</li> <li>• Terganggu aliran air pada drainase di sekitar jalan tol</li> <li>• Meningkatnya kebisingan dan getaran dari kegiatan jalan tol</li> </ul> | <p>kualitatif</p> | <p>masyarakat</p> | <p>kuisisioner</p> |  |
|---|-----------------------------------|---|-------------------|-------------------|--------------------|--|



## BAB IV

### GAMBARAN UMUM

#### 4.1. Gambaran Umum Kecamatan Rumbai

##### 4.1.1. Letak dan Geografis

Kecamatan Rumbai merupakan salah satu kecamatan di wilayah kota pekanbaru, terdiri atas 73 RW dan 281 RT. Luas wilayah kecamatan Rumbai adalah 128,85 km<sup>2</sup> dengan luas masing-masing kelurahan sebagai berikut :

- |                                |                         |
|--------------------------------|-------------------------|
| a. Kelurahan Umban Sari        | : 9,30 km <sup>2</sup>  |
| b. Kelurahan Rumbai Bukit      | : 11,03 km <sup>2</sup> |
| c. Kelurahan Muara Fajar Timur | : 15,41 km <sup>2</sup> |
| d. Kelurahan Palas             | : 24,20 km <sup>2</sup> |
| e. Kelurahan Sri Meranti       | : 9,34 km <sup>2</sup>  |
| f. Kelurahan Agrowisata        | : 16,89 km <sup>2</sup> |
| g. Kelurahan Maharani          | : 7,42 km <sup>2</sup>  |
| h. Kelurahan Rantau Panjang    | : 11,16 km <sup>2</sup> |
| i. Kelurahan Muara Fajar Barat | : 24,10 km <sup>2</sup> |

Adapun batas-batas wilayah di Kecamatan Rumbai adalah sebagai berikut :

- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kecamatan Rumbai Pesisir
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar
- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Siak
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kecamatan Senapelan

dan Kecamatan Payung Sekaki

**Tabel 4.1 Jarak Ibukota Kecamatan dengan Kelurahan di Kecamatan Rumbai Tahun 2020**

| No | Ibu Kota Kecamatan | Kelurahan         | Jarak lurus (km) |
|----|--------------------|-------------------|------------------|
| 1. | Rumbai Bukit       | Umban Sari        | 6,2              |
|    |                    | Rumbai Bukit      | 2,1              |
|    |                    | Muara Fajar Timur | 10,1             |
|    |                    | Palas             | 6,2              |
|    |                    | Sri Meranti       | 5,6              |
|    |                    | Agrowisata        | 2,4              |
|    |                    | Maharani          | 1,1              |
|    |                    | Rantau Panjang    | 2,0              |
|    |                    | Muara Fajar Barat | 8,0              |

Sumber : Kantor Camat Rumbai, 2021

Berdasarkan Tabel 4.1 diatas dapat dilihat jarak Ibukota Kecamatan dengan kelurahan yang paling jauh terdapat di kelurahan Muara Fajar Timur dengan jaraklurus 10,1 Km namun jarak yang paling dekat dengan Ibukota Kecamatan yaitu Kelurahan Maharani 1,1 km.

**Tabel 4.2 Luas Wilayah Kecamatan Rumbai Menurut Kelurahan Tahun 2020**

| No     | Kelurahan         | Luas (Ha) | Persentase |
|--------|-------------------|-----------|------------|
| 1      | Umban Sari        | 9,30      | 7,22       |
| 2      | Rumbai Bukit      | 11,03     | 8,56       |
| 3      | Muara Fajar Timur | 15,41     | 11,96      |
| 4      | Palas             | 24,20     | 18,78      |
| 5      | Sri Meranti       | 9,34      | 7,25       |
| 6      | Agrowisata        | 16,89     | 13,11      |
| 7      | Maharani          | 7,42      | 5,76       |
| 8      | Rantau Panjang    | 11,16     | 8,66       |
| 9      | Muara Fajar Barat | 24,10     | 18,70      |
| Jumlah |                   | 128,85    | 100,00     |

Sumber : Kantor Camat Rumbai, 2021



Berdasarkan Tabel 4.2 kelurahan yang paling luas wilayahnya adalah Kelurahan Palas yaitu berkisar 24,20 hektar, bila dipersentasekan 18,78 % dari luas kecamatan Rumbai sedangkan kelurahan yang paling kecil terdapat di kelurahan Maharani berkisar 7,42 hektare bila dipersentasekan 5,76 % dari luas wilayah kecamatan Rumbai.

#### 4.1.2. Kependudukan

Jumlah penduduk kecamatan rumbai mencapai 67.878 jiwa pada tahun 2019. Angka ini mengalami peningkatan sebesar 0,1 persen dari tahun 2018. Kepadatan penduduknya mencapai 525 jiwa/Km<sup>2</sup>.

**Tabel 4.3 Luas, Jumlah Penduduk dan Rumah Tangga di Kecamatan Rumbai Tahun 2020**

| No | Kelurahan         | Luas (Km <sup>2</sup> ) | Jumlah Penduduk | Jumlah Rumah tangga |
|----|-------------------|-------------------------|-----------------|---------------------|
| 1  | Umban Sari        | 9,30                    | 13.049          | 3.038               |
| 2  | Rumbai Bukit      | 11,03                   | 7.600           | 1.861               |
| 3  | Muara Fajar Timur | 15,41                   | 4.670           | 1.148               |
| 4  | Palas             | 24,20                   | 10.005          | 2.456               |
| 5  | Sri Meranti       | 9,34                    | 19.823          | 4.054               |
| 6  | Agrowisata        | 16,89                   | 4.195           | 1.062               |
| 7  | Maharani          | 7,42                    | 2.264           | 565                 |
| 8  | Rantau Panjang    | 11,16                   | 1.388           | 320                 |
| 9  | Muara Fajar Barat | 24,10                   | 4.884           | 1.215               |
|    | Jumlah            | 128,85                  | 68.878          | 15.719              |

Sumber : BPS Kota Pekanbaru, 2020

Berdasarkan Tabel 4.3 diatas bahwa Kelurahan Sri Meranti memiliki jumlah penduduk yang paling tinggi yaitu 19.823 jiwa namun Kelurahan Rantau

Panjang memiliki jumlah penduduk yang paling sedikit yaitu berjumlah 1.388 jiwa

#### 4.2. Sejarah Kelurahan Muara Fajar Timur

Kelurahan Muara Fajar sekarang yang dahulunya berstatus Desa Muara Fajar yang berdiri sekitar tahun 1957 dengan Nama awal Desa Km.10 Rumbai. Menurut historisnya, sesuai dengan keterangan dari beberapa tokoh dan pemuka masyarakat yang ada, bahwa sampai akhir tahun 1957 ( lebih kurang 3 tahun sebelum Desa Km.10 Rumbai berdiri), penduduk yang ada di daerah ini berjumlah 91 orang/ jiwa atau 29 Kepala Keluarga, dari jumlah tersebut sejumlah 21 Kepala Keluarga berasal dari suku melayu pedalaman seperti Suku Sakai, berjumlah 8 Keluarga, sedangkan sisanya berasal dari Suku Jawa, Sunda, Minang dan Suku Melayu diluar Suku Sakai. Setelah beberapa tahun kemudian mereka satu persatu mulai pindah kedaerah lain terutama daerah Duri, Muara Basung, Kandis dan daerah sekitarnya, dan sebahagiannya lagi lebih memilih untuk menjadi penduduk daerah Desa Km.10 Rumbai.

Perubahan Desa menjadi Kelurahan terjadi karena akselerasi dan dinamika pembangunan yang dilakukan dalam perkembangan kotamadya Daerah Tingkat II Pekanbaru dan ditambah dengan pesatnya pertumbuhan penduduk baik akibat angka kelahiran penduduk secara alami maupun akibat mobilitasi penduduk secara horizontal di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Maka Tidak dapat dihindari perlunya kotamadya Pekanbaru Untuk di mekarkan. Sepuluh tahun kemudian, berdasarkan keputusan gubernur Kepala Daerah Tk.1 Riau Nomor SK. 267/VI/1997 tanggal 4 juni 1997 status Desa Muara Fajar

ditingkatkan Menjadi Kelurahan dengan Kelurahan Muara Fajar Kecamatan Rumbai Kota Pekanbaru.

#### **4.3. Keadaan Geografis Kelurahan Muara Fajar Timur**

Kelurahan Muara Fajar Timur merupakan salah satu kelurahan yang berada di wilayah Kecamatan Rumbai. Pada pemerintahan sekarang, Kelurahan Muara Fajar Timur dikepalai oleh seorang Lurah yang bernama Ismu Vebrian Arioka, S.STP, M.Si di kelurahan Muara Fajar Timur terdiri dari 8 (delapan) RW dan 24 RT. Luas wilayah Kelurahan Muara Fajar Timur adalah 15,41 m<sup>2</sup> ,dengan KK sebanyak 1.148 Jiwa.

Kelurahan Muara Fajar Timur memiliki Batas Wilayah:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kelurahan Minas Jaya
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Rumbai Bukit
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kelurahan Tebing Tinggi Okura
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Sungai Takuana

#### **4.4. Demografi**

Jumlah penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur berdasarkan data Tahun 2020 berjumlah 4.670 jiwa, dengan laki-laki sebanyak 2.419 jiwa dan perempuan sebanyak 2.251 jiwa dengan jumlah kepala keluarga sebanyak 1.148 KK. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari tabel berikut ini:

**Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur Menurut Jenis Kelamin**

| No | Jumlah Penduduk | Jumlah Penduduk Laki-Laki | Jumlah Penduduk Perempuan |
|----|-----------------|---------------------------|---------------------------|
| 1  | 4.670           | 2.419                     | 2.251                     |

Sumber : BPS Kecamatan Rumbai Dalam Angka,2020

Dari tabel di atas maka terlihat jelas bahwa penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur yang lebih tinggi adalah laki-laki dibandingkan perempuan. Adapun jumlah penduduk menurut rumah tangganya adalah sebagai berikut.

**Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur Menurut Rumah Tangga**

| No | Jumlah Penduduk | Jumlah Rumah Tangga | Rata-rata Jumlah RT |
|----|-----------------|---------------------|---------------------|
| 1  | 4.670           | 1.148               | 4,06                |

Sumber : BPS Kecamatan Rumbai Dalam Angka,2020

Dari tabel di atas maka terlihat jelas bahwa penduduk Kelurahan Muara Fajar Timur memiliki Jumlah rumah Tangga sebesar 1.148 Jiwa dengan Rata-rata jumlah Rumah Tangga sebanyak 4,06 Jiwa.

#### 4.5. Agama

Masalah keagamaan dalam masyarakat tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakatnya. Karena kondisi keagamaan suatu wilayah amat penting untuk melihat kondisi umum dalam kehidupan dalam kehidupan beragama mereka. Di Kelurahan Muara Fajar Timur umumnya masyarakatnya menganut agama islam, meskipun penganut agama lain juga ada. Mereka pada umumnya menghargai kepercayaan masing-masing dan tidak mau mencampuri yang menyangkut pengamalan ajaran masing-masing.

#### 4.6. Gambaran Umum Tol Pekanbaru-Dumai

Jalan tol Permai, yang merupakan salah satu ruas dari Jalan Tol Trans-Sumatera (JTTS), ini dibangun oleh anak usaha BUMN PT Hutama Karya (Persero) (HK) bernama PT Hutama Karya Infrastruktur (HKI) sejak tahun 2017. Jalan tol dengan panjang 131 km tersebut terdiri dari 6 (enam) seksi yakni yaitu Seksi 1 Pekanbaru – Minas (9,5km), Seksi 2 Minas –Kandis Selatan (24,1km), Seksi 3 Kandis Selatan –Kandis Utara (16,9km), Seksi 4 Kandis Utara –Duri Selatan (26,2 km), Seksi 5 Duri Selatan –Duri Utara (29,45km), dan Seksi 6 (Duri Utara –Dumai (25,05km).

Jalan tol terpanjang ketiga di Indonesia ini memiliki 5 (lima) simpang susun yakni Simpang Susun Minas, Simpang Susun Kandis Selatan, Simpang Susun Kandis Utara, Simpang Susun Duri Selatan, dan Simpang Susun Duri Utara; 1 (satu) *junction* yakni Junction Duri; 4 (empat) jembatan di Sungai Tekuana, Sungai Bangso, Sungai Sam-Sam dan Sungai Mandau, serta 5 (lima) *underpass* di Seksi 4.

Unsur ekosistem tetap menjadi perhatian dalam pembangunan jalan tol Permai. 5 (lima) *underpass* di Tol Permai ini merupakan *underpass* perlintasan gajah. Pembangunan *underpass* gajah ini dilakukan mengingat daerah tersebut merupakan daerah yang kerap dilintasi kawanan gajah. Adanya *underpass* ini memungkinkan para gajah berpindah dari satu titik ke titik lainnya. *Clearance* dari *underpass* perlintasan gajah ini sendiri setinggi 5,1 m, dengan lebar antara 25-45 meter. *Underpass* ini juga nantinya

dilengkapi *landscape* berisikan berbagai jenis tanaman-tanaman yang disukai gajah.



**Gambar 4.1 Gerbang Tol Pekanbaru-Dumai**



## BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

### 5.1. Karakteristik Responden Profil Masyarakat

Karakteristik profil responden adalah profil terhadap objek penelitian yang dapat memberikan persepsi/pendapat terhadap hasil penelitian mengenai Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan di Kelurahan Muara Fajar Timur. Dimana untuk menilai hal tersebut, maka responden dalam penelitian ini adalah masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur khususnya yang terdampak akan adanya pembangunan jalan tol tersebut. Penelitian ini sebanyak 92 sampel sebagai responden dalam penelitian ini.

Data-data yang diperoleh kemudian diolah sehingga diperoleh gambaran secara menyeluruh dan terperinci jumlah total dari item yang dipertanyakan sehingga akan mudah untuk dinilai secara kuantitatif.

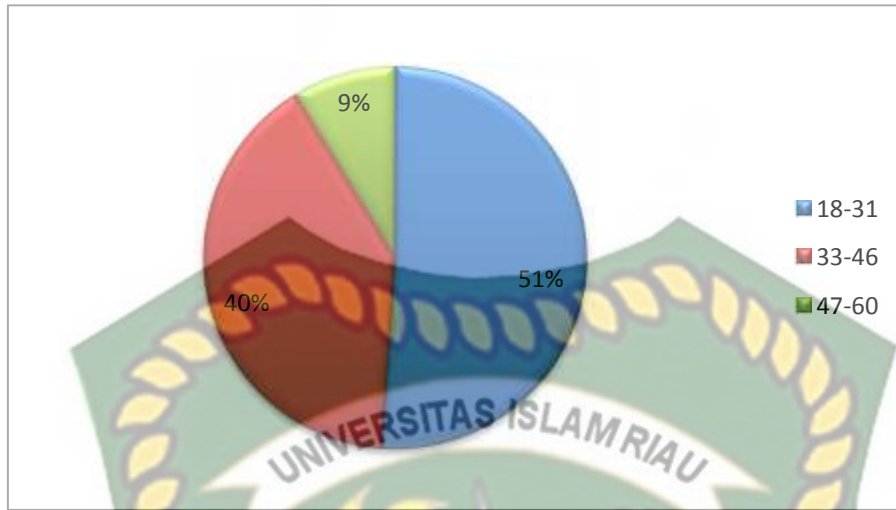
#### 5.1.1. Umur

Proporsi identitas responden berdasarkan umur menggambarkan tingkat pengalaman dan kedewasaan pola pikir responden, dari hasil penyebaran kuesioner terhadap 92 orang responden di Kelurahan Muara Fajar Timur adalah responden dengan rentang usia 18-60 tahun.

**Tabel 5.1 Responden Berdasarkan Kelompok Umur**

| Umur  |       | Frequency | Percent |
|-------|-------|-----------|---------|
| Valid | 18-31 | 47        | 51,1    |
|       | 33-46 | 37        | 40,2    |
|       | 47-60 | 8         | 8,7     |
|       | Total | 92        | 100,0   |

*Sumber : Hasil Analisis, 2021*



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.1 Karakteristik Umur Responden**

Karakteristik umur responden berdasarkan umur diperoleh rata-rata sekitar 18-31 tahun dengan presentasi 51,1%. Begitupun pada penduduk dengan rata-rata umur sekitar 33-46 tahun dengan presentase 40,2%, dan pada penduduk dengan rata-rata umur sekitar 47-60 tahun dengan persentase 8,7%.

Data pada tabel 5.1 menunjukkan bahwa dari 92 responden yang terdiri dari 47 orang berada pada tingkat usia aktif, dimana pada usia tersebut sangat diharapkan sekali bahwa jawaban atau penilaian yang diberikan responden pada koesioner yang diberikan penulis benar-benar sesuai dengan kondisi yang terjadi atau sementara berlangsung selama ini mengenai pengaruh pembangunan jalan tol terhadap kondisi sosial,ekonomi dan lingkungan di Kelurahan Muara Fajar Timur.

### 5.1.2. Jenis Kelamin

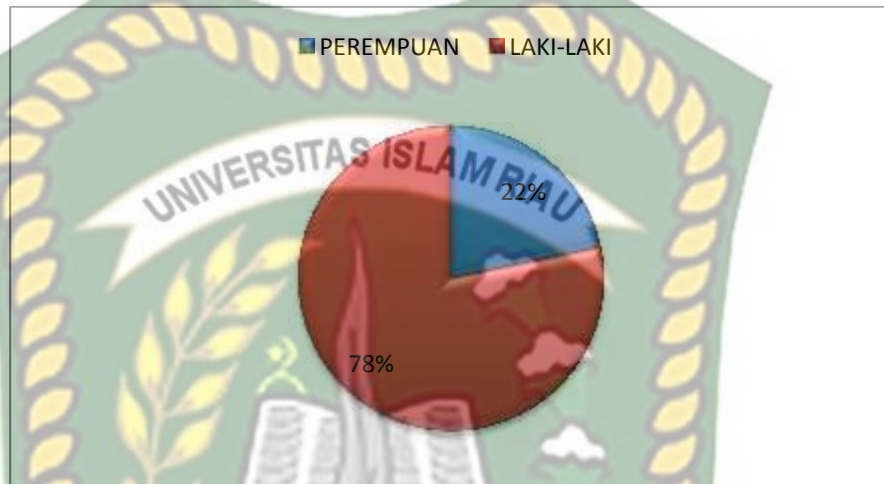
Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin ditunjukkan pada tabel 5.2 berikut ini:



**Tabel 5.2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

|       |           | Frequency | Percent |
|-------|-----------|-----------|---------|
| Valid | PEREMPUAN | 20        | 21,7    |
|       | LAKI-LAKI | 72        | 78,3    |
|       | Total     | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

Berdasarkan tabel 5.2 dapat diketahui bahwa responden yang digunakan dalam penelitian ini yang paling banyak adalah laki-laki yaitu sebanyak 72 orang atau 78,3%. Sedangkan responden wanita sebanyak 20 orang atau 21,7%.

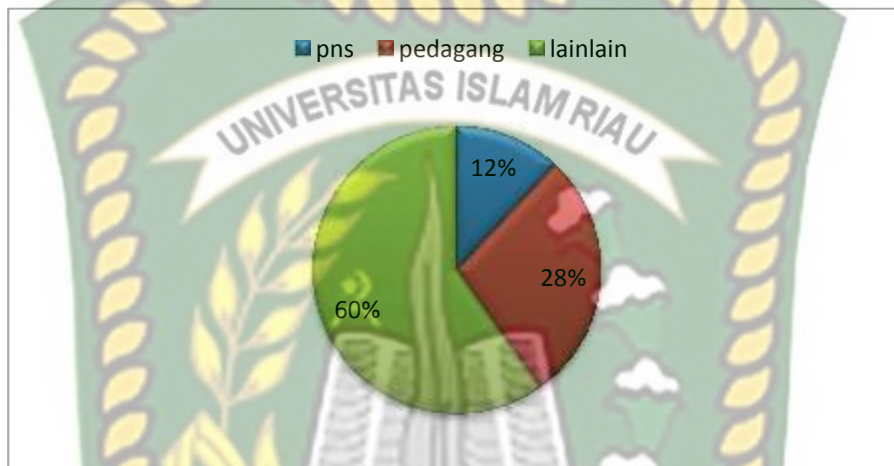
### 5.1.3. Pekerjaan

Pekerjaan seseorang seringkali mempengaruhi seseorang dalam mengambil keputusan. Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan ditunjukkan pada tabel 5.3 berikut ini:

**Tabel 5.3 Responden Berdasarkan Pekerjaan**

|       |          | Frequency | Percent |
|-------|----------|-----------|---------|
| Valid | pns      | 11        | 12,0    |
|       | pedagang | 26        | 28,3    |
|       | lainlain | 55        | 59,8    |
|       | Total    | 92        | 100,0   |

*Sumber : Hasil Analisis,2021*



*Sumber : Hasil Analisis,2021*

**Gambar 5.3 Responden Berdasarkan Pekerjaan**

Pada tabel 5.3 menunjukkan bahwa pekerjaan sebagian responden adalah PNS yaitu sebanyak 11 orang atau 12% kemudian responden yang bekerja sebagai pedagang yaitu sebanyak 26 orang atau 28,3%. Berdasarkan jenis pekerjaan responden yang paling banyak adalah lain-lain, yang dimaksudkan lain-lain itu sendiri adalah pekerjaan seperti buruh, Ibu Rumah Tangga, Wiraswata, Tukang dan lain-lain, terdapat 55 orang atau 60%.

## 5.2. Kondisi Sosial Masyarakat

Menurut Kamus Bahasa Indonesia (2000) kondisi diartikan sebagai suatu keadaan atau situasi. Sedangkan kondisi sosial masyarakat didefinisikan sebagai suatu keadaan atau situasi masyarakat yang ada pada Negara tertentu dan pada saat tertentu (Kamus Umum Bahasa Indonesia, 2000). Berdasarkan pengertian tersebut kondisi sosial adalah suatu keadaan yang berhubungan erat dengan keadaan atau situasi yang ada di dalam masyarakat tertentu yang terkait dengan keadaan sosial. Mengidentifikasi kondisi pembangunan tol terhadap kondisi sosial masyarakat, berikut ini hasil jawaban dari responden.

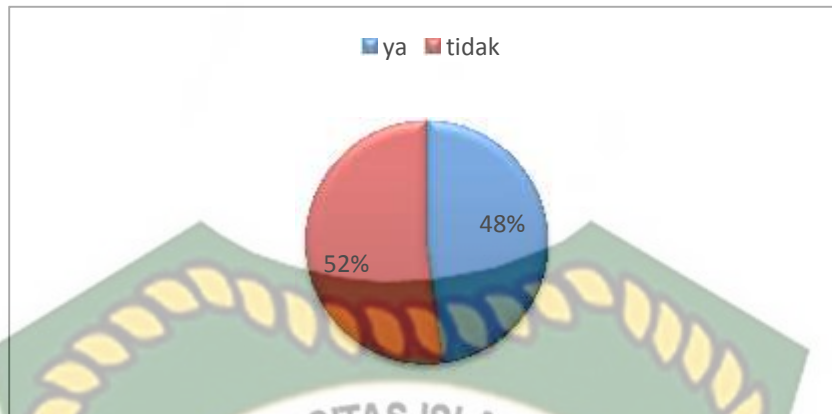
### 5.2.1. Pengaruh Tol Terhadap Kebisingan

Salah satu pengaruh pembangunan tol terhadap kondisi sosial masyarakat yaitu terhadap kebisingan, berikut ini jawaban responden terhadap pengaruh kebisingan kepada masyarakat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 5.4 Tanggapan Masyarakat Terhadap Adanya Kebisingan Akibat Pebangunan Jalan Tol**

|       |       | Frequency | Percent |
|-------|-------|-----------|---------|
| Valid | ya    | 44        | 47,8    |
|       | tidak | 48        | 52,2    |
|       | Total | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.4 Tanggapan Masyarakat Terhadap Adanya Kebisingan Akibat Pembangunan Jalan Tol**

Berdasarkan tabel tabel 5.4, sebanyak 48% responden menyatakan adanya kebisingan akibat pembangunan jalan tol, dan sebanyak 52% responden menyatakan tidak adanya kebisingan akibat pembangunan jalan tol tersebut. Kebisingan masuk kedalam kondisi sosial karena jika adanya kebisingan dari aktifitas sekitar mengakibatkan terganggunya aktivitas sosial dari masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian dapat dinyatakan bahwa tidak adanya muncul kebisingan yang berpengaruh kepada masyarakat akibat adanya pembangunan jalan tol tersebut.

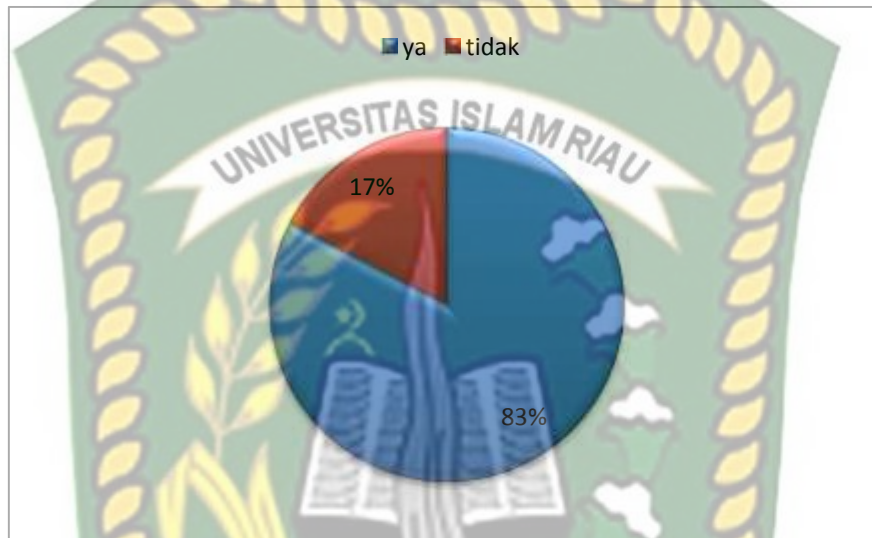
### **5.2.2. Pengaruh Tol Terhadap Hubungan Sosial Sesama Masyarakat**

Adapun pengaruh pembangunan tol terhadap kondisi sosial masyarakat yaitu terhadap hubungan sosial masyarakat, berikut ini jawaban responden terhadap pengaruh hubungan sosial masyarakat pada tabel 5.5.

**Tabel 5.5 Tanggapan Masyarakat Terhadap Hubungan Sosial Sesama Masyarakat**

|       |       | Frequency | Percent |
|-------|-------|-----------|---------|
| Valid | ya    | 76        | 82,6    |
|       | tidak | 16        | 17,4    |
|       | Total | 92        | 100,0   |

*Sumber : Hasil Analisis,2021*



*Sumber : Hasil Analisis,2021*

**Gambar 5.5 Tanggapan Masyarakat Terhadap Hubungan Sosial Sesama Masyarakat**

Berdasarkan tabel 5.5, sebanyak 17% responden menyatakan adanya kerenggangan hubungan sosial akibat pembangunan jalan tol, dan sebanyak 83% responden menyatakan tidak adanya kerenggangan hubungan sosial akibat pembangunan jalan tol tersebut. Berdasarkan hasil penelitian dapat dinyatakan bahwa tidak adanya kerenggangan hubungan sosial yang berpengaruh kepada masyarakat akibat adanya pembangunan jalan tol tersebut, masih terjalin dengan baiknya hubungan antara sesama masyarakat, baik sebelum adanya tol maupun setelah adanya tol di wilayah tersebut.

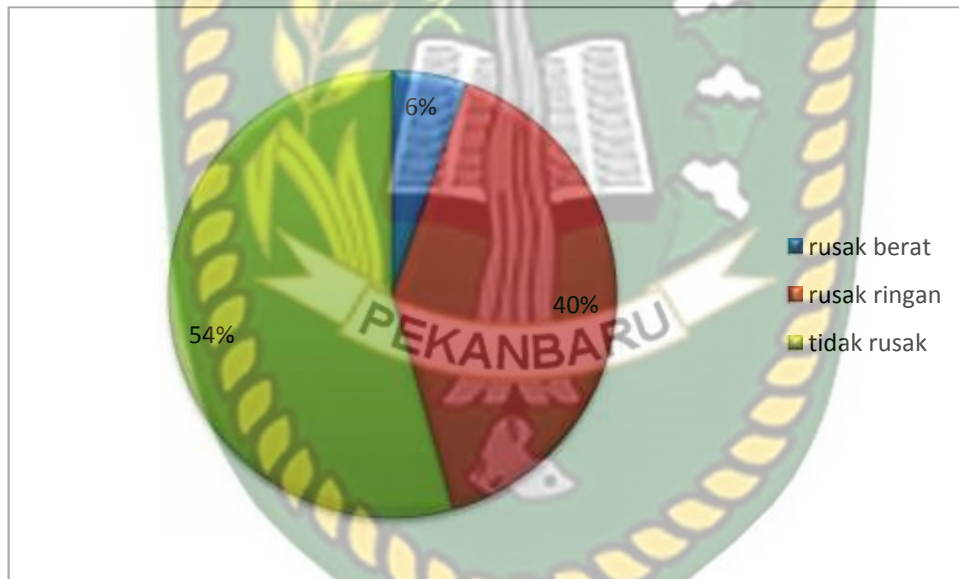
### 5.2.3. Pengaruh Tol Terhadap Kondisi Lingkungan disekitar Jalan Tol

Adapun pengaruh pembangunan tol terhadap kondisi lingkungan disekitar jalan tol, berikut ini jawaban responden terhadap pengaruh terhadap kondisi lingkungan disekitar jalan tol pada tabel 5.6.

**Tabel 5.6 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi Lingkungan Sekitar Jalan Tol**

|       |              | Frequency | Percent |
|-------|--------------|-----------|---------|
| Valid | rusak berat  | 5         | 5,4     |
|       | rusak ringan | 37        | 40,2    |
|       | tidak rusak  | 50        | 54,3    |
|       | Total        | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.6 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kondisi Lingkungan Sekitar Jalan Tol**

Berdasarkan tabel tabel 5.6, sebanyak 6% responden menyatakan kondisi lingkungan disekitar mengalami kerusakan berat, lalu sebanyak 40% responden kondisi lingkungan disekitar mengalami rusak ringan akibat pembangunan jalan tol tersebut dan sebanyak 54 % responden menyatakan tidak adanya kerusakan

lingkungan akibat pembangunan jalan tol tersebut. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak adanya kerusakan yang berarti yang timbul akibat pembangunan jalan tol tersebut.

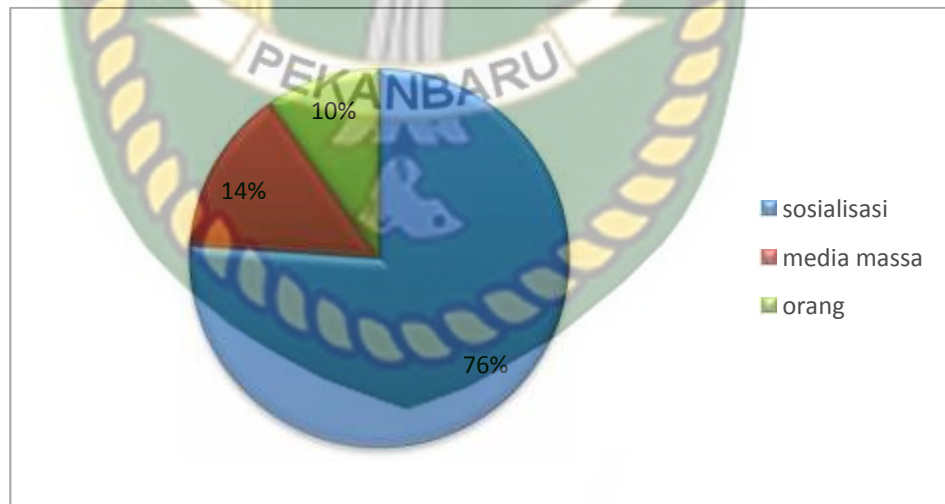
#### 5.2.4. Informasi Mengenai Pembangunan Tol

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah informasi mengenai pembangunan jalan tol, berikut ini jawaban responden informasi mengenai pembangunan jalan tol pada tabel 5.7.

**Tabel 5.7 Tanggapan Masyarakat Terhadap Informasi Mengenai Pembangunan Tol**

|       |             | Frequency | Percent |
|-------|-------------|-----------|---------|
| Valid | sosialisasi | 70        | 76,1    |
|       | media massa | 13        | 14,1    |
|       | orang       | 9         | 9,8     |
|       | Total       | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis, 2021



Sumber : Hasil Analisis, 2021

**Gambar 5.7 Tanggapan Masyarakat Terhadap Informasi Mengenai Pembangunan Tol**

Berdasarkan tabel 5.7, sebanyak 76% responden menyatakan mereka mendapatkan informasi terkait pembangunan jalan tol melalui sosialisasi yang disampaikan oleh pihak pemerintah, lalu sebanyak 14% responden menyatakan bahwa mendapatkan informasi pembangunan jalan tol dari media massa seperti koran dan sebanyak 10 % responden menyatakan mendapatkan informasi terkait pembangunan jalan tol dari orang disekitar atau masyarakat yang sudah tau informasi tersebut. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa informasi pembangunan jalan tol sudah jelas disampaikan dari pihak pemerintah terkait adanya pembangunan tersebut.

#### 5.2.5. Penggunaan Uang Ganti Rugi Lahan

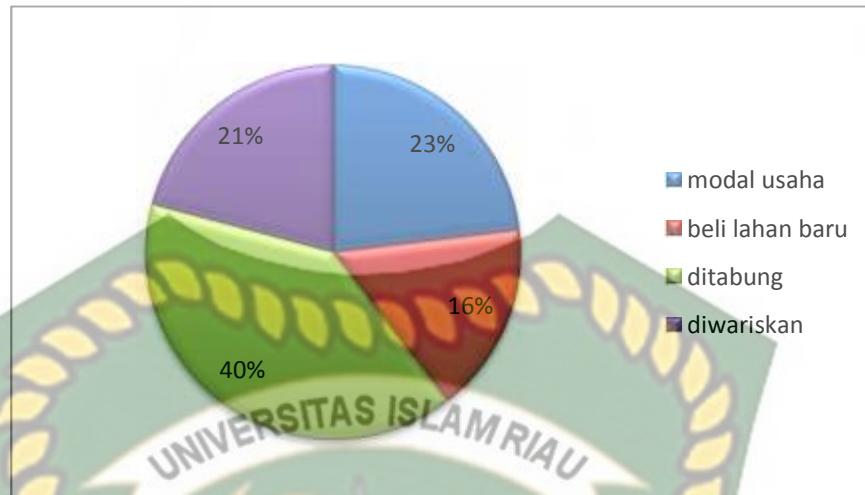
Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah penggunaan uang ganti rugi lahan bagi masyarakat, berikut ini jawaban responden penggunaan uang ganti rugi lahan pada tabel 5.8.

**Tabel 5.8 Tanggapan Masyarakat Terhadap Penggunaan Uang Ganti Rugi Lahan**

|       |                 | Frequency | Percent |
|-------|-----------------|-----------|---------|
| Valid | modal usaha     | 21        | 22,8    |
|       | beli lahan baru | 15        | 16,3    |
|       | ditabung        | 36        | 39,1    |
|       | diwariskan      | 19        | 20,7    |
|       | 5,00            | 1         | 1,1     |
|       | Total           | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021





Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.8 Tanggapan Masyarakat Terhadap Penggunaan Uang Ganti Rugi Lahan**

Berdasarkan tabel 5.8, sebanyak 23% responden menyatakan mereka menggunakan uang ganti rugi lahan untuk modal usaha, lalu sebanyak 16% responden menyatakan bahwa menggunakan uang ganti rugi lahan untuk membeli lahan baru, sebanyak 40 % responden menyatakan menggunakan uang ganti rugi lahan untuk ditabung, dan sebanyak 21% responden menyatakan uang ganti rugi lahan digunakan untuk diwariskan kepada anak maupun cucu. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa sebagian responden menabung uang ganti rugi lahan yang didapat dari pemerintah untuk digunakan pada masa yang akan datang.

### 5.3. Kondisi Ekonomi Masyarakat

Kondisi sosial ekonomi adalah suatu keadaan atau kedudukan yang yang diatur sosial dan merupakan seseorang dalam posisi tertentu dalam struktur sosial masyarakat, pemberian posisi ini disertai pula dengan posisi tertentu dalam struktur sosial masyarakat, pemberian posisi ini disertai pula dengan seperangkat

hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pembawa status (Dewi, 2009). Berikut ini hasil jawaban responden terkait kondisi ekonomi masyarakat akibat pengaruh pembangunan jalan tol.

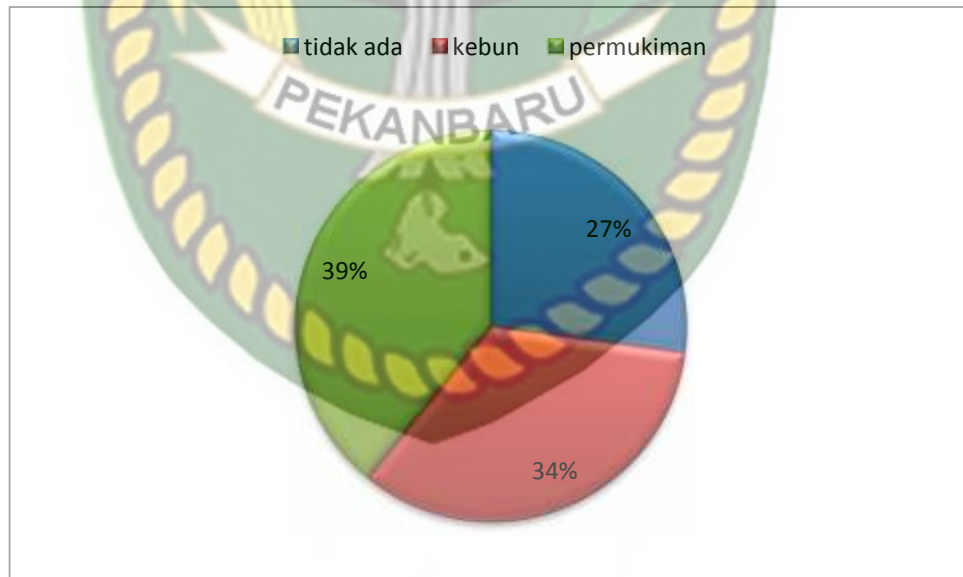
### 5.3.1. Kepemilikan Lahan Sebelum Ada Tol

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait kepemilikan lahan sebelum ada tol, berikut ini jawaban responden kepemilikan lahan sebelum ada tol pada tabel 5.9.

**Tabel 5.9 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Sebelum Ada Tol**

|       |            | Freaquency | Percent |
|-------|------------|------------|---------|
| Valid | Tidak ada  | 25         | 27,2    |
|       | Kebun      | 31         | 33,7    |
|       | permukiman | 36         | 39,1    |
|       | Total      | 92         | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.9 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Sebelum Ada Tol**

Berdasarkan tabel 5.9, sebanyak 27% responden menyatakan mereka tidak memiliki lahan kebun sebelum adanya tol, lalu sebanyak 34% responden menyatakan bahwa mereka memiliki lahan kebun sebelum adanya pembangunan jalan tol, dan sebanyak 39 % responden menyatakan mereka memiliki lahan permukiman sebelum adanya pembangunan jalan tol. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa responden lebih banyak memiliki lahan permukiman atau rumah sebelum adanya pembangunan jalan tol.

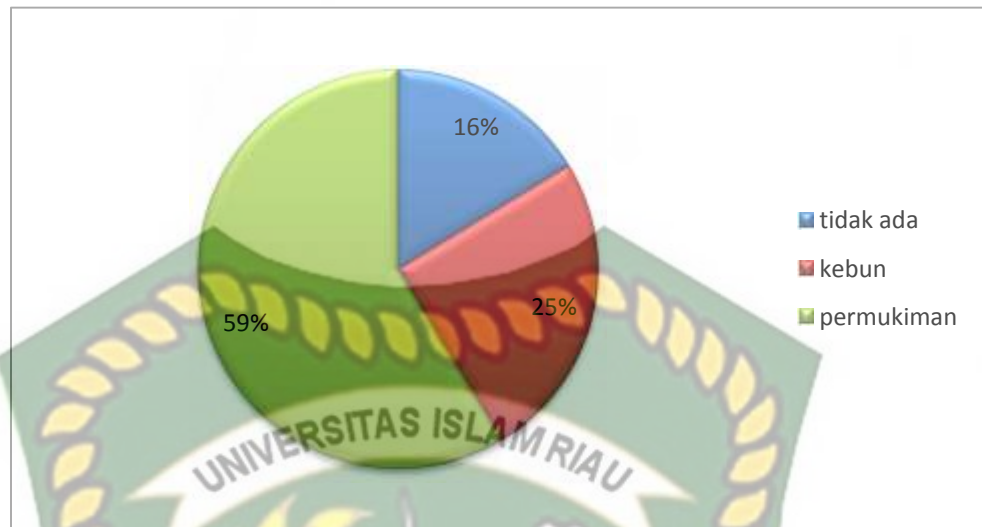
### 5.3.2. Pengaruh Tol Terhadap Kepemilikan Lahan Setelah ada Tol

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait kepemilikan lahan setelah ada tol, berikut ini jawaban responden kepemilikan lahan setelah ada tol pada tabel 5.10.

**Tabel 5.10 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Setelah Ada Tol**

|       |            | Frequency | Percent |
|-------|------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak ada  | 15        | 16,3    |
|       | kebun      | 23        | 25,0    |
|       | permukiman | 54        | 58,7    |
|       | Total      | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.10 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Lahan Setelah Ada Tol**

Berdasarkan tabel 5.10, sebanyak 16 % responden menyatakan mereka tidak memiliki lahan kebun setelah adanya tol, lalu sebanyak 25% responden menyatakan bahwa mereka memiliki lahan kebun setelah adanya pembangunan jalan tol, dan sebanyak 59 % responden menyatakan mereka memiliki lahan permukiman setelah adanya pembangunan jalan tol. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa responden lebih banyak memiliki lahan permukiman atau rumah setelah adanya pembangunan jalan tol. Hal tersebut dipengaruhi karena adanya tol sehingga kepemilikan permukiman atau rumah menjadi lebih meningkat.

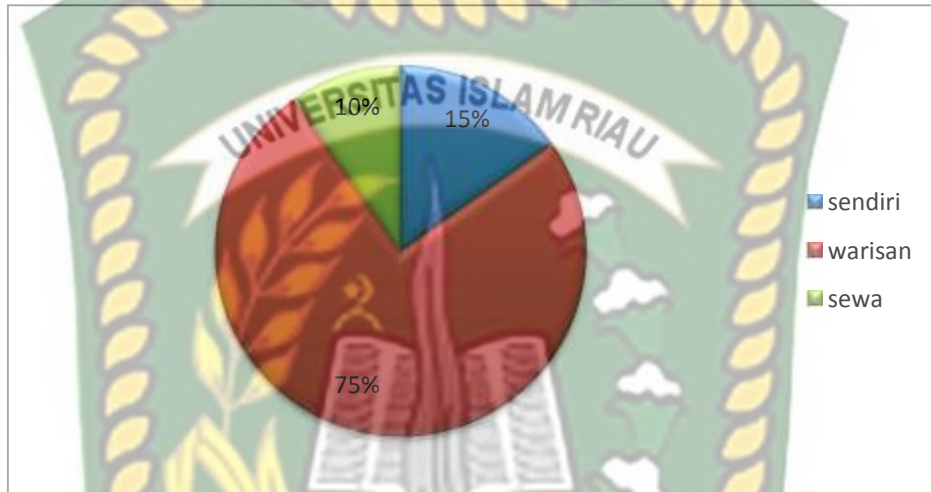
### 5.3.3. Pengaruh Tol Terhadap Kepemilikan Rumah

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait kepemilikan rumah, berikut ini jawaban responden kepemilikan rumah tabel 5.11.

**Tabel 5.11 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Rumah**

|       |         | Frequency | Percent |
|-------|---------|-----------|---------|
| Valid | sendiri | 14        | 15,2    |
|       | warisan | 69        | 75,0    |
|       | sewa    | 9         | 9,8     |
|       | Total   | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.11 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Rumah**

Berdasarkan tabel 5.11, sebanyak 15 % responden menyatakan mereka memiliki lahan permukiman/rumah milik sendiri, lalu sebanyak 75% responden menyatakan bahwa mereka memiliki lahan permukiman dari warisan, dan sebanyak 10% responden menyatakan mereka menyewa lahan tersebut. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa responden lebih banyak memiliki lahan permukiman dari warisan keluarga atau orangtua.

#### 5.3.4. Pengaruh Tol Terhadap Pendapatan Sebelum Adanya Tol

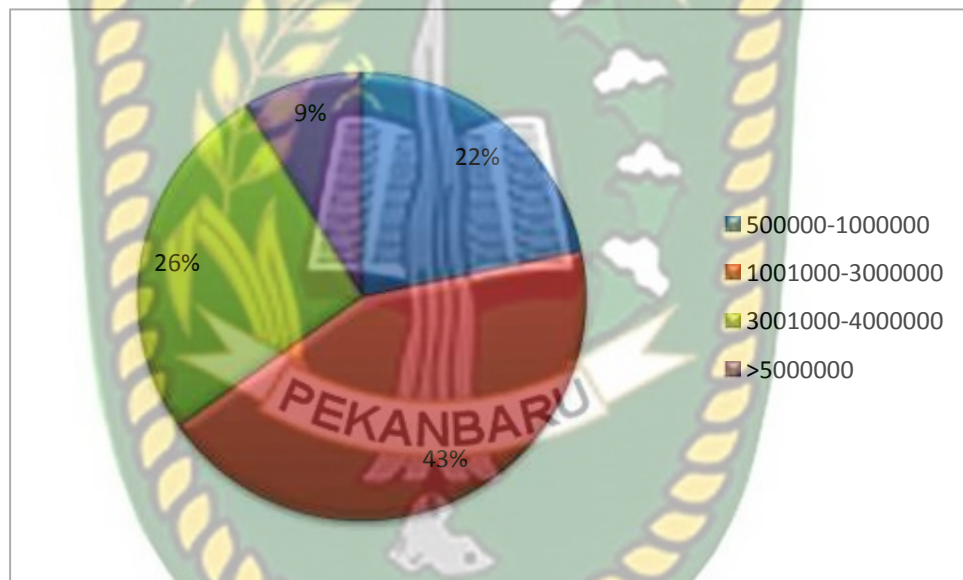
Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap pendapatan sebelum adanya tol, berikut ini jawaban

responden pengaruh tol terhadap pendapatan sebelum adanya tol pada tabel tabel 5.12.

**Tabel 5.12 Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Sebelum adanya Tol**

|       |                 | Frequency | Percent |
|-------|-----------------|-----------|---------|
| Valid | 500000-1000000  | 20        | 21,7    |
|       | 1001000-3000000 | 40        | 43,5    |
|       | 3001000-4000000 | 24        | 26,1    |
|       | >5000000        | 8         | 8,7     |
|       | Total           | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.12 Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Sebelum adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.12, sebanyak 22 % responden menyatakan mereka memiliki pendapatan sebesar Rp 500.000-1000.000 sebelum adanya tol, lalu sebanyak 43% responden menyatakan bahwa mereka memiliki memiliki pendapatan sebesar Rp 1001.000-3000.000, dan sebanyak 26% responden menyatakan mereka memiliki pendapatan sebesar Rp 3001.000-4000.000 dan

sebanyak 9% responden memiliki pendapatan sebesar Rp >5000.000. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa responden lebih banyak memiliki pendapatan sebesar kisaran 1001.000-3.000.000 perbulannya sebelum adanya tol.

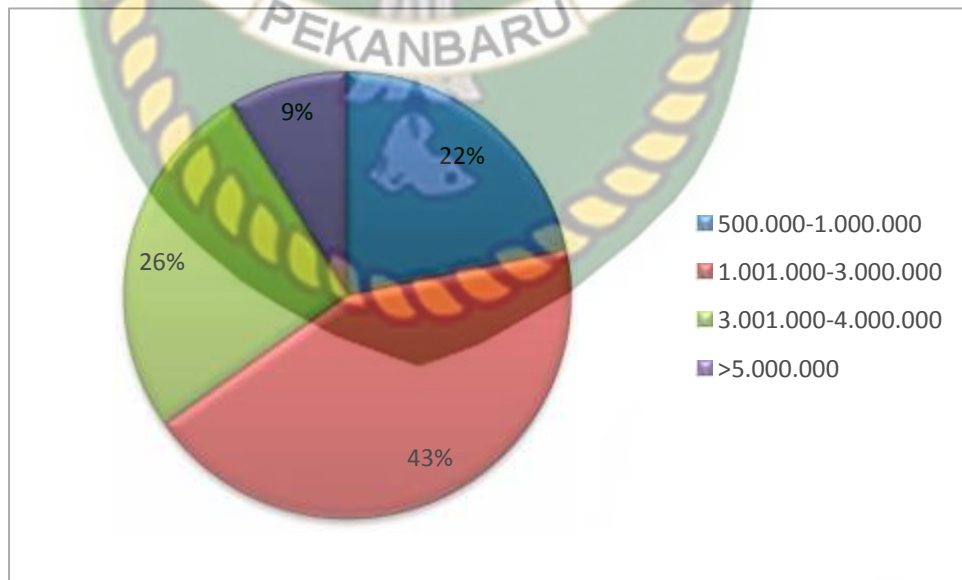
### 5.3.5. Pengaruh Tol Terhadap Pendapatan Setelah adanya Tol

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap pendapatan setelah adanya tol, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap pendapatan setelah adanya tol pada tabel 5.13.

**Tabel 5.13 Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Setelah adanya Tol**

|       |                     | Frequency | Percent |
|-------|---------------------|-----------|---------|
| Valid | 500.000-1.000.000   | 20        | 21,7    |
|       | 1.001.000-3.000.000 | 40        | 43,5    |
|       | 3.001.000-4.000.000 | 24        | 26,1    |
|       | >5.000.000          | 8         | 8,7     |
|       | Total               | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.13 Tanggapan Masyarakat Terhadap Pendapatan Setelah adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.13, sebanyak 22 % responden menyatakan mereka memiliki pendapatan sebesar Rp 500.000-1000.000 sebelum adanya tol, lalu sebanyak 43% responden menyatakan bahwa mereka memiliki memiliki pendapatan sebesar Rp 1001.000-3000.000, dan sebanyak 26% responden menyatakan mereka memiliki pendapatan sebesar Rp 3001.000-4000.000 dan sebanyak 9% responden memiliki pendapatan sebesar Rp >5000.000. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa responden lebih banyak memiliki pendapatan sebesar kisaran 1001.000-3.000.000 perbulannya sebelum adanya tol. Tidak ada perbedaan pendapatan disaat adanya tol dan sebelum adanya tol.

### 5.3.6. Pengaruh Tol Terhadap Kepemilikan Usaha

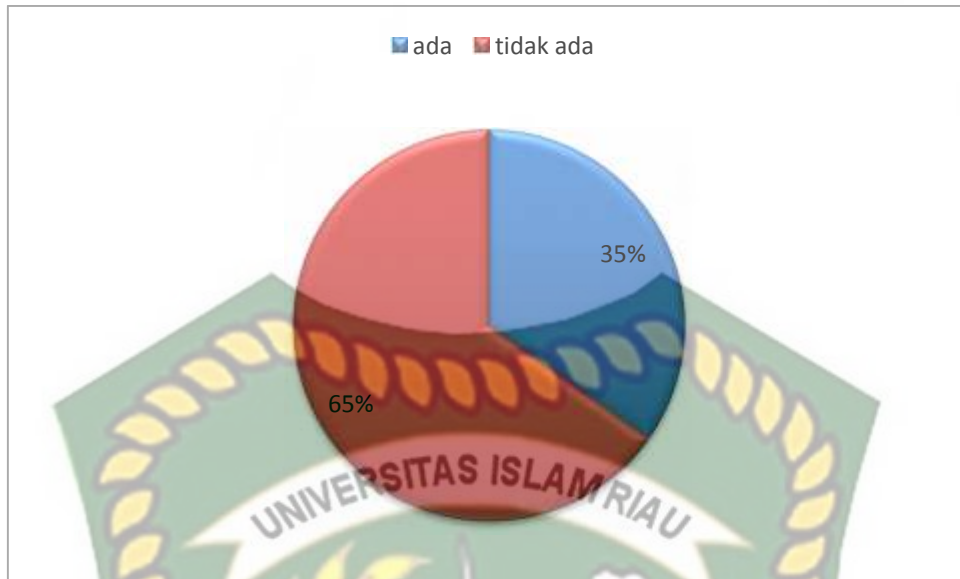
Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap kepemilikan usaha, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap kepemilikan usaha pada tabel 5.14.

**Tabel 5.14 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Usaha**

|       |           | Frequency | Percent |
|-------|-----------|-----------|---------|
| Valid | Ada       | 32        | 34,8    |
|       | tidak ada | 60        | 65,2    |
|       | Total     | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021





Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.14 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kepemilikan Usaha**

Berdasarkan tabel 5.14, sebanyak 65 % responden menyatakan tidak ada pengaruh terhadap usahanya setelah adanya tol, dan sebanyak 35% responden menyatakan ada pengaruh terhadap usahanya setelah adanya tol dikawasan tersebut. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa setelah adanya tol adanya pengaruh terhadap usaha yang dijalani, setelah adanya tol usaha-usaha disekitar kawasan menuju tol menjadi lebih banyak peminat, terutama usaha kelontong, makanan, usaha kartu e-toll, dan juga usaha tambal ban atau bengkel.



Sumber : Hasil Observasi Lapangan,2021  
**Gambar 5.15 Usaha di Kawasan Sekitar Jalan Tol**

#### 5.4. Kondisi Lingkungan

Pada Pertumbuhan ekonomi atau peningkatan taraf hidup masyarakat senantiasa menimbulkan dampak terhadap lingkungan hidup. Pertumbuhan ekonomi yang disebabkan oleh semakin banyaknya barang dan jasa yang dihasilkan masyarakat menyebabkan pencemaran lingkungan hidup berupa pencemaran udara, air dan darat. Mengatasi masalah pencemaran lingkungan hidup ini pemecahannya bukanlah untuk menghilangkan pencemaran itu sendiri, sebab hal ini tidak mungkin dilakukan apabila kita menghendaki kenaikan taraf hidup masyarakat, yang harus dipertimbangkan adalah tingkat pencemaran

optimal dari setiap kegiatan. Berikut ini hasil dari jawaban responden terkait pengaruh tol terhadap kondisi lingkungan disekitar.

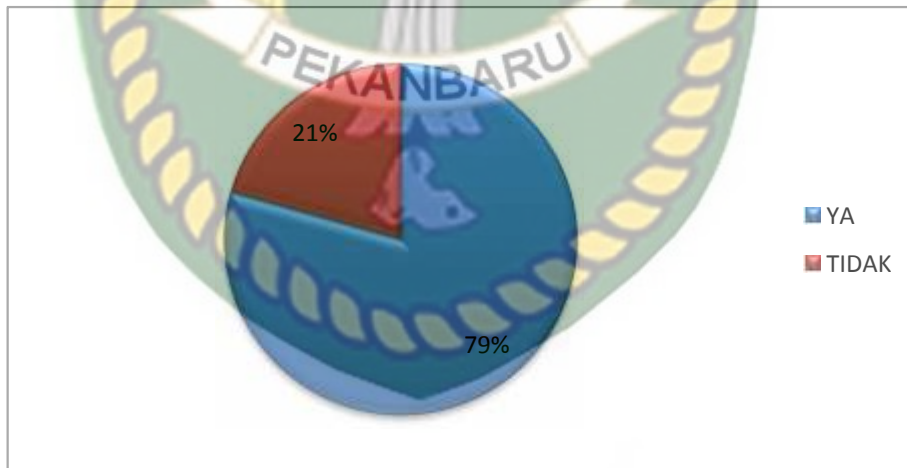
#### 5.4.1. Pengaruh Tol Terhadap Kualitas Udara Menurun Setelah Adanya Tol

Pada pembangunan tol salah satu pengaruh yang timbul terhadap lingkungannya ialah menurunnya kualitas udara, berikut ini tanggapan masyarakat terhadap menurunnya kualitas udara setelah adanya tol pada tabel 5.15.

**Tabel 5.15 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kualitas Udara Menurun Setelah Adanya Tol**

|       |                  | Frequency | Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak  | 41        | 44,6    |
|       | Netral           | 16        | 17,4    |
|       | Berdampak        | 32        | 34,8    |
|       | Sangat berdampak | 3         | 3,3     |
|       | Total            | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.16 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kualitas Udara Menurun Setelah Adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.15, sebanyak 79% responden menyatakan bahwa adanya penurunan kualitas udara dikawasan sekitar tol, dan sebanyak 21%

responden menyatakan tidak adanya penurunan kualitas udara disekitar kawasan tol setelah adanya tol dikawasan tersebut. Penurunan kualitas udara dikarenakan tingginya aktivitas sosial, termasuk kendaraan yang melintas sehingga berkurangnya udara segar disekitar kawasan.

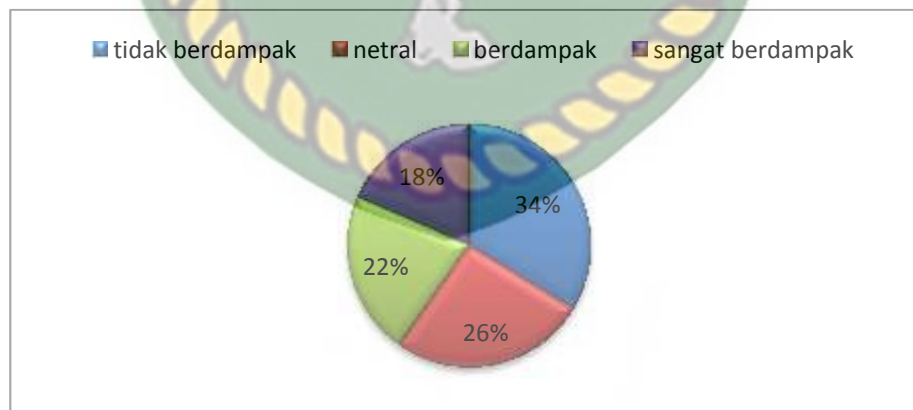
#### 5.4.2. Pengaruh Tol Terhadap Polusi Udara

Pada pembangunan tol salah satu pengaruh yang timbul terhadap lingkungannya ialah adanya polusi udara, berikut ini tanggapan masyarakat terhadap adanya polusi udara setelah adanya tol pada tabel 5.16.

**Tabel 5.16 Tanggapan Masyarakat Terhadap Polusi Udara Karena adanya Tol**

|       |                  | Frequency | Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak  | 31        | 33,7    |
|       | Netral           | 24        | 26,1    |
|       | Berdampak        | 20        | 21,7    |
|       | Sangat berdampak | 17        | 18,5    |
|       | Total            | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.17 Tanggapan Masyarakat Terhadap Polusi Udara Karena adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.16, sebanyak 34% responden menyatakan beranggapan tidak berdampaknya tol terhadap adanya polusi udara, sebanyak 26% responden menyatakan netral adanya tol berpengaruh terhadap polusi udara, sebanyak 22% responden menyatakan adanya tol berdampak pada polusi udara dan sebanyak 18% responden menyatakan sangat berdampak pembangunan jalan tol terhadap adanya polusi udara dikawasan tersebut. Pada hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terlalu berdampak adanya tol terhadap polusi udara disekitar kawasan, namun juga sangat berpengaruh pembangunan tol terhadap polusi udara karena tingginya mobilitas dikawasan tersebut baik sebelum adanya tol maupun setelah adanya tol, karena berada dikawasan jalan lintas yang memungkinkan banyaknya kendaraan yang melintas.

#### 5.4.3. Pengaruh Tol Terhadap Kawasan yang Rawan Longsor

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap kawasan yang rawan longsor, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap kawasan yang longsor pada tabel 5.17.

**Tabel 5.17 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kawasan yang Rawan Longsor Setelah adanya Tol**

|       |                 | Frequency | Percent |
|-------|-----------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak | 92        | 100,0   |

*Sumber : Hasil Analisis,2021*

Berdasarkan tabel 5.17, dapat disimpulkan bahwa tidak berpengaruh adanya tol terhadap kawasan yang dapat menyebabkan longsor, karena kawasan tersebut tidak berada pada kawasan lereng gunung.

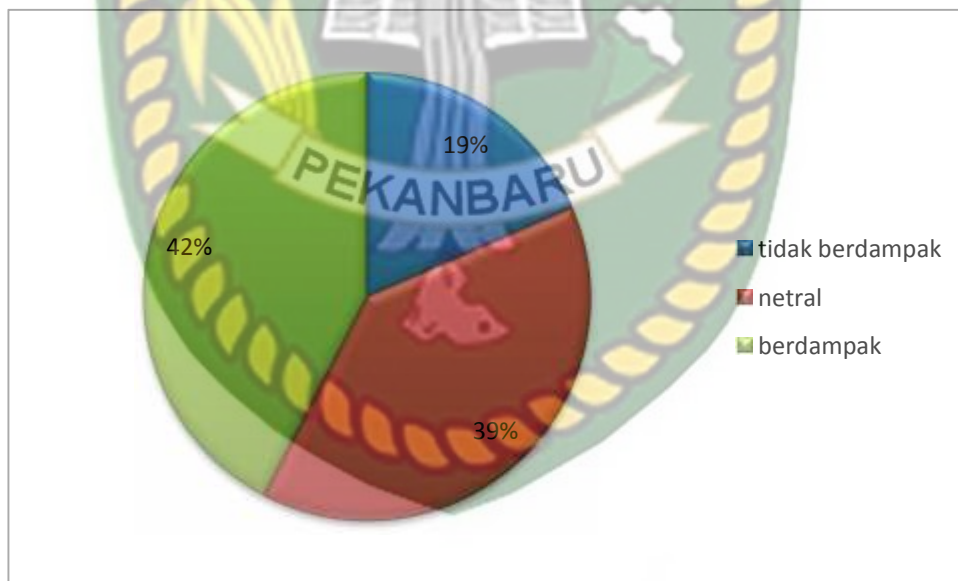
#### 5.4.4. Pengaruh Tol Terhadap Kerusakan Hutan Lindung

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap kerusakan hutan lindung setelah adanya tol, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap kerusakan hutan lindung setelah adanya tol pada tabel 5.18.

**Tabel 5.18 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kerusakan Hutan Lindung Setelah adanya Tol**

|       |                 | Frequency | Percent |
|-------|-----------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak | 17        | 18,5    |
|       | Netral          | 36        | 39,1    |
|       | Berdampak       | 39        | 42,4    |
|       | Total           | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.18 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kerusakan Hutan Lindung Setelah adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.18, sebanyak 19% responden menyatakan tidak berdampak kerusakan hutan lindung setelah adanya tol, sedangkan 39%

responden menyatakan netral, dan sebanyak 42% responden menyatakan adanya kerusakan hutan lindung karena adanya pembangunan jalan tol. Berdasarkan pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa sebanyak 42% responden setuju bahwa adanya kerusakan hutan lindung akibat adanya pembangunan jalan tol, karena kawasan tol tersebut sebelumnya merupakan hutan yang lalu dilakukan pelepasan kawasan hutan untuk dilakukannya pembangunan jalan tol, sehingga hilangnya ekosistem hutan lindung dikawasan tersebut.

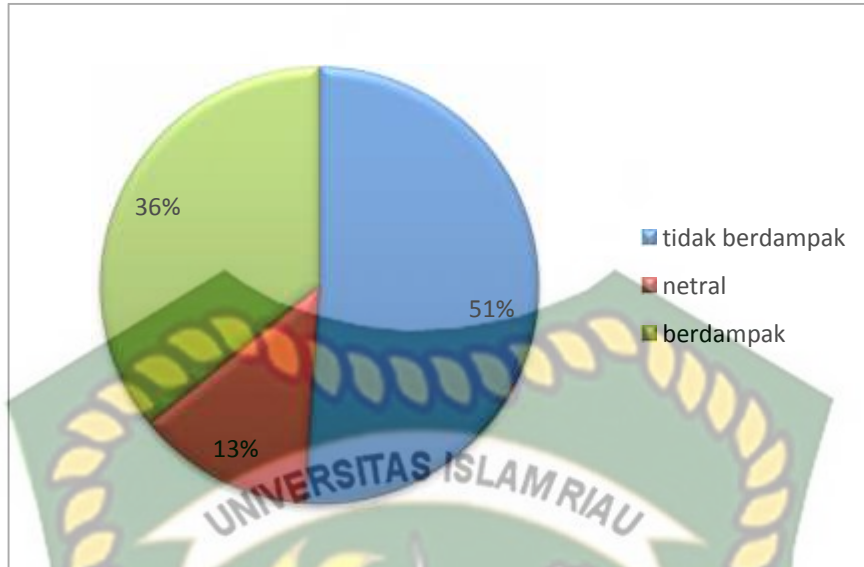
#### 5.4.5. Pengaruh Tol Terhadap Kurangnya Resapan Air

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap kurangnya resapan air setelah adanya tol, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap kurangnya resapan air setelah adanya tol pada tabel 5.19.

**Tabel 5.19 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kurangnya Resapan Air Setelah adanya Tol**

|       |                 | Frequency | Percent |
|-------|-----------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak | 47        | 51,1    |
|       | Netral          | 12        | 13,0    |
|       | Berdampak       | 33        | 35,9    |
|       | Total           | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.19 Tanggapan Masyarakat Terhadap Kurangnya Resapan Air Setelah adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.19, sebanyak 51% responden menyatakan tidak berdampak terhadap kurangnya resapan air setelah adanya tol, sedangkan 13% responden menyatakan netral, dan sebanyak 36% responden menyatakan berdampak kurangnya resapan air karena adanya pembangunan jalan tol. Berdasarkan pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa dikarenakan adanya pembangunan jalan tol ini, tidak berdampak besar pada resapan air dikawasan tersebut, masih tingginya resapan air dikawasan tersebut.

#### **5.4.6. Pengaruh Tol Terhadap Aliran Drainase Terganggu**

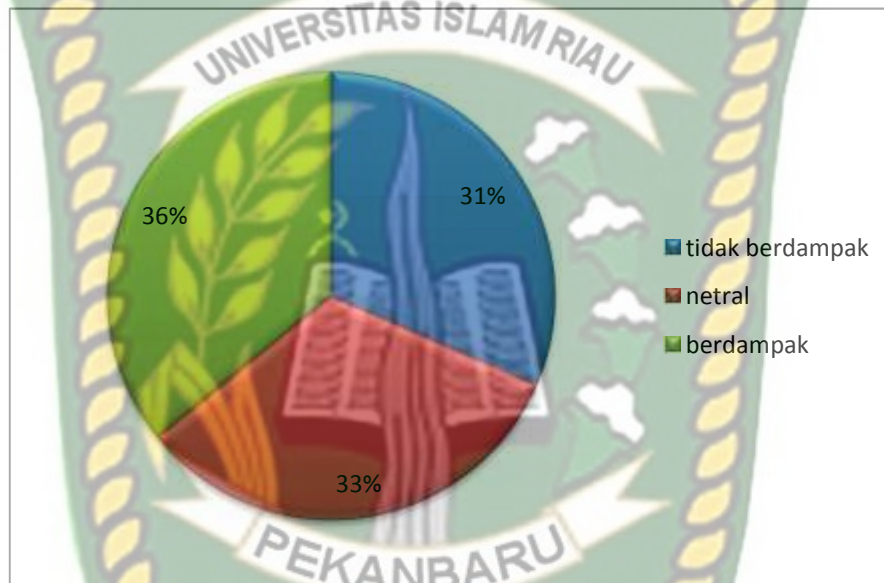
Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap terganggunya aliran drainase setelah adanya tol, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap terganggunya aliran drainase setelah adanya tol pada tabel 5.20.



**Tabel 5.20 Tanggapan Masyarakat Terhadap Aliran Drainase Terganggu Setelah adanya Tol**

|       |                 | Frequency | Percent |
|-------|-----------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak | 33        | 35,9    |
|       | Netral          | 30        | 32,6    |
|       | Berdampak       | 29        | 31,5    |
|       | Total           | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.20 Tanggapan Masyarakat Terhadap Aliran Drainase Terganggu Setelah adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.20, sebanyak 31% responden menyatakan tidak berdampak terhadap terganggunya aliran drainase setelah adanya tol, sedangkan 33% responden menyatakan netral, dan sebanyak 36% responden menyatakan berdampak terganggunya aliran drainase karena adanya pembangunan jalan tol. Berdasarkan pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa sangat terganggunya aliran drainase dikawasan tersebut, masih adanya kawasan yang drainasenya tidak teraliri dengan baik, dikarenakan adanya peningkatan aktivitas sehingga semakin

tinggi tingkat sampah yang dihasilkan, yang menyebabkan tersumbatnya aliran drainase dikawasan tersebut.

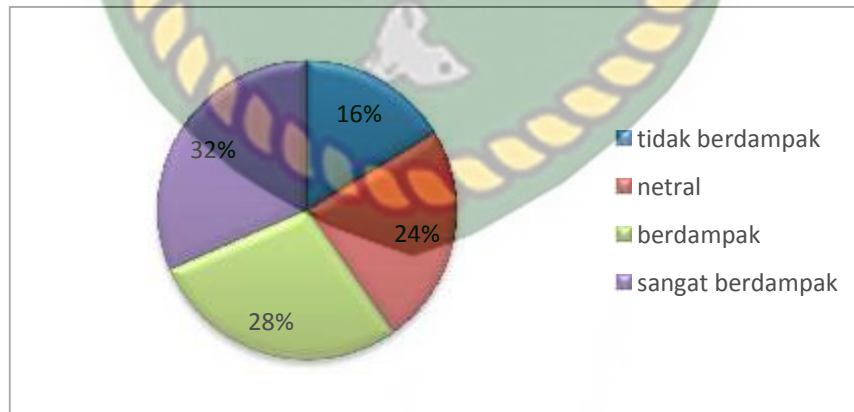
#### 5.4.7. Pengaruh Tol Terhadap Meningkatnya Kebisingan dan Getaran

Adapun pertanyaan yang ditanyakan terhadap responden ialah terkait pengaruh tol terhadap meningkatnya kebisingan dan getaran setelah adanya tol, berikut ini jawaban responden pengaruh tol terhadap meningkatnya kebisingan dan getaran setelah adanya tol pada tabel 5.21.

**Tabel 5.21 Tanggapan Masyarakat Terhadap Meningkatnya Kebisingan dan Getaran Setelah adanya Tol**

|       |                  | Frequency | Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|
| Valid | Tidak berdampak  | 15        | 16,3    |
|       | Netral           | 22        | 23,9    |
|       | Berdampak        | 26        | 28,3    |
|       | Sangat berdampak | 29        | 31,5    |
|       | Total            | 92        | 100,0   |

Sumber : Hasil Analisis,2021



Sumber : Hasil Analisis,2021

**Gambar 5.21 Tanggapan Masyarakat Terhadap Meningkatnya Kebisingan dan Getaran Setelah adanya Tol**

Berdasarkan tabel 5.21, sebanyak 16% responden menyatakan tidak berdampak terhadap meningkatnya kebisingan dan getaran setelah adanya tol, sedangkan 24% responden menyatakan netral, dan sebanyak 28% responden menyatakan berdampak meningkatnya kebisingan dan getaran karena adanya pembangunan jalan tol dan sebanyak 32% responden menyatakan sangat berdampak meningkatnya kebisingan dan getaran setelah adanya tol tersebut. Berdasarkan pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa adanya tol tersebut meningkatkan kebisingan serta getaran yang membuat masyarakat sedikit terganggu, karena tingginya mobilitas yang ada dikawasan tersebut, semakin adanya tol semakin banyak kendaraan yang melintas terutama kendaraan besar yang menyebabkan getaran dan kebisingan.

#### **5.5. Pengaruh Pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Faktor Sosial,Ekonomi dan Lingkungan**

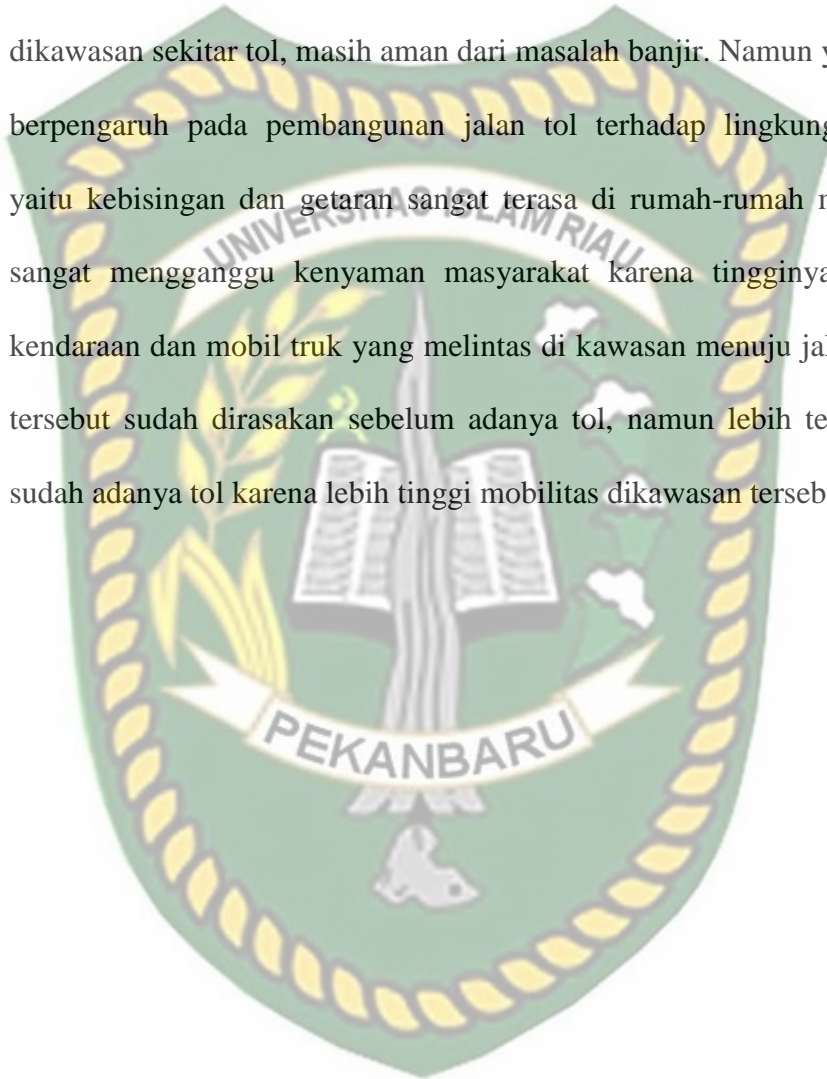
Dari hasil penelitan dan analisis didapatkan kesimpulan bahwa :

1. Kondisi pembangunan tol pekanbaru-Dumai terhadap faktor Sosial masyarakat disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur dari hasil analisis dan penelitian diketahui bahwa tidak ada kerenggangan hubungan sosial antar rukun tetangga yang terganggu, tetap terjalinnya hubungan sosial yang baik, tidak adanya kerusakan lingkungan yang berarti disekitar kawasan, masyarakat mendapatkan informasi terkait adanya pembangunan jalan tol dari sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah setempat, dan uang ganti rugi lahan yang didapatkan oleh

masyarakat yang terkena dampak lebih banyak ditabung daripada digunakan untuk lainnya.

2. Kondisi pembangunan tol Pekanbaru-Dumai terhadap faktor ekonomi masyarakat disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur dari hasil analisis dan penelitian diketahui bahwa kepemilikan lahan sebelum dan sesudah adanya tol yaitu kepemilikan atau peruntukan untuk permukiman/tempat tinggal, tidak adanya perubahan yang berarti sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan tol, rata-rata dari masyarakat kepemilikan rumah berasal dari warisan orangtua, pendapatan masyarakat kisaran Rp 1.001.000 – 3.000.000 dari sebelum adanya tol maupun setelah adanya tol pendapatan masyarakat tidak mengalami perubahan yang berarti, pendapatan masih distandart upah minimum regional kota Pekanbaru, dan beberapa masyarakat setempat memiliki usaha seperti usaha rumah makan, kedai harian, berjualan kartu e-toll dan usaha bengkel.
3. Kondisi pembangunan tol Pekanbaru-Dumai terhadap faktor lingkungan disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur dari hasil analisis dan penelitian diketahui bahwa adanya penurunan kualitas udara setelah adanya tol, menurut responden kualitas udara menurun karena tingginya mobilitas dikawasan tersebut, untuk kawasan disekitar tol tidak adanya kawasan yang rawan longsor karena tidak berada di kawasan lereng gunung. Akibat pembangunan jalan tol tersebut terjadinya kerusakan hutan lindung karena kawasan tol sebelumnya merupakan hutan lindung yang

dijadikan pelepasan kawasan untuk dibangunnya jalan tol, namun untuk resapan air dikawasan sekitar jalan tol tidak mengalami masalah, masih bagusnya daya resap air dikawasan tol, dan drainase disekitar kawasan tidak adanya yang terganggu atau bermasalah sehingga tidak adanya banjir dikawasan sekitar tol, masih aman dari masalah banjir. Namun yang paling berpengaruh pada pembangunan jalan tol terhadap lingkungan sekitar yaitu kebisingan dan getaran sangat terasa di rumah-rumah masyarakat, sangat mengganggu kenyamanan masyarakat karena tingginya mobilitas kendaraan dan mobil truk yang melintas di kawasan menuju jalan tol. Hal tersebut sudah dirasakan sebelum adanya tol, namun lebih terasa ketika sudah adanya tol karena lebih tinggi mobilitas dikawasan tersebut.



## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil bab-bab diatas ada dua poin yang menjadi kesimpulan penulis dalam penelitian ini, yaitu:

1. Kondisi pembangunan tol Pekanbaru-Dumai terhadap faktor Sosial masyarakat disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur dari hasil analisis dan penelitian diketahui bahwa :
  - a. Tidak ada kerenggangan hubungan sosial antar rukun tetangga yang terganggu, tetap terjalinnya hubungan sosial yang baik,
  - b. Tidak adanya kerusakan lingkungan yang berarti disekitar kawasan,
  - c. Masyarakat mendapatkan informasi terkait adanya pembangunan jalan tol dari sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah setempat,
  - d. Uang ganti rugi lahan yang didapatkan oleh masyarakat yang terkena dampak lebih banyak ditabung daripada digunakan untuk lainnya.
2. Kondisi pembangunan tol Pekanbaru-Dumai terhadap faktor ekonomi masyarakat disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur dari hasil analisis dan penelitian diketahui bahwa :
  - a. Kepemilikan lahan sebelum dan sesudah adanya tol yaitu kepemilikan atau peruntukan untuk permukiman/tempat tinggal,

- b. Tidak adanya perubahan yang berarti sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan tol,
  - c. Rata-rata dari masyarakat kepemilikan rumah berasal dari warisan orangtua,
  - d. Pendapatan masyarakat kisaran Rp 1.001.000 – 3.000.000 dari sebelum adanya tol maupun setelah adanya tol pendapatan masyarakat tidak mengalami perubahan yang berarti, pendapatan masih distandart upah minimum regional kota pekanbaru,
  - e. Beberapa masyarakat setempat memiliki usaha seperti usaha rumah makan, kedai harian, berjualan kartu e-toll dan usaha bengkel.
3. Kondisi pembangunan tol Pekanbaru-Dumai terhadap faktor lingkungan disekitar kawasan tol di Kelurahan Muara Fajar Timur dari hasil analisis dan penelitian diketahui bahwa :
- a. Adanya penurunan kualitas udara setelah adanya tol, menurut responden kualitas udara menurun karena tingginya mobilitas dikawasan tersebut,
  - b. Untuk kawasan disekitar tol tidak adanya kawasan yang rawan longsor karena tidak berada di kawasan lereng gunung.
  - c. Akibat pembangunan jalan tol tersebut terjadinya kerusakan hutan lindung karena kawasan tol sebelumnya merupakan hutan lindung yang dijadikan pelepasan kawasan untuk dibangunnya jalan tol,
  - d. Namun untuk resapan air dikawasan sekitar jalan tol tidak mengalami masalah, masih bagusnya daya resap air dikawasan tol,

- e. Drainase disekitar kawasan tidak adanya yang terganggu atau bermasalah sehingga tidak adanya banjir dikawasan sekitar tol, masih aman dari masalah banjir.
- f. Paling berpengaruh pada pembangunan jalan tol terhadap lingkungan sekitar yaitu kebisingan dan getaran sangat terasa di rumah-rumah masyarakat, sangat mengganggu kenyamanan masyarakat karena tingginya mobilitas kendaraan dan mobil truk yang melintas di kawasan menuju jalan tol. Hal tersebut sudah dirasakan sebelum adanya tol, namun lebih terasa ketika sudah adanya tol karena lebih tinggi mobilitas dikawasan tersebut.

## 6.2. Saran

Berdasarkan hasil bab-bab saran untuk penelitian ini, yaitu:

1. Perlunya kerjasama antara pemerintah dan masyarakat setempat agar memberdayakan masyarakat setempat, sehingga adanya peningkatan ekonomi masyarakat dengan memajukan usaha atau membangun UMKM.
2. Untuk masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, perlunya kerjasama yang baik dengan pihak pembangunan dalam menghadapi dampak yang akan timbul akibat adanya pembangunan jalan Tol Trans Sumatera agar adanya solusi yang baik agar tidak merugikan warga sekitar.
3. Masyarakat harus memberikan persepsi positif dengan adanya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera dan mendukung program-program lain pemerintah dalam memajukan kesejahteraan umum.



4. Untuk penelitian selanjutnya yang terkait dengan penelitian ini diharapkan menambahkan variabel lain atau memperdalam hasil penelitian yang sempat disinggung agar dapat ditemukan hasil penelitian yang beragam dan lebih baik lagi.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU :

- Abdurrahman, 2009. Masalah Pencabutan Hak Atas Tanah Dan Pembebasan Tanah Di Indonesia, Bandung : PT Citra Aditya Bakti.
- Adisasmita, H. Rahardjo.2005. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*, Yogyakarta : Graha Ilmu,
- Boedi Harsono, 2008. Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi Dan Pelaksanaannya , Jakarta : Djembatan
- Nugroho, Iwan dan Rochmin Dahuri. 2004: *Pembangunan Wilaya, Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan*. Jakarta: Pustaka LP3ES
- Parlindungan, 2014. *Hukum Agraria Serta Landreform*, (Bandung : Mandar Maju,.
- Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2005. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama
- Soedikno Mertokoesoemo., 2015. *Mengenal Hukum*, Yogyakarta : Liberty
- Subandi.2012.*Ekonomi Pembangunan*. Bandung: Alfabeta
- Tikson, T. Deddy. 2005. *Administrasi Pembangunan*. Makassar : Gemilang Persada
- Todaro, M. 2006. *Pengembangan Ekonomi Dunia Ketiga*. Edisi Kedelapan. Jakarta: Penerbit Erlangga.

### JURNAL DAN SKRIPSI :

- Basrowi,. dkk. 2010. Analisis Kondisi Sosial Ekonomi dan Tingkat Pendidikan Masyarakat Desa Srigading, Kecamatan Labuhan Maringgai, Kabupaten Lampung Timur, *Jurnal Ekonomi dan Pendidikan*, Vol. 7 Nomor 1.
- FAIZA AFIFAH, N. U. R. (2016). *Kajian Dampak Pembangunan Ruas Tol Mojokerto Kertosono Terhadap Kelangsungan Mata Pencaharian dan Pendapatan Masyarakat Kecamatan Gedeg Kabupaten Mojokerto*. Swara Bhumi,
- Hartanto, Abdul Aziz,. Dkk .2014. Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Terhadap Perubahan Pola Dan Struktur Ruang Kawasan Sidomulyo Ungaran Timur, *Jurnal Teknik PWK*, Vol 3 No. 4,
- Hazmi, Alwan. 2015. *Perubahan Spasial Akibat Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Kota Salatiga*. Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial : Universitas Negeri Semarang.
- Hutagalung, Arie S.. 2013. *Pelaksanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*.
- Noor, T. R., Hamdan,. Dkk. 2017. Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto. *PROSIDING*, 1(3), 26-280.
- Prasetya, Dwi. 2015. *Dampak Alih Fungsi Lahan dari Sawah ke Tambak Terhadap Mata Pencaharian Masyarakat Desa (Studi Kasus di Desa Cebolek Kidul Kecamatan Margoyoso Kabupaten Pati)* Skripsi, Jurusan Sosiologi dan Antropologi Fakultas Ilmu Sosial : Universitas Negeri Semarang.
- Putra, Nabila Cahaya.2018. *Dampak Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Kelurahan Madyopuro Kecamatan Kedungkandang Kota Malang*.Fakultas Ekonomi dan Bisnis : Universitas Brawijaya

- Safrielisa, Annisya .2020. Persepsi Masyarakat Terhadap Proses Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (Studi Kasus Jalan Lingkar Di Kecamatan Tenayan Raya). Perencanaan Wilayah dan Kota: Universitas Islam Riau
- Setyagama, Anggra Sukma,. dkk.2014.Zonasi Kawasan Terdampak Akibat Pembangunan Interchange Tol Di Kabupaten Jombang. Jurnal Teknik Pomits, Vol. 3, No. 2
- Siswanto, Victorianus Aries,. Dkk.2018.Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Pada Usaha Batik Dan Perhotelan Di Kota Pekalongan. STMIK Widya Pratama : Pekalongan
- Sumaryoto.2011.Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. Fakultas Teknik : Universitas Sebelas Maret
- Suseno, Dhony Priyo,. dkk .2019. Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Di Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes (Studi Kasus Area Pintu Tol Brebes Timur) Program Studi Magister Teknik Sipil, Program Pascasarjana : Universitas Islam Sultan Agung
- Syafatun. 2009. Investasi Dengan Pmbangunan Jalan Tol Baru Akan Maenyediakan Transportasi yang lebih Efisien dan Memacu Investasi Sektor Lain yang Akan Mempercepat Pertumbuhan Ekonomi. Jakarta: Departemen Pendidikan dan ITB.
- Uzzari, Syifa Mustika .2020. Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa Terhadap Lingkungan.Universitas Muhammadiyah Yogyakarta: Yogyakarta
- Uswatun Khasanah. 2017. Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. Pancasila dan Kewarganegaraan
- Zaenil Mustopa. 2011.Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Alih Fungsi Lahan Pertanian Di Kabupaten Demak, Semarang: Universitas Diponegoro
- Zarina .2013. Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan terhadap Kondisi Sosial Eonomi Penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan. Pendidikan Geografi : Universtas Negeri Surabaya

#### **PERATURAN :**

- Undang-Undang Nomor.38 Tahun 2004
- Undang-Undang Nomor.15 Pasal 1 Tahun 2005
- Undang-undang Nomor. 38 Tahun 2004
- Undang-undang Nomor 2 tahun 2012
- Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004
- Undang-Undang Nomor 41 tahun 2009
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 20 Tahun 2003
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 20 Tahun 2003
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 1990
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 15 Tahun 2005