

**IDENTIFIKASI DAMPAK SOSIAL EKONOMI TERHADAP
MASYARAKAT AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL
PEKANBARU-DUMAI**

TUGAS AKHIR

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Guna Mendapatkan Gelar Sarjana Pada
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik
Universitas Islam Riau*



OLEH :

MARFI'AH AYU NURIDA
143410014

**PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2018



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS TEKNIK

الجامعة الإسلامية الريوية

Alamat: Jalan Kakmadam, No. 113, Mangrove, Pekanbaru, Riau, Indonesia 29134
 Telp. +62 761 674674 Fax. +62761 674634 Email: teknik@uir.ac.id Website: www.uir.ac.id

Nomor: 1303 /E-UIR/27-T/2018

26 Rajab 1439 H
 12 April 2018 M

Lamp. :-

Hal : Mohon Data/Informasi Tugas Akhir / Izin Riset

Kepada : Yth. Kepala Dinas Penanaman Modal
 Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu
 Provinsi Riau

di -

Pekanbaru

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan Hormat,

Teriring salam dan do'a semoga Bapak/Ibu selalu dalam keadaan sehat wal'afiat dan sukses menjalankan aktifitas sehari-hari, Aamin ya'rabbat alamin.

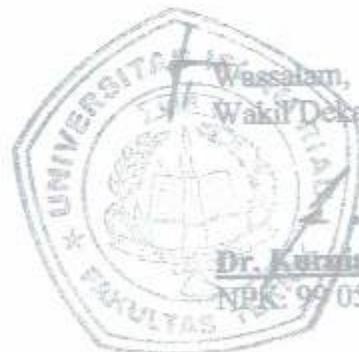
Melalui surat ini kami sampaikan kepada Bapak/Ibu bahwa untuk memenuhi Kurikulum Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, maka kami mohon bantuan Bapak/Ibu memberi izin/prioritas kepada mahasiswa yang namanya tercantum dibawah ini, untuk melaksanakan Tugas Akhir dengan judul **Kajian Dampak Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan tol Pekanbaru - Dumai** dalam rangka penyempurnaan Tugas Akhir.

Adapun mahasiswa kami tersebut adalah sbb. :

No	Nama	NPM	Semester	Program Studi
1	Marfi'ah Ayu Nurida	143410014	VIII	Teknik Perencanaan Wilayah & Kota

Selanjutnya dimohon kepada Bapak/Ibu untuk memberi petunjuk/bimbingan yang diperlukan kepada mahasiswa tersebut.

Demikian kami sampaikan atas perhatian dan bantuan Bapak/Ibu diucapkan terima kasih.



Wassalam,

Wakil Dekan Bidang Akademik

Dr. Kusma Hastuti, ST., MT.

NPK. 99/05 02 281

Tembusan :

1. Yth. Ka. Prodi. Teknik PWK FT UIR.
2. Arsip.



PEMERINTAH PROVINSI RIAU
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Gedung Menara Lancang Kuning Lantai I & II Komp. Kantor Gubernur Riau
 Jl. Jenderal Sudirman No. 460 Telp. (0761) 391119 Fax. (0761) 391117. PEKANBARU
 Email : dprnts@riau.go.id Kode Pos : 28128



182010

REKOMENDASI

Nomor : 503/DPMPSTSP/NON IZIN-RISET/9665
 TENTANG

**PELAKSANAAN KEGIATAN RISET/PRA RISET
 DAN PENGUMPULAN DATA UNTUK BAHAN SKRIPSI**

Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Riau, setelah membaca Surat Permohonan Penelitian dan Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, Nomor : 1303/E-UIR/27-T/2018 tanggal 19 April 2018, dengan ini memberikan rekomendasi kepada:

- | | | |
|----------------------|---|--|
| 1. Nama | : | MARETA AYU NURIDA |
| 2. NIM / KTP | : | 143410014 |
| 3. Program Studi | : | TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH & KOTA |
| 4. Jenjang | : | S1 |
| 5. Alamat | : | PEKANBARU |
| 6. Judul Penelitian | : | KAJIAN DAMPAK SOSIAL EKONOMI BAGI MASYARAKAT ATAS PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU-DUMAI |
| 7. Lokasi Penelitian | : | 1. KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT PEKANBARU
2. BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH PROVINSI RIAU
3. DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG PROVINSI RIAU
4. PT. HUTAMA KARYA (PERSERO) |

Dengan Ketentuan sebagai berikut:

Tidak melakukan kegiatan yang menyimpang dari kebijakan yang telah ditetapkan yang tidak ada hubungan dengan kegiatan ini.

Pelaksanaan Kegiatan Penelitian dan Pengumpulan Data ini berlangsung selama 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal rekomendasi ini dibuat.

Demikian Rekomendasi ini diberikan agar dapat digunakan sebagaimana mestinya dan kepada pihak yang dituntut diharapkan untuk dapat memberikan kemudahan dan membantu kelancaran kegiatan Penelitian dan Pengumpulan Data ini dan terima kasih.

Dibuat di : Pekanbaru
 Pada Tanggal : 19 April 2018



Ditandatangani Secara Elektronik Melalui Sistem Informasi Manajemen Pelayanan (SIMPEL)

DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI RIAU

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

Disusun :

Disampaikan Kepada Yth :

- Kepala Badan Kesettian Bangsa dan Politik Provinsi Riau di Pekanbaru
- Kepala Kantor Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Pekanbaru
- Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Riau
- Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Riau
- PT. Hutama Karya (Persero) di Pekanbaru

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 359 /KPTS/FT-UIR/2018
TENTANG PENGANGKATAN TIM PEMBIMBING PENELITIAN DAN PENYUSUNAN SKRIPSI

DEKAN FAKULTAS TEKNIK

- Memerintahkan :**
- 1. Membaca :** Surat Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah & Kota No: 199/TA/PWK/1/2018 tentang persetujuan dan usulan pengangkatan Tim Pembimbing penelitian dan penyusunan Skripsi.
 - 2. Menimbang :**
 - 1. Bahwa untuk menyelesaikan perkuliahan bagi mahasiswa Fakultas Teknik perlu membuat Skripsi.
 - 2. Untuk itu perlu ditunjuk Tim Pembimbing penelitian dan penyusunan Skripsi yang diangkat dengan Surat Keputusan Dekan.
 - 3. Mengingat :**
 - 1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
 - 2. Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 1990
 - 3. Surat Mendikbud RI :
 - a. Nomor : 0211/U/1987
 - b. Nomor : 0212/U/1982
 - c. Nomor : 041/U/1984
 - d. Nomor : 0387/U/1986
 - e. Nomor : 0200/U/1987
 - 4. Surat Keputusan Ditjen Dikti Depdikbud Nomor : 02/Dikti/Kep/1991
 - 5. SK. YLPI Daerah Riau :
 - a. Nomor : 66/Kep/YLPI/II/1976 tanggal 12 Mei 1976
 - b. Nomor : 34/Kep-I/YLPI-V/1985 tanggal 12 Mei 1989
 - 6. SK. Rektor Univ. Islam Riau :
 - a. Nomor : 52/UIR/KPTS/1989 tanggal 30 Januari 1989
 - b. Nomor : 55/UIR/KPTS/1989 tanggal 7 Februari 1989

MEMUTUSKAN

- 1. Menetapkan :** 1. Mengangkat saudara-saudara yang namanya tersebut dibawah ini sebagai Tim Pembimbing Penelitian dan penyusunan Skripsi mahasiswa Fakultas Teknik Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota.

No	Nama	Pangkat	Jabatan
1.	Puji Astrid,ST.,MT	Lektor	Pembimbing I
2.	Cihe Aprilla Bintang,ST.,MT	-	Pembimbing II

- 2. Mahasiswa yang akan dibimbing :**

Nama : Marfiah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Program Studi : Teknik Perencanaan Wilayah & Kota
Jerjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru – Dumai .

- 3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkannya dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dikemudian hari segera ditinjau kembali.**



Ditetapkan di : Pekanbaru
 Pada Tanggal : 24 Jumadil Akhir 1439 H
 12 Maret 2018 M

[Signature]
 Dr. Abd. Kudus Zaini, MT., MS. Tr
 NIP. 88 03 02 098

- Keputusan disampaikan :**
- 1. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru.
 - 2. Sdr. Ka. Biro Keuangan Univ. Islam Riau
 - 3. Sdr. Ka. BAA Univ. Islam Riau
 - 4. Sdr. Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah & Kota FT-UIR

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 1817/KPTS/FT-UIR/2018
TENTANG PENETAPAN DOSEN PENGUJI SKRIPSI MAHASISWA FAK. TEKNIK UNIV. ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS TEKNIK

- Menimbang : 1. Bahwa untuk menyelesaikan studi S1 bagi mahasiswa Fakultas Teknik Univ. Islam Riau dilaksanakan Ujian Skripsi/Komprehensif sebagai tugas akhir. Untuk itu perlu ditetapkan mahasiswa yang telah memenuhi syarat untuk ujian dimaksud serta dosen penguji.
2. Bahwa penetapan mahasiswa yang memenuhi syarat dan dosen penguji yang bersangkutan perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.

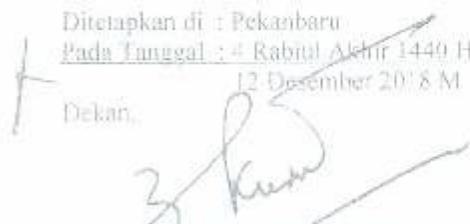
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
2. Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 1990
3. Surat Mendikbud RI :
a. Nomor : 0211/L/1987
b. Nomor : 0212/U/1982
c. Nomor : 041/U/1984
d. Nomor : 0387/U/1980
e. Nomor : 0200/U/1987
4. Surat Keputusan Ditjen Dit. Pendidikan Nomor : 02/Dikti/Kep/1991
5. SK. YLPI Daerah Riau
a. Nomor : 66/Kep/YLPI/II/1976 tanggal 12 Mei 1976
b. Nomor : 34/Kep-I/YLPI-V/1985 tanggal 12 Mei 1989
6. SK. Rektor Univ. Islam Riau
a. Nomor : 52/UIR/KPTS/1989 tanggal 30 Januari 1989
b. Nomor : 55/UIR/KPTS/1989 tanggal 7 Februari 1989

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : 1. Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang disebut namanya dibawah ini:
Nama : Yulfi ah Ayu Nurida
NPM : 143410011
Program Studi : Teknik PWK
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Leontifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
2. Penguji Skripsi/Komprehensif mahasiswa tersebut terdiri dari :
1. Paji Astuti, ST., MT Sebagai Ketua Merangkap Penguji
2. Cibe Aprilia Bintang, ST., MT Sebagai Sekr. Merangkap Penguji
3. Faizan Dalilla, ST., M.Si Sebagai Anggota Merangkap Penguji
4. Rona Muliana, ST., MT Sebagai Anggota Merangkap Penguji
3. Laporan hasil ujian serta berita acara telah sampai kepada Pimpinan Fakultas selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah ujian dilaksanakan.
4. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal dietapkannya dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dikemudian hari segera ditinjau kembali.
- KUTIPAN: Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 4 Rabiul Akhir 1440 H
12 Desember 2018 M

Dekan,


Ir. H. Abd. Kusus Zaini, MT., MS., TR
NPK 88 03 02 098

Tembusan disampaikan :
1. Yh. Rektor UIR
2. Yh. Ka. Biro Keuangan UIR
3. Yh. Ka. BAA UIR
4. Yh. Ka. Prodi. Teknik PWK FT UIR
5. Arsip.



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS TEKNIK

الْجَامِعَةُ الْإِسْلَامِيَّةُ الرَّيْوِيَّةُ

Alamat: Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan, Pekanbaru, Riau, Indonesia - 28284
Telp. +62 761 674674 Fax. +62761 674834 Email: teknik@uir.ac.id Website: www.uir.ac.id

BERITA ACARA UJIAN MEJA HIJAU / SKRIPSI

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau No. 1817/KPTS/FT-UIR/2018 Tanggal 12 Desember 2018, maka pada hari ini Jumat Tanggal 14 Desember 2018, Telah dilaksanakan ujian meja hijau/Skripsi Program S1 Universitas Islam Riau Program Studi Teknik PWK Jenjang Pendidikan Starata Satu (S.1).

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Nama | : Marfi'ah Ayu Nurida |
| 2. NPM | : 143410031 |
| 3. Program Studi | : Teknik PWK |
| 4. Jenjang Pendidikan | : Strata Satu (S.1) |
| 5. Judul Skripsi | : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai |
| 6. Tanggal Ujian | : 14 Desember 2018 |
| 7. Waktu Ujian | : 08.00 WIB – Selesai |
| 8. Tempat Ujian | : Ruang Sidang Fakultas Teknik UIR |
| 9. Lulus Yudicium Dengan Nilai | : 71,6 (B) |
| 10. Keterangan Lain – Lain. | : Ujian Berjalan Tertib dan Aman |

Dosen Penguji

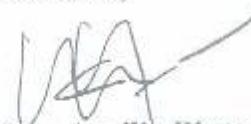
1. Puji Astuti, ST., MT
2. Cihe Aprilia Bintang, ST., MT
3. Faizan Dalilla, ST., M.Si
4. Rona Muliana, ST., MT

Panitia Ujian

Ketua,


Puji Astuti, ST., MT

Sekretaris,


Cihe Aprilia Bintang, ST., MT

Diketahui / disetujui Oleh
Dekan Fakultas Teknik UIR


Dr. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR
Fakultas Teknik 88 03 02 098



PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113, Marpoyan Pekanbaru – Riau, 28284, Indonesia

SURAT KETERANGAN

PERSETUJUAN JILID TUGAS AKHIR

Kami yang bertanda tangan dibawah ini, pembimbing tugas akhir menerangkan bahwa mahasiswa dengan :

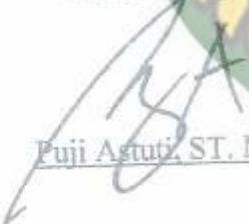
Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas : Teknik
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Judul Tugas Akhir : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Telah memperbaiki dan menyempurnakan tugas akhir sesuai dengan berita acara komprehensif tugas akhir. Dan selanjutnya disetujui untuk dijilid.

Demikian surat keterangan persetujuan jilid Tugas Akhir ini di buat untuk dapat dipergunakan dengan baik dan bagaimana semestinya.

Pekanbaru, 28 Januari 2019

Pembimbing I


Fuji Agustini, ST. MT

Pembimbing II


Cihe Aprilia Bintang, ST. MT

Penguji I


Faizan Dalilla, ST. Msi

Penguji II


Rona Muliana, ST. MT



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 113 Perumahan Masyoon Pekanbaru Riau. 28284
Telp. (0761) - 674635, 674636, 72126 Fax, (0761) 674634

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Cibe Aprilia Bintang, ST, MT

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
17/11/18	ACC 17/11/18	
05/12/2018	<ul style="list-style-type: none">- Perbaiki kesimpulan- Perbaiki daftar pustaka- Peta Jalan tol- Kebijakan pembangunan jalan tol dipindahkan ke bab V awal 5.2- Karakteristik masyarakat pindahkan ke 5.1- CBA pindahkan bab 4.- Tambahkan waktu penelitian	
06/12/2018	<ul style="list-style-type: none">- Judul Peta Jalan Tol Kelurahan Muara Fajar Timur.- Daftar pustaka- Lengkapi sesuai panduan- Abstrak B. Indo dan B. Inggris- Ayat Aluram terkait perdagangan atau distribusi barang dan jasa.- ppt.	



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan, Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 113 Perhentian Marsepau Pekanbaru Riau, 28284
Telp. 2782 - 674633, 674636, 721267 fax (0761) 624834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas
Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Cihe Aprilia Bintang, ST, MT

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
7/12/18	ACC Aprilia Perbaiki Penulisan Pekerjaan Tambahakan peta foto. - w/nal/2	

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan, Kabupaten Niasari, Km. 11 No. 113 Pekanbaru Marpoyan Pekanbaru Riau 28284
Telp. 0761 - 674633, 674656, 72126 Fax. (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas
Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Penguji 1 : Faizan Dalilla, ST, Msi

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
11/12/18		

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 113 Perkebunan Masporan Pekanbaru Riau. 28284
Telp. 0761 - 674635, 674636, 72126 Fax. (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurids
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Penguji 1 : Rona Muliana, ST, MT

HARI/TGL	URAIAN	PARAF
8/12-2018	Perbaiki peta & tabel	
12/12-2018	perbaikan peta & susunlah dgn Pergambarannya yang benar	

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau



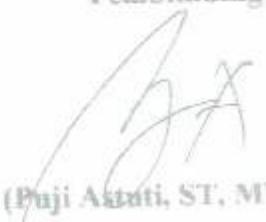
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU

NOTULEN SEMINAR PROFOSAL

Nama : Marfil'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
Judul TA : Kajian Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Dumai
Hari/Tanggal : Kamis / 12 Juni 2018
Pembimbing I : Puji Astuti, ST, MT

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1.	Mengapa penting di bangun Jalan tol PKU-Dumai ?

Pembimbing I.



(Puji Astuti, ST, MT)



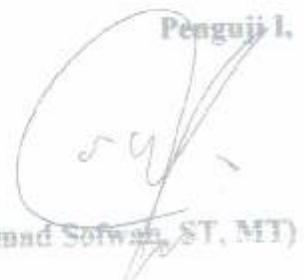
NOTULEN SEMINAR PROPOSAL

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
 NPM : 143410014
 Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
 Judul TA : Kajian Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Dumai
 Hari/Tanggal : Kamis / 12 Juni 2018
 Penguji I : Muhammad Sofwan, ST, MT

No	Peranyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1.	Struktur kembali, latar belakang penelitian
2.	perbaiki kronologi penelitian
3.	jumlah dan kerangka teori lagi studi pendahuluan yang sesuai dengan topik penelitian dengan peneliti ambil (terutama kegunaan, tujuan, metode, analisis)
4.	laporan analisis kemampuan penelitian dan alat bantu analisis yang digunakan. Sehingga dapat men capai tujuan penelitian
5.	petan wilayah studi masih belum jelas. (langsung saja tunjukkan lokasi studi juga) Lokasi penelitian belum jelas

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Penguji I.

 (Muhammad Sofwan, ST, MT)



NOTULEN SEMINAR PROPOSAL

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
Judul TA : Kajian Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru - Dumai
Hari/Tanggal : Kamis / 12 Juni 2018
Penguji III : Rona Muliana

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1	lokasi penelitian?
2	skala kerja untuk apa?
3	sosial ekonomi digabungkan aja kemudian fokus ke BCA aja (suaranya aja pembuatnya) masalah BCA apa Apakah akan melakukan analisis BCA? Atau mau penelitian tentang persepsi

Penguji III,

(Rona Muliana, ST, MT)



NOTULEN SEMINAR HASIL

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
Judul TA : Kajian Dampak Sosial Ekonomi bagi Masyarakat atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Hari/Tanggal : Selasa / 27 November 2018
Pembimbing I : Puji Astuti, ST, MT

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1.	Batasan masalah materi konstruksi pada masa konstruksi.
2.	Jelaskan siapa saja expert dim penelitian.
3.	Jelaskan siapa saja masyarakat yg menjadi responden.
4.	

Pembimbing I,


(Puji Astuti, ST, MT)



NOTULEN SEMINAR HASIL

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
 NPM : 143410014
 Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
 Judul TA : Kajian Dampak Sosial Ekonomi bagi Masyarakat atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
 Hari/Tanggal : Selasa / 27 November 2018
 Penguji I : Faizan Dalilla, ST, MSi

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1.	Perbaikan abstrak (latar belakang
2.	Pembatasan UNIVERSITAS ISLAM RIAU saat praktikas terdapat & konstruksi ...
3.	Perbaikan kesimpulan tulisan

Perpustakaan Universitas Islam Riau
 Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Penguji I,

 Faizan Dalilla, ST, MSi



NOTULEN SEMINAR HASIL.

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
 NPM : 143410014
 Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
 Judul TA : Kajian Dampak Sosial Ekonomi bagi Masyarakat atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
 Hari/Tanggal : Selasa / 27 November 2018
 Penguji II : Rona Muliana, ST, MT

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1/	Tujuan 1 "mengidentifikasi, bukan mengklasifikasi" "bertujuan untuk memahami kondisi "terhadap"
2/	Perbaiki peta awal. Dari sumber kelas kecamatan. Penggambaran jalan insert yang benar
3/	Penulisan tanggapan pustaka ditambahkan dampak sosial dan dampak ekonomi dan penelitian terdahulu
4/	Penulisan tabel tlg penduduk lihat cara penulisan tabel BPS Pekanbaru & di kolom sebelah. bukan dituliskan jumlah penduduk di tiap basis
5/	Tujuan 1 relaskan perkembangannya melalui peta, foto dan tabel pengujian
6/	Tujuan 2, belum terjawab dampak sosial. Bisa ditanya tentang konflik yg ada
7/	Tujuan 3, belum terjawab, bisa dilihat sampai tanggapan pada proyek kontribusi jalan, atau partisipasi masyarakat dalam adanya proyek kontribusi jalan

Penguji II,

(Rona Muliana, ST, MT)

Perpustakaan Universitas Islam Riau
 Dokumen ini adalah Arsip Milik :



NOTULEN SIDANG KOMPREHENSIF

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
Judul TA : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Hari/Tanggal : Jum'at / 14 Desember 2018
Pembimbing I : Puji Astuti, ST, MT

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1.	Abstrak : kesimpulan pada abstrak disesuaikan dg kesimpulan penelitian
2.	Abstrak lbr Inggris → sesuaikan dg perubahan pada abstrak bhs Indonesia.
3.	Sumber bacaan yg belum dicantumkan, silahkan dicek lagi daftar pustaka.
4.	Nama jurnal ² yg menjadi sumber bacaan.
5.	Apa untungnya bagi masyarakat jika lahannya berupa pinggir jalan.
6.	Perbaikan cara penulisan daftar pustaka.

Pembimbing I,


(Puji Astuti, ST, MT)



NOTULEN SIDANG KOMPREHENSIF

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
Judul TA : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat
Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Hari/Tanggal : Jum'at / 14 Desember 2018
Pembimbing II : Cihe A. Bintang, ST, MT

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1.	Jurnal yg digunakan? nasional/internasional?
2.	Penggunaan CAE
3.	Konsolidasi Tanah?
4.	Kaitan dampak / sngi kelayakan?
5.	Sistem Kerjasama Jalan tol?
6.	Perbaiki Tata Tulis
7.	Potongan Melintang Jalan

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

Pembimbing II,

(Cihe A. Bintang, ST, MT)



NOTULEN SIDANG KOMPREHENSIF

Nama : Marli'ah Ayu Nurida
 NPM : 143410014
 Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
 Judul TA : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
 Hari/Tanggal : Jum'at, 14 Desember 2018
 Penguji I : Faizan Dalila, ST, M.Si

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
1	Coba tambahkan gambar potongan melintang Jalan!
2	Perbaiki kesalahan typo
3	Abstrak diperbaiki kerangka metode!
4	ditambahkan ke dalam skema daya
5	kurangi jumlah Jalan Analisis
6	Bab V

Penguji I,

(Faizan Dalila, ST, M.Si)



NOTULEN SIDANG KOMPREHENSIF

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014
Fakultas/Prodi : Teknik/Perencanaan Wilayah & Kota
Judul TA : Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Hari/Tanggal : Jumat / 14 Desember 2018
Penguji II : Rona Muliana, ST, MT

No	Pertanyaan/Perbaikan/Koreksi/Saran
	<p>Hal 52 dan 53 diperbaiki</p> 

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

Penguji II,

(Rona Muliana, ST, MT)



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharudin Nasution Km. 11 No. 113 Perhentian Manjayan Pekanbaru Riau. 28284
Telp. 0761 - 674633, 674636, 72126 Fax, (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
Selasa / 27 / 3 2018	<ul style="list-style-type: none">- Kesinambungan antar paragraph- Urgensi tol Dumai - Pekanbaru- Analisis, Pertanyaan, Sasaran, Operabilitas - Kerangka fikir- Peta Lokasi penelitian- TA Rahayati (Dagun)	
Kamis / 12 / April 2018	<ul style="list-style-type: none">- Kenapa tol dumai itu penting?- Materi penelitian di tambah kan : apa, bgmn, why, where, when (what), how.- Kerangka fikir studi- Daftar pustaka disesuaikan dgn saran studi	
	<ul style="list-style-type: none">- Rapihan tulisan- e = 10 %- Delphi → expert judgment → min sampel, siapa?	
Senin / 23 april 2018	Dumai dalam konstelasi Nasional dan Internasional	



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 113 Perhentian Maripayan Pekanbaru Riau 28284
Telp. 0761 - 674635, 674636, 72126 Fax. (0761) 674634

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marli'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Fuji Astuti, ST. MT

HARI/TGL	URAIAN	PARAF
Kamis/26 April 2018	Dumai dlm penunannya tumpu kepentingan teknis ke samjnar proposal.	
Kamis/13 April 2018	- kaitan antar paragraf tentang pembangunan fisik dan non fisik - penelitian terdahulu. - CRS Analisis di sumber data Jelaskan bahasanya - Lanjutan	
Kamis/27/09 2018	- Kerangka fikir diperbaiki - Perbaiki semua tabel - Paparkan penulisan - Sumber data	
Rabu/10/10 2018	- Perbaiki bab 1 sesuai diskusi - Peta wilayah penelitian - Peta Jalan Tol - Kerangka fikir penelitian diperbaiki	



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharudin Nasution Km. 11 No. 113 Perkontoran Marpoyan Pekanbaru Riau 28254
Telp. 0761 - 674635, 674636, 72126 Fax. (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Fuji Astuti, ST. MT

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
Selasa, 23/10 2018	<ul style="list-style-type: none">- Perbaiki kerangka fikiran- Peta administrasi Wilayah / tol Dumai - PKU- Peta lokasi penelitian- Pada bab 2 → hanya teori dan contoh kasus.	
Rabu, 24/10 2018	<ul style="list-style-type: none">- Perbaiki kerangka fikiran dan perbaiki peta / gambar 1.1.- Sub bab 2.3 tentang karak terisih masyarakat, isi sub bab diganti.- Bab 3 : perbaiki pendekatan penelitian, deduktif atau induktif.- Jenis penelitian	
Senin, 29/10 2018	<ul style="list-style-type: none">- Perbaiki sub. tab 2.3. dan 2.4.- Jndul Jurnal / Buku / Peta.- Jenis penelitian ?- Lanjutkan Bab 5	



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharudin Nasution Km. 11 No. 113 Pekanbaru Marpoyan Pekanbaru Riau. 28284
Telp. 0761 - 674635, 674636, 73126 Fax: (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Puji Astuti, ST. MT

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
31/10/2018, Rabu	- Perbaiki bab V tentang jengang dibuatkan di awal saja	JA
15/11/2018	- Lanjutkan	
16/11/2018	- Petir g& 2 dilengkapikan dan diperbaiki - Teknik sampling pada bab 3. < sampel masyarakat < sampel expert. - Foto / Dokumentasi Pembangunan Jalan tol PKU - Dumai - Sumber rumus	JA
19/11/2018	- Teknik sampling - Mengapa 10? siapa saja?	JA
21/11/2018	Acc Seminar Hasil	JA

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 111 Pekanbaru Pekanbaru Riau 28254
Telp. 0761 - 674635, 674636, 72126 Fax. (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas
Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Puji Astuti, ST. MT

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
Selasa / 11 / 12 2018	 UNIVERSITAS ISLAM RIAU PEKANBARU	

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 113 Perhentian Marpojan Pekanbaru Riau 28284
Telp. 0761 - 674633, 674636, 72126 Fax (0761) 674834

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

HARI / TGL	URAIAN	PARAF
20/3/18	- pelajari analisis CBA Expert (Riau)	Jr
7/5/18	- Perbaiki tugas pustaka segera opt kan data sudi kelayanan / FS PEKANBARU (study)	Jr
4/6/18	Ace 4/6/18	Jr

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS TEKNIK

Rismit - Jalan Kaharuddin Nasution Km. 11 No. 113 Perumahan Mayojaya Pekanbaru Riau. 28284
Telp. 0761 - 674633, 674636, 72120 Fax: (0761) 674634

LEMBARAN ASISTENSI

Nama : Marfi'ah Ayu Nurida
Mata Kuliah : Tugas Akhir
Judul : Kajian Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai
Dosen Pembimbing 1 : Cihc Aprilia Bintang, ST, MT

HARI/TGL	URAIAN	PARAF
17/09 - 2018	<ul style="list-style-type: none"> Tambahkan Teori Konsolidasi Lahan pada bab 2. susunan Bab 5 sesuai sasaran. Buat tabel dan hasil wawancara setiap para ahli. Perbaiki kerangka berpikir. 	
5/10/18	<ul style="list-style-type: none"> Perbaiki sintesis teori per variabel Gambaran UMMI tambahkan pada bab IV → peta Detailkan Gambaran UMMI per bab K Karakteristik → 64. BAB 5 → sekratkan dan Sasaran. Rumus Pengertian Analisis ekonomi Ilustrasi konsolidasi diperbaiki Bahasan → sesuaikan Variabel 	

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
 Perpustakaan Universitas Islam Riau

IDENTIFIKASI DAMPAK SOSIAL EKONOMI TERHADAP MASYARAKAT AKIBAT PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU-DUMAI

Marfi'ah Ayu Nurida
NPM : 143410014

ABSTRAK

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai penting untuk mempersingkat jarak dan waktu perjalanan menuju kota tujuan, dengan adanya jalan tol bisa meningkatkan perkembangan wilayah dan ekonomi antar dua wilayah dalam distribusi barang, orang dan jasa. Namun pembangunan jalan tol akan berdampak bagi masyarakat secara sosial ekonomi. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai. Untuk menganalisis data menggunakan metode *Expert Judgement* untuk menjawab permasalahan yang diangkat dalam penelitian.

Hasil penelitian ini karakteristik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur berdasarkan jenis kelamin jumlah laki-laki lebih tinggi dengan presentasi 70%, titik umur Masyarakat Muara Fajar Timur paling tinggi jumlahnya berumur 31-40 dan 41-50 tahun dengan presentase 30%, Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur rata-rata tamatan dengan presentase SMA 50%, sedangkan yang tidak tamat sekolah dengan presentase 20%. Untuk tahap perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai berada pada tahap Konstruksi yang telah di aspal sepanjang lebih kurang 1 Km sedangkan yang belum diaspal dan masih pada tahap pengerasan masih tersisa 1,6 Km dengan panjang jalan yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur ialah 2,6 Km. Dampak sosial pada masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur masyarakat tidak merasa terganggu dengan adanya polusi udara maupun suara yang ditimbulkan. Pembangunan jalan tol sangat membantu masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur memperoleh lapangan pekerjaan. Jumlah pendapatan masyarakat mengalami kenaikan 70%.

Kata Kunci : Dampak Sosial, Dampak Ekonomi, Jalan Tol, *Expert Judgement*

THE IDENTIFICATION SOCIAL ECONOMIC IMPACTS OF PEKANBARU-
DUMAI HIGHWAY CONSTRUCTION FOR SOCIETY

Marfi'ah Ayu Nurida

NPM : 143410014

ABSTRACT

The construction of the Pekanbaru-Dumai toll road is important to shorten the distance and time of travel to the destination city, with the existence of toll roads can improve regional and economic development between the two regions in the distribution of goods, people and services. However, the construction of toll roads will have an impact on the community on a socio-economic basis. The purpose of this study is to identify the socio-economic impacts on the community due to the construction of the Pekanbaru-Dumai toll road. To analyze the data using the Expert Judgment method to answer the problems raised in the study.

The results of this study are the characteristics of the community of Muara Fajar Timur Village by sex, the number of men is higher with a presentation of 70%, the age level of the Muara Fajar Timur Community is the highest in the age of 31-40 and 41-50 years with a percentage of 30%. East graduates with a percentage of high school 50%, while those who did not graduate school with a percentage of 20%. For the development stage, the construction of the Pekanbaru-Dumai toll road is in the Construction stage which has been on asphalt for approximately 1 Km while the one that has not been paved and still at the hardening stage is still 1.6 Km long with the existing road in Muara Fajar Timur Village is 2, 6 Km. Social impact on the people of Muara Fajar Timur Village, the community does not feel disturbed by the air pollution or noise generated. The construction of toll roads is very helpful for the people of Muara Fajar Timur Village to obtain employment. The total income of the community has increased by 70%.

Keywords: Social Impact, Economic Impact, Toll Road, Expert Judgment

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Robbil'Alamin, puji syukur penulis ucapkan kepada Allah Subhanahua wa Ta'ala atas berkat dan rahmat Nya, sehingga penulis penulis dapat menyusun dan menyelesaikan dan menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul "Kajian Dampak Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat Atas Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai" sebagaimana tugas akhir ini untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program Stara 1 pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) Universitas Islam Riau. Tidak lupa shalawat dan salam kepada Nabi Besar Muhammad Shallahu'alaihi wa sallam karena Beliauulah yang telah mengantarkan kita kedunia penuh ilmu seperti yang kita rasakan saat ini.

Dalam tugas akhir ini penulis telah banyak memperoleh berbagai dukungan yang sangat berharga dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan penghargaan, rasa hormat dan terimakasih yang setulus tulusnya kepada:

1. Ayahanda Asrofi, Ibunda Yuli Setia Utami, Adik saya Ririn Ayu Mailina dan Diva Ayu Aprilia dan keluarga besar yang telah memberikan segala kasih sayang, do'a, motivasi, materi dan pengorbanan yang tidak terhingga.
2. Ibu Puji Astuti, ST.,MT. selaku Ketua Prerogram Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.
3. Bapak Muhammad Sofwan, ST.,MT. selaku sekretaris Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Ibu Puji Astuti, ST.,MT selaku dosen pembimbing I dan Ibu Cihe Aprilia Bintang selaku dosen pembimbing II yang telah banayak memberikan bimbingan, dukungan pengarahan dan masukan-masukan kepada penulis sehingga penulis bisa menyelesaikan tugas akhir ini.
5. Ibu Febby Asteriani, ST.,MT selaku Dosen Penasehat Akademis yang telah memberikan bimbingan, dukungan dan masukan selama mengikuti perkuliahan

6. Bapak dan ibu dosen Fakultas Teknik Universitas Islam Riau khususnya Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pengalaman-pengalaman penulis selama mengikuti perkuliahan.
7. Seluruh staf TU dosen Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu dalam administrasi penulis.
8. Kepada sahabat-sahabat seperjuangan angkatan 2014 kelas A yang senantiasa rela berbagi ilmu, motivasi, persaudaraan, waktu, solidaritas dan canda tawa.
9. Serta seluruh pihak yang ikut membantu baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tugas akhir ini tidak luput dari berbagai kekurangan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi perbaikan dimasa akan datang. Semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua, amin.

PEKANBARU, 11 November 2018

Marfi'ah Ayu Nurida

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
KEASLIAN PENELITIAN.....	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah	8
1.3. Tujuan dan Sasaran.....	10
1.3.1. Tujuan.....	10
1.3.2. Sasaran.....	10
1.4. Manfaat Penelitian	11
1.5. Ruang Lingkup	11

1.5.1. Ruang Lingkup Materi 11

1.5.2. Ruang Lingkup Wilayah 12

1.6. Kerangka Berfikir 14

1.7. Sistematika Penulisan 15

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Karakteristik Masyarakat 17

2.2. Pengertian Pembangunan 18

2.2.1. Pengertian Jalan 19

2.3. Pengertian Jalan Tol 21

2.3.1. Karakteristik Penyelenggaraan Jalan Tol 22

2.3.2. Dampak Pembangunan Jalan Tol 24

2.4. Sosial 25

2.5. Ekonomi 27

2.6. Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat yang Terkena
Pembangunan Jalan Tol 28

2.6.1. Dampak sosial 30

2.6.2. Konsolidasi Lahan 30

2.7. Dampak Ekonomi 33

2.8. Penelitian Terdahulu	34
---------------------------------	----

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Pendekatan Metodologi Penelitian	41
3.2. Jenis Penelitian	41
3.3. Lokasi Penelitian	42
3.4. Jenis Data dan Sumber Data	42
3.5. Bahan dan Alat Penelitian	43
3.6. Metode Pengumpulan Data	44
3.7. Teknik Sampling	46
3.8. Metode Analisis Data	47
3.9. Teknik Analisis Data	47
3.10. Skala Pengukuran Instrumen	49
3.11. Variabel Penelitian	49
3.12. Waktu penelitian	49

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH

4.1. Gambaran Umum Kota Pekanbaru	53
4.2. Gambaran Umum Kecamatan Rumbai	55

4.2.1. Sejarah Kecamatan Rumbai	55
4.2.2. Administrasi dan Letak Geografis Kecamatan Rumbai	56
4.2.3. Kependudukan Kecamatan Rumbai	58
4.3. Gambaran Umum Kelurahan Muara Fajar	59
4.3.1. Administrasi Kelurahan Muara Fajar	61
4.3.2. Kependudukan Kelurahan Muara Fajar	63
4.3.3. Pendidikan	64
4.3.4. Ekonomi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar	65
4.3.5. Potensi Sumber Daya Alam Kelurahan Muara Fajar	66
4.4. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau	67
4.5. Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	68
4.6. Analisa Kelayakan Proyek Menggunakan Metode CBA	69
4.7. Dampak Ekonomi Nasional dan Regional Secara Kualitatif	80
4.8. Dampak Ekonomi Nasional dan Regional Secara Kuantitatif	82
4.9. Dampak Ekonomi Lokal pada Ruas Pekanbaru-Dumai	83

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur	87
5.2. Identifikasi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	91
5.1.1. Tahapan Pengerjaan Jalan Tol	97
5.3. Dampak Sosial Bagi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	102
5.4. Dampak Ekonomi Bagi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru- Dumai	110

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan	116
6.2. Saran	117

DAFTAR PUSTAKA	118
-----------------------------	------------

LAMPIRAN	123
-----------------------	------------

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Penelitian Terdahulu	34
Tabel 2.2.	Sintesa Teori	38
Tabel 3.1.	Variabel Penelitian	50
Tabel 3.2.	Desain Penelitian	51
Tabel 4.1.	Luas Kecamatan Rumbai Menurut Kelurahan Tahun 2016	58
Tabel 4.2.	Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Rumbai Tahun 2016	58
Tabel 4.3.	Batas Kelurahan Muara Fajar	61
Tabel 4.4.	Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur Tahun 2012-2013	63
Tabel 4.5.	Jumlah Penduduk Berdasarkan Gender Tahun 2012-2013	63
Tabel 4.6.	Pendidikan Penduduk Usia 15 Tahun Ke Atas	64
Tabel 4.7.	Wajib Belajar 9 Tahun dan Putus Sekolah	65
Tabel 4.8.	Tingkat Pendapatan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar	65
Tabel 4.9.	Luas Wilayah Menurut Penggunaan	66
Tabel 4.10.	Ringkasan Studi Kelayakan Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	77
Tabel 4.11.	Dampak Ekonomi Konektivitas Jaringan Pulau Sumatera	80

Tabel 5.1.	Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur	
	Berdasarkan Jenis Kelamin	88
Tabel 5.2.	Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur	
	Berdasarkan Tingkat Umur	88
Tabel 5.3.	Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur	
	Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir	89
Tabel 5.4.	Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur	
	Berdasarkan Asal Daerah	90
Tabel 5.5.	Tingkat Keamanan Sebelum Dan Saat Masa Konstruksi	
	Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Di Kelurahan Muara	
	Fajar Timur	102
Tabel 5.6.	Tingkat Ketergangguan Polusi dan Suara Pada Masyarakat	
	Kelurahan Muara Fajar Timur dengan Adanya pembangunan	
	Jalan Tol Pekanbaru-Dumai.....	104
Tabel 5.7.	Lahan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur yang	
	Terkena Pembebasan Lahan Untuk Pembangunan Jalan	
	Tol Pekanbaru-Dumai	105

Tabel 5.8.	Mata Pencarian Utama Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	110
Tabel 5.9.	Mata Pencarian Sampingan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	112
Tabel 5.10.	Pendapatan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	113



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Peta Lokasi Penelitian	13
Gambar 1.2.	Kerangka Fikir	14
Gambar 4.1.	Peta Kecamatan Rumbai	57
Gambar 4.2.	Peta Kelurahan Muara Fajar	62
Gambar 5.1.	Tahapan Pekerjaan Jalan Tol	97
Gambar 5.2.	tipikal potongan melintang jalan bebas hambatan untuk jalan tol	99
Gambar 5.3.	Pintu Masuk Tol Pekanbaru-Dumai	98
Gambar 5.4.	Jalan Tol Pekanbaru-Dumai	99
Gambar 5.5.	Peta Jalan Tol Kelurahan Muara Fajar Timur	100
Gambar 5.6.	Peta Jalan Tol Pekanbaru-dumai	101
Gambar 5.7.	Ilustrasi Konsolidasi Lahan	109

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Menurut Undang-Undang No.26 Tahun 2007 wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional. Perencanaan tata ruang dilakukan untuk menghasilkan rencana umum tata ruang dan rencana rinci tata ruang. Rencana umum tata ruang disusun berdasarkan pendekatan wilayah administratif dengan muatan substansi mencakup rencana struktur ruang dan rencana pola ruang. Rencana rinci tata ruang disusun berdasarkan pendekatan nilai strategis kawasan dan/atau kegiatan kawasan dengan muatan substansi yang dapat mencakup hingga penetapan blok dan subblok peruntukan.

Penyusunan rencana rinci tersebut dimaksudkan sebagai operasionalisasi rencana umum tata ruang dan sebagai dasar penetapan peraturan zonasi. Peraturan zonasi merupakan ketentuan yang mengatur tentang persyaratan pemanfaatan ruang dan ketentuan pengendaliannya dan disusun untuk setiap blok/zona peruntukan yang penetapan zonanya dalam rencana rinci tata ruang. Rencana rinci tata ruang wilayah kabupaten/kota dan peraturan zonasi yang melengkapi rencana rinci tersebut menjadi salah satu dasar dalam pengendalian pemanfaatan ruang sehingga pemanfaatan ruang dapat dilakukan sesuai dengan rencana umum tata ruang dan rencana rinci tata ruang.

Menurut Tarigan (2003), perencanaan wilayah adalah perencanaan ruang wilayah dan perencanaan aktivitas pada ruang wilayah tersebut, tercakup dalam kegiatan perencanaan tata ruang, sedangkan perencanaan aktivitas pada ruang wilayah (terutama aktivitas ekonomi tercakup dalam kegiatan perencanaan pembangunan wilayah, baik jangka panjang, jangka menengah, dan jangka pendek. Pengembangan wilayah diperlukan untuk memperbaiki tingkat kesejahteraan hidup di wilayah tertentu, memperkecil kesenjangan pertumbuhan, dan ketimpangan kesejahteraan antar wilayah. Sejalan dengan otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan Undang-Undang Republik Indonesia No.33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat dan Daerah. Pengembangan wilayah transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari infrastruktur setiap daerah, baik daerah perkotaan maupun pedesaan, negara maju maupun yang sedang berkembang, baik dalam kegiatan ekonomi maupun sosial.

Salah satu upaya untuk mewujudkan tujuan dari perencanaan wilayah dibangun suatu usaha yang terencana dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, bangsa, dan negara. Jaringan jalan sebagian faktor pendukung keberhasilan suatu pembangunan karena jalan berperan untuk pemindahan barang dan manusia sehingga diperlukan jaringan jalan yang memadai dan lebih mengedepankan kecepatan. Jalan tol merupakan jalan alternatif untuk mempercepat sarana transportasi, perkembangan industri pariwisata, menunjang pertumbuhan dan percepatan proses ekonomi yang kerap terhambat karena kendala transportasi, mengurangi kemacetan akibat pasar tumpah, pasar tradisional, penyempitan jalan,

jembatan rusak dan jalan yang berlubang adalah hal yang menghambat proses ekonomi secara merata dan cepat.

Pembangunan menciptakan terjadinya perubahan kondisi ekonomi dan sosial masyarakat. Menurut Adisasmita (dalam Triana Rosalina Noor 2012) bahwa pembangunan merupakan perubahan susunan dan pola masyarakat yang akan merangsang lapisan-lapisan masyarakat dan dengan adanya teknologi maka pertumbuhan ekonomi akan semakin pesat. Menurut Salim (1980) pembangunan berkelanjutan dapat berdampak positif maupun negatif. Dampak positif dari pembangunan adalah meningkatkan kualitas hidup yang terdiri dari meningkatnya kualitas fisik, turunnya angka kematian, dan meningkatkan kesejahteraan. Sedangkan dampak negatif dari pembangunan yaitu berkurangnya sumber daya, pencemaran lingkungan, dan redistribusi penduduk. Pemerintah ingin melakukan pembangunan infrastruktur yang dibangun oleh Pemerintah seringkali berhadapan dengan kepentingan masyarakat pemilik lahan yang digunakan sebagai pembangunan infrastruktur tersebut. Dalam hal ini pemerintah harus mengganti tanah yang terpakai, pohon-pohon yang ditebang karena pembangunan, serta penggantian rumah atau bangunan yang berada dalam jalur pembangunan tersebut.

Pembangunan fisik meliputi sarana dan prasarana pemerintah seperti jalan, jembatan, pasar, pertanian dan irigasi. Kondisi fisik ini dapat berupa letak geografis, dan sumber-sumber daya alam. Letak geografis sebuah wilayah sangat menentukan prioritas pembangunan. Letaknya strategis, dalam arti tidak sulit untuk dijangkau akibat kondisi geografisnya. Kecepatan proses pembangunan dan perkembangan suatu wilayah juga sangat ditentukan oleh intensitas hubungannya dengan dunia luar,

mobilitas dan budaya akan mempercepat perkembangan wilayah suatu wilayah. Pembangunan non fisik atau sosial meliputi pembangunan manusia, ekonomi, kesehatan dan pendidikan. Pembangunan non fisik berkaitan dengan penggunaan sumber daya manusia. Pembangunan meliputi pembangunan dibidang kesehatan, pembangunan dibidang pendidikan, pembangunan dibidang ekonomi dan lain sebagainya. Pembangunan non fisik mengedepankan sumberdaya manusia, pembangunan fisik menjadi dasar untuk melakukan pembangunan non fisik atau sebaliknya. Pembangunan non fisik dilakukan guna meningkatkan taraf dan kesejahteraan dalam bidang pendidikan, kesejahteraan masyarakat bidang kesehatan maupun kesejahteraan dalam bidang lainnya.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, definisi jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / atau air serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Jalan tol Pekanbaru-Dumai adalah salah satu dari ruas jalan tol yang ditugaskan pengusahaannya oleh pemerintah. Jalan tol ini berada di Provinsi Riau tepatnya di Kotamadya Pekanbaru, Kabupaten Siak, Kabupaten Bengkalis, Kabupaten Kampar, dan Kabupaten Dumai. Jalan tol Pekanbaru-Dumai akan menghubungkan koridor-koridor ekonomi utama di Provinsi Riau antara lain Pekanbaru-Minas-Patapahan-Kandis-Duri-Dumai akan terkoneksi dengan Pelabuhan Dumai. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai bertujuan untuk menghubungkan dua kota di Provinsi Riau yaitu Kota Pekanbaru dan Kota Dumai.

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai ini merupakan salah satu segmen dari proyek tol Trans Sumatra, yang berguna untuk memperlancar transportasi dengan jarak tempuh yang lebih dekat.

Kota Pekanbaru adalah ibu kota dan kota terbesar di Provinsi Riau, Indonesia. Kota ini merupakan kota perdagangan dan jasa, termasuk sebagai kota dengan tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi yang tinggi. Pekanbaru mempunyai satu Bandar Udara Internasional yaitu Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II. Terminal Bus Bandar Raya Payung Sekaki antar kota dan antar provinsi, serta dua pelabuhan di Sungai Siak yaitu Pelita Pantai dan Sungai Duku. Kota Pekanbaru sedang berkembang pesat menjadi kota dagang yang multi-etnik, keberagaman ini telah menjadi kepentingan bersama untuk dimanfaatkan bagi kesejahteraan masyarakatnya.

Kota Dumai dikenal sebagai kota minyak. Tiga industri yang turut serta memajukan Dumai secara tidak langsung adalah PT. CPI (dahulu *Caltex Pacific Indonesia* sekarang *Chevron Pacific Indonesia*) yang bergerak mayoritas dalam bidang pertambangan dan ekspor minyak dan gas bumi, kemudian PT. Pertamina yang bergerak dalam bidang pengolahan dan pendistribusian minyak dan gas bumi dalam negeri, serta disusul oleh industri pengolahan minyak sawit (CPO) PT. BKR (Bukit Kapur Reksa). Selain Industri Skala besar seperti di atas, terdapat juga beberapa industri kecil atau *home Industri*. Pengolahan hasil pertanian seperti Kelapa dijadikan VCO minyak kelapa murni. Kota Dumai dalam memainkan peranannya ke depan, telah memiliki lima kawasan Industri yang strategis yaitu Kawasan Industri Dumai (KID) di Pelintung, Kawasan Industri Lubuk Gaung,

Kawasan Industri *Dock Yard*, Kawasan Industri Bukit Kapur dan Kawasan Industri Bukit Timah. Kawasan inidustri ini telah menjadi kawasan industri yang paling pesat kemajuannya di Propinsi Riau. Pada kawasan Industri Pelintung telah dibangun satu dermaga ekspor dengan kapasitas tiga kapal tanker sekali sandar, dan pabrik pupuk NPK (Nitrogen fosfor kalium) dan telah berproduksi, yang diyakini menjadi pabrik pupuk NPK terbesar di Asia Tenggara.

Dumai memiliki Pelabuhan Udara Pinang Kampai yang terletak berdekatan dengan Komplek Perumahan PT. CPI. Disamping akses udara, Kota Dumai memiliki keunggulan sebagai salah satu Kota di Provinsi Riau yang berpeluang untuk memanfaatkan potensi pengembangan pelabuhan laut. Dumai berada pada posisi lintas perdagangan internasional Selat Melaka yang dikelola oleh PELINDO dan beberapa pelabuhan rakyat. Pelabuhan di Dumai telah dibangun sebagai pelabuhan penghubung untuk kegiatan ekspor impor, begitu juga para penumpang yang ingin menuju ke Malaka – Malaysia. Pelabuhan Dumai terdiri dari 9 unit, 4 unit dimiliki Chevron, dan 5 unit milik pemerintah. Sepanjang daerah pantai Dumai terdapat beberapa pabrik minyak dan pengolahan minyak dengan kapasitas 170.000 barrel per hari dan dapat menampung 850.000 barrel minyak per hari. Dumai juga disebut sebagai gerbang ekspor minyak Indonesia. Pada aktivitas ekspor gas sejumlah USD 426.123 juta per tahun.

Kota Dumai yang terletak di tepi pantai memiliki potensi pengembangan pariwisata seperti wisata alam, budaya dan belanja. Beberapa daerah wisata di antaranya kawasan konservasi di Kecamatan Sungai Sembilan, hutan wisata di Kecamatan Dumai Barat dan Dumai Timur, kawasan pantai Teluk Makmur di

Kecamatan Medang Kampai dan Tasik Bunga Tujuh di Kecamatan Dumai Timur. Sebagai gerbang utama untuk memasuki Riau Daratan, beberapa turis sudah berulang kali mengunjungi Dumai, terutama yang ingin mengunjungi Malaka. Dumai sangat mudah dicapai karena transportasinya yang lancar. Ada beberapa objek wisata yang menarik dalam perjalanan menuju Dumai, seperti adanya suku terbelakang yang dinamakan suku Sakai, hutan tropis di sepanjang jalan, dan air sungai yang warnanya unik seperti warna teh. Selain itu juga dapat dilihat beratus pipa angguk yang mengangkat minyak dari perut bumi. Pusat perbelanjaan Ramayana di Jl. Jend Sudirman menambah ikon Dumai di Tahun 2007.

Kota Dumai sebagai pintu gerbang lalu lintas perdagangan nasional dan internasional seperti halnya Pekanbaru. Potensi luas wilayah yang besar, kekayaan SDA dan letak strategis dapat dijadikan sebagai modal utama di dalam pembangunan dan memajukan Kota Dumai dan Propinsi Riau khususnya dan Indonesia pada umumnya. Kontribusi PDRB kota Dumai, terbesar dari sektor pertambangan dan penggalian serta industri pengolahan tersebut tidak lepas dari campur tangan dari perusahaan yang termasuk di dalam BUMN, para investor asing, serta mitra usaha lainnya yang ikut berperan aktif, khususnya di Dumai dengan tujuan berperan aktif dalam pertumbuhan perekonomian Riau dan Indonesia.

Sebagai pintu gerbang pelayaran internasional, Kota Dumai mampu berkembang menjadi pusat pelayanan jasa perdagangan. Posisi strategis Kota Dumai sangat berpotensi menjadi pusat koleksi barang dan jasa dari wilayah daerah-pengaruhnya (*hinterland*) dan sekaligus menjadi pusat distribusi barang dan

jasa ke daerah-daerah lainnya. Kota Dumai berada dalam simpul transportasi nasional. Kota Dumai mempunyai daerah-pengaruh tidak hanya kawasan di sekitar Kota Dumai tetapi juga mampu melayani koridor jalan Lintas Timur Sumatera yaitu ke utara sampai Rantau Prapat Sumatera Utara, ke selatan sampai dengan di Pekanbaru, ke barat sampai di Duri dan wilayah-wilayah barat. Jalur darat yang menghubungkan Dumai-Pekanbaru telah siap dilengkapi dengan prasarana berupa jalan tol baru, mengingat pentingnya peranan Kota Pekanbaru khususnya sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Jalur pelayanan angkutan regional darat saat ini melayani hubungan antara Dumai – Pekanbaru dengan kota-kota lain di Propinsi Riau, serta kota-kota lain di luar propinsi (pergerakan antar Propinsi).

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai penting untuk mempersingkat jarak dan waktu perjalanan menuju kota tujuan, dengan adanya jalan tol bisa meningkatkan perkembangan wilayah dan ekonomi antar dua wilayah dalam distribusi barang, orang dan jasa.

1.2. Rumusan Masalah

Adapun untuk pernyataan rumusan masalah/*problem statement* yang diteliti sebagai berikut :

1. Karakteristik Masyarakat

Karakteristik Masyarakat merupakan jenis kelamin, usia dan pendidikan terakhir.

2. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai

Pembangunan tol Pekanbaru-Dumai sampai saat ini masih mengalami banyak masalah, salah satunya hambatan dalam pembangunan jalan tol ini adalah masalah konflik lahan terutama tumpang tindih lahan masyarakat. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai penting untuk mempersingkat jarak dan waktu perjalanan menuju kota tujuan, dengan adanya jalan tol bisa meningkatkan perkembangan wilayah dan ekonomi antar dua wilayah dalam distribusi barang, orang dan jasa.

3. Dampak sosial pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai

Dampak sosial diantaranya dapat ditimbulkan karena adanya kerugian secara ekonomi yang dialami oleh masyarakat sekitar. Perubahan kehidupan sosial akibat adanya jalan baru atau menurunnya kualitas hidup masyarakat akibat polusi yang ditimbulkan pengguna jalan.

4. Dampak ekonomi pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai

Dampak ekonomi diantaranya dapat ditimbulkan karena lahan perkebunan atau pertanian milik masyarakat semakin berkurang.

Pertanyaan penelitian atau *research question* adalah:

1. Bagaimana karakteristik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur ?
2. Bagaimana perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai ?
3. Bagaimana dampak sosial masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat adanya pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai ?

4. Bagaimana dampak ekonomi masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur dari adanya pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai ?

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

1.3.2. Sasaran

Untuk mengetahui sasaran penelitian ini mengacu pada tujuan penelitian dan sasaran yang paling utama dari penelitian ini adalah:

- a. Mengidentifikasi karakteristik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur
- b. Mengidentifikasi perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai
- c. Menganalisis dampak sosial terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai
- d. Menganalisis dampak ekonomi terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah :

- a. Memberi masukan kepada pemerintah daerah setempat dan pihak swasta atas dampak sosial ekonomi masyarakat dengan adanya pembangunan jalan tol Pekanbaru Dumai.
- b. Untuk menambah pengetahuan masyarakat tentang seberapa pentingnya pembangunan jalan tol, untuk menunjang keadaan sosial ekonomi masyarakat sekitar.
- c. Sebagai bahan referensi bagi peneliti yang akan melakukan kegiatan penelitian serupa.
- d. Serta untuk mengetahui ilmu-ilmu tentang dampak sosial ekonomi atas adanya pembangunan jalan tol.

1.5. Ruang lingkup

Pada penelitian tugas akhir ini ruang lingkup penelitian terdiri dari dua ruang lingkup, yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah yang akan dipaparkan pada sub bab berikut ini :

1.5.1. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yang diteliti adalah sebagai berikut :

1. Untuk melihat karakteristik masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur, dari data primer melalui penyebaran kuesioner .

2. Untuk mengkaji perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai akan dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif yang diolah dari hasil observasi lapangan.
3. Untuk menganalisis dampak sosial masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur, dari data primer melalui penyebaran kuesioner dengan menggunakan metode *Expert Judgement*.
4. Untuk menganalisis dampak ekonomi masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur ini diukur dengan menggunakan analisis *Expert Judgement*.

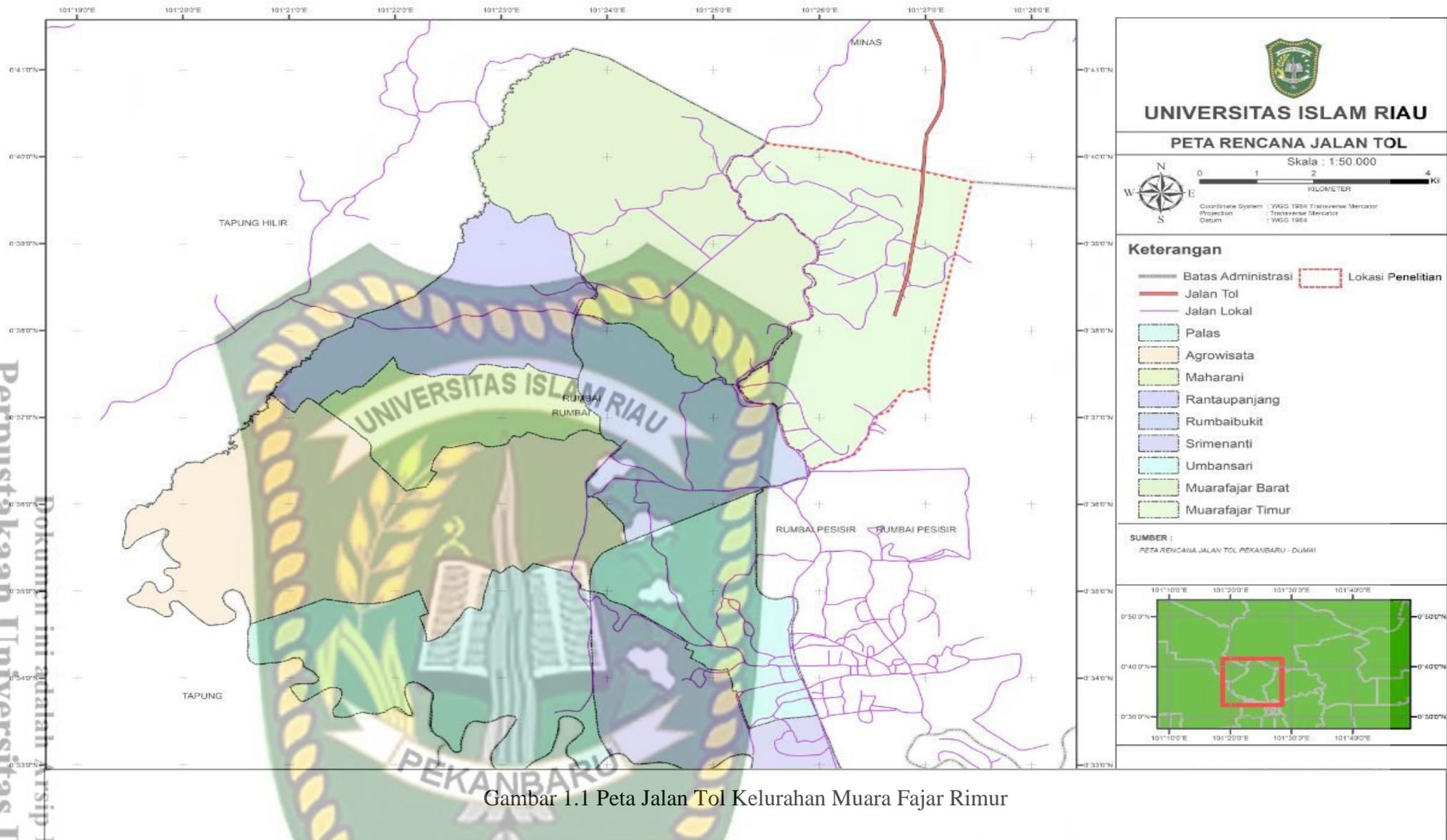
1.5.2. Ruang Lingkup Wilayah

Jalan tol ini memiliki enam seksi dan merupakan salah satu ruas Tol Trans Sumatera terpanjang yang membentang di dalam satu provinsi. Panjangnya yang mencapai 131 Km menghubungkan wilayah Rumbai di Pekanbaru menuju Dumai yang jarak tempuh biasanya mencapai 195,9 km.

1. Seksi awal jalan tol dimulai dari Pekanbaru, arah Rumbai ke wilayah minyak di Minas sepanjang 9,2 km.
2. Seksi ke dua Minas ke Patapahan sepanjang 23,6 km.
3. Seksi ke tiga dari Patapahan menuju ke Kandis Utara sepanjang 17,45 Km.
4. Seksi ke empat di mulai dari Kandis Utara menuju Duri selatan sepanjang 28,95 Km.
5. Seksi ke lima di Duri Utara sepanjang 27,23 Km.
6. Seksi ke enam menyambungkan Duri Utara hingga Dumai sepanjang 25,05 Km.

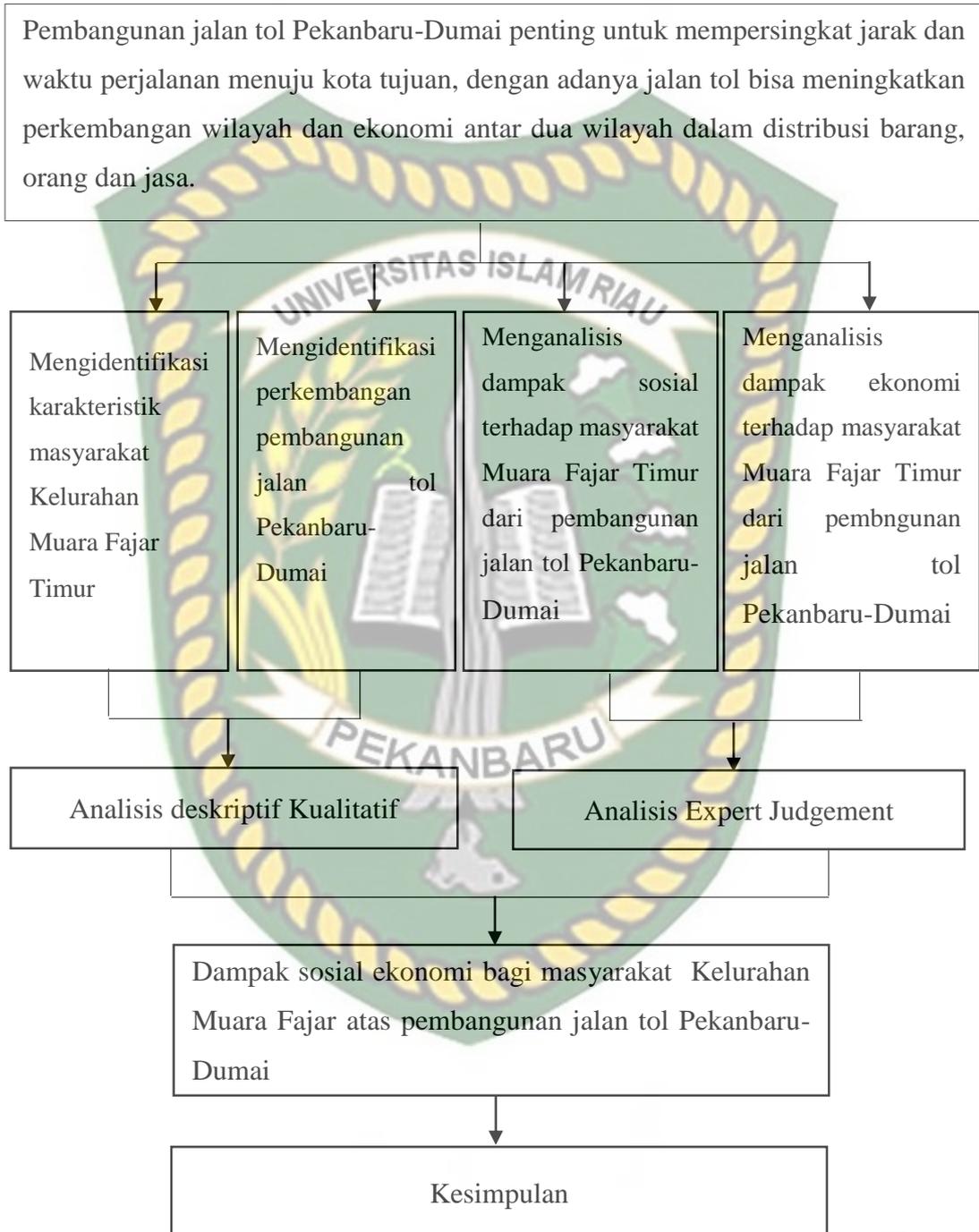
Pada penelitian tugas akhir ini, ruang lingkup wilayahnya yaitu berada di Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai. Dan penelitian ini di lakukan pada masa konstruksi jalan tol.





Gambar 1.1 Peta Jalan Tol Kelurahan Muara Fajar Rimur

1.6. Kerangka Pemikiran Studi



Gambar 1.2. Kerangka Pemikiran Studi

1.7. Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, sasaran penelitian dan manfaat penelitian, ruang lingkup materi dan wilayah, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Menjelaskan definisi pengertian dan teori teori yang berkaitan dengan judul penelitian yaitu, kajian dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat sekitar karena pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam metodologi penelitian adalah terdiri dari , lokasi penelitian, bahan dan alat penelitian, waktu penelitian, metode pengumpulan data dan metode analisis data.

BAB IV : GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Dalam gambaran umum wilayah menceritakan tentang lokasi yang diteliti, seperti profil wilayah Kecamatan Rumbai dan profil wilayah Kelurahan Muara Fajar Timur.

BAB V : HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menganalisis dan memaparkan hasil analisis dari setiap sasaran yang telah di tetapkan, dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan analisis *Expert Judgement*.

BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup dari laporan Tugas Akhir yang berisikan kesimpulan dan saran.





Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Karakteristik Masyarakat

Masyarakat adalah sekumpulan manusia saling “bergaul”, atau dengan istilah ilmiah, saling “berinteraksi” (Koentjaraningrat, 2009). Menurut Susanto (1999), masyarakat atau *society* merupakan manusia sebagai satuan sosial dan suatu keteraturan yang ditemukan secara berulang-ulang, sedangkan menurut Sinaga (1988), masyarakat merupakan orang yang menempati suatu wilayah baik langsung maupun tidak langsung saling berhubungan sebagai usaha pemenuhan kebutuhan, terkait sebagai satuan sosial melalui perasaan solidaritas karena latar belakang sejarah, politik ataupun kebudayaan yang sama.

Manusia yang hidup berkelompok manusia yang hidup secara bersama-sama dan kemudian membentuk sebuah kelompok. Kelompok yang dibentuk tersebut kemudian menjadi masyarakat. Mereka mengenali satu sama lain tiap anggota masyarakat dan saling ketergantungan. Kesatuan sosial adalah perwujudan yang terjadi dalam hubungan sesama manusia. Seorang manusia tidak dapat melanjutkan hidupnya tanpa bergantung dengan orang lain, yang melahirkan kebudayaan dalam konsepnya, tidak ada suatu masyarakat yang tidak mempunyai budaya. Masyarakat yang melahirkan kebudayaan dan budaya tersebut kemudian diwariskan dari generasi ke generasi dengan adanya proses-proses penyesuaian. Perubahan seperti yang terjadi dalam budaya masyarakat juga akan mengalami perubahan. Perubahan tersebut dapat terjadi karena beberapa faktor yang berasal dari masyarakat itu sendiri. Manusia dapat melakukan interaksi secara lisan ataupun

tidak serta suatu komunikasi berlaku apabila terdapat masyarakat bertemu dengan satu sama lain. Terdapat KepimpinanPemimpin dapat terdiri dari ketua keluarga, ketua negara, dan sebagainya. Dalam masyarakat pada awal kepemimpinannya bercorak tertutup, karena pemilihan yang berdasarkan keturunan. Terdapat stratifikasi sosial, stratifikasi sosial ialah meletakkan salah satu orang pada sebuah kedudukan dan peranan yang harus dilakukan dalam suatu masyarakat.

Yang termasuk dalam karakteristik masyarakat ialah :

1. Budaya
2. Agama
3. Jenis Kelamin
4. Pendidikan
5. Asal Daerah

2.2. Pengertian Pembangunan

Menurut Adisasmita (dalam Triana Rosalina Noor 2012), bahwa pembangunan merupakan perubahan susunan dan pola masyarakat yang akan merangsang lapisan-lapisan masyarakat dan dengan adanya teknologi maka pertumbuhan ekonomi akan semakin pesat. Pembangunan merupakan segala upaya yang terus menerus ditunjukkan untuk memperbaiki kehidupan masyarakat dan bangsa yang belum baik, atau alat untuk memperbaiki kehidupan yang sudah baik menjadi lebih baik lagi. Pembangunan adalah pertumbuhan dan perubahan. Tujuan pembangunan adalah untuk peningkatan kualitas manusia dan masyarakat Indonesia yang dilakukan secara berkelanjutan, berlandaskan kemampuan nasional

dengan tantangan perkembangan global. Pembangunan infrastruktur adalah pembangunan dari masyarakat, yang hak atas tanahnya dibebaskan dan yang nantinya dapat digunakan oleh masyarakat yang akan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung dari keberadaan jalan tol.

2.2.1. Pengertian Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, definisi jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / atau air serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

1. Jalan Menurut Fungsinya

Dalam Undang-Undang No.38 Tahun 2004, Pasal 8 Ayat 5 :

- a. Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan kedalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.
- b. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- c. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pebagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- d. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- e. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

2. Kelas jalan

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat 2 terdiri dari :

- a. Jalan kelas I yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu tersebut 10 (sepuluh) ton.
- b. Jalan kelas II yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- c. Jalan kelas III yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- d. Jalan kelas khusus yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran

panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran palong tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

2.3. Pengertian Jalan Tol

Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai rasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Sedangkan tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk pengguna jalan tol (UU No.38/2004). Menurut pasal 43 (UU No.38/2004), jalan tol diselenggarakan untuk:

1. Memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang.
2. Meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi.
3. Meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan.
4. Meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Pengguna tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan dan pengembangan jalan tol. Keberadaan jalan tol diharapkan secara langsung dapat mengurangi beban lalu lintas, kemacetan yang terjadi di jalan umum dan mengurangi polusi udara akibat kendaraan berjalan lambat atau macet.

Jalan tol memiliki peran strategis baik untuk mewujudkan pemerataan pembangunan maupun untuk pengembangan wilayah. Pada wilayah yang tingkat perekonomiannya telah maju, mobilitas orang dan barang umumnya sangat tinggi

sehingga dituntut adanya sarana perhubungan darat atau jalan dengan mutu yang andal. Tanpa adanya jalan dengan kapasitas cukup dan mutu yang andal, maka dipastikan lalu lintas orang maupun barang akan mengalami hambatan yang pada akhirnya menimbulkan kerugian ekonomi.

2.3.1. Karakteristik Penyelenggaraan Jalan Tol

Pernyataan ini disusun dengan memperhatikan sifat dan karakteristik penyelenggaraan jalan tol di Indonesia dan berpedoman pada konsep dasar dan peraturan perundangan yang berlaku. Karakteristik pokok penyelenggaraan jalan tol diantaranya adalah:

- a. Keberadaan jalan tol dan pengusahaannya diatur berdasarkan undang-undang. Berdasarkan peraturan yang berlaku, kepemilikan dan hak penyelenggaraan jalan tol ada pada pemerintah. Pemerintah selain menanggung biaya pengadaan tanah juga dapat memberikan wewenang kepada suatu badan usaha negara untuk menyelenggarakan jalan tol yang mencakup kegiatan membangun, memelihara dan mengoperasikan. Badan usaha negara yang diberi wewenang penyelenggaraan jalan tol, atas persetujuan pemerintah, boleh bekerja sama dengan investor baik secara keseluruhan maupun sebagian dalam penyelenggaraan jalan tol.
- b. Jalan tol memiliki mutu yang andal, bebas hambatan dan pemakai jalan tol wajib membayar tol. Secara umum jalan tol memiliki keandalan teknik yang tinggi. Jika jalan tol dipelihara dan diperbaiki sebagaimana mestinya, maka jalan tol akan berfungsi dan memiliki umur teknis yang sangat panjang.

Pemeliharaan dan perbaikan periodik diperlukan atas badan jalan tol, misalnya pelapisan ulang pada *pavement* atau penggantian beberapa komponen dalam jembatan tol yang mengalami proses keausan.

- c. Pengadaan jalan tol sangat terkait dengan program pengembangan jaringan jalan nasional, dan mendorong pengembangan wilayah di sekitar jalan tol. Pembangunan dan pengoperasian jalan tol tidak tertutup kemungkinan adanya tuntutan lingkungan terhadap penyelenggara jalan tol, untuk mengembangkan jaringan jalan bukan tol, bangunan pelengkap jalan dan perlengkapan jalan. Tuntutan lingkungan tersebut sangat berpengaruh terhadap pengoperasian jalan tol sebagai jalan alternatif.

Proyek-proyek infrastruktur dibandingkan proyek gedung atau proyek lainnya, khususnya pembangunan jalan tol memerlukan investasi besar dengan masa konstruksi yang sangat panjang. Konsekuensinya, proyek semacam ini mempunyai risiko tinggi pada masa konstruksi, yang antara lain ditunjukkan dengan makin lamanya waktu yang diperlukan dalam penyelesaian konstruksi. Akibatnya, biaya yang diperlukan semakin membengkak/*cost-overruns*. Pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang, pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol dan badan usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol.

2.3.2. Dampak Pembangunan Jalan Tol

Menurut Suratmo (2002) dampak lingkungan dapat diartikan sebagai permasalahan antara komponen kegiatan proyek dan komponen lingkungan hidup masyarakat yang akan mengalami perubahan akibat adanya komponen kegiatan proyek. Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh adalah suatu keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi (KBBI Online, 2010).

Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Setiap keputusan yang diambil biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif.

1. Dampak positif pembangunan jalan tol :

Pembangunan jalan tol harus mempunyai dampak positif yang dapat dirasakan saat ini sehingga akan membawa suasana yang kondusif dalam perkembangannya. Dampak positif pada pembangunan jalan tol diantaranya:

- a. Mengurangi kemacetan;
- b. Penyerapan tenaga kerja pada saat proses pembangunannya;
- c. Menjadi acuan awal bagi rencana pembangunan jalan tol yang lainnya.

2. Dampak negatif pembangunan jalan tol :

Selain adanya dampak positif yang dapat dirasakan, terdapat beberapa dampak negatif yang bermunculan. Berikut beberapa dampak negatif yang timbul akibat pembangunan jalan tol :

- a. Jumlah kendaraan pribadi yang akan semakin meningkat karena kemudahan untuk mengakses daerah yang akan dituju semakin cepat dengan adanya jalan tol sehingga membuat setiap orang lebih memilih dengan memiliki kendaraan pribadi.
- b. Penduduk sekitar yang lahan atau pemukimannya terkena pembebasan lahan karena adanya pembangunan jalan tol sehingga penduduk yang bekerja sebagai petani akan mempengaruhi pendapatannya sedangkan penduduk yang pemukimannya terkena pembebasan lahan akan berpindah tempat tinggal.

2.4. Sosial

Menurut Vierkandt dalam Soekanto (2001), setiap masyarakat merupakan suatu kebulatan di mana masing-masing unsur saling mempengaruhi. Dasar semua unsur sosial adalah ikatan emosional, tak ada konflik antara individual dengan kelompok, oleh karena individu tunduk kepada tujuan kelompoknya. Sumner dalam Soekanto (2001), berpendapat bahwa masyarakat merupakan peleburan dari kelompok-kelompok sosial, kebiasaan dan tata kelakuan merupakan petunjuk-petunjuk bagaimana harus memperlakukan warga-warga kelompok maupun warga-warga dari kelompok lainnya.

Sebagai anggota masyarakat istilah sosial sering dikaitkan dengan hal-hal yang berhubungan dengan manusia dalam masyarakat, seperti kehidupan kaum miskin di kota, kehidupan kaum berada, kehidupan nelayan dan seterusnya, dan juga sering diartikan sebagai suatu sifat yang mengarah pada rasa empati terhadap kehidupan manusia sehingga memunculkan sifat tolong menolong, membantu dari yang kuat terhadap yang lemah, mengalah terhadap orang lain, sehingga sering dikatakan sebagai mempunyai jiwa sosial yang tinggi.

Sosial yang dimaksudkan adalah segala sesuatu yang dipakai sebagai acuan dalam berinteraksi antar manusia dalam konteks masyarakat atau komunitas, sebagai acuan berarti sosial bersifat abstrak yang berisi simbol-simbol berkaitan dengan pemahaman terhadap lingkungan, dan berfungsi untuk mengatur tindakan-tindakan yang dimunculkan oleh individu-individu sebagai anggota suatu masyarakat. Sosial haruslah mencakup lebih dari seorang individu yang terikat pada satu kesatuan interaksi, karena lebih dari seorang individu berarti terdapat hak dan kewajiban dari masing-masing individu yang saling berfungsi satu dengan lainnya. Manusia diatur hak dan kewajibannya yang menunjukkan identitasnya dalam sebuah arena, dan sering disebut sebagai status, bagaimana individu melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan apa yang telah ada dalam perangkat pedoman yang ada yang dipakai sebagai acuan.

2.5. Ekonomi

Istilah ekonomi berasal dari bahasa Yunani, *oikonomia*. Kata *oikonomia* berasal dari dua kata yaitu *oikos* dan *nomos*. *Oikos* berarti rumah tangga, sedangkan *nomos* berarti mengatur. Jadi *oikonomia* berarti mengatur rumah tangga. Ekonomi berkembang menjadi suatu ilmu, sehingga ekonomi berarti pengetahuan yang tersusun menurut cara yang runtut dalam rangka mengatur rumah tangga. Rumah tangga diartikan secara lebih luas, rumah tangga disini berkaitan dengan kelompok sosial yang dianggap sebagai rumah tangga sebagai kesatuan kelompok manusia yang hidup menurut norma dan tata aturan tertentu (Ritonga, 2000).

Menurut Steiner, dkk (1991), Ekonomi adalah pengetahuan sosial yang mempelajari tingkah laku manusia dalam kehidupan masyarakat khususnya dengan usaha memenuhi kebutuhan dalam rangka mencapai kemakmuran dan kesejahteraan. Dalam kehidupan sehari-hari, ekonomi sangat diperlukan dalam memenuhi kebutuhan, oleh karenanya ekonomi merupakan salah satu ilmu yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Ekonomi sebagai alat untuk mengukur tingkat kemajuan dalam suatu negara, apakah keadaan ekonomi yang baik atau semakin memburuk. Secara umum, dapat dikatakan bahwa pengertian ekonomi adalah sebuah bidang kajian ilmu yang berhubungan tentang pengurusan sumber daya material individu, masyarakat, dan negara untuk meningkatkan kesejahteraan kehidupan manusia. Ekonomi merupakan salah satu ilmu yang berkaitan tentang tindakan dan perilaku manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya yang berkembang dengan sumber daya yang ada melalui kegiatan konsumsi, produksi dan distribusi. Ayat Al-Qur'an tentang ekonomi sebagai berikut :

Bismillahirrahmanirrahim

1. Surah Al- Jumu'ah Ayat 10

fa-idzaa qudhiyati shshalaatu fantasyiruu fii l-ardhi wabtaghuu min fadhli laahi wadzkuruu laaha katsiiran la'allakum tuflihuun

Artinya : apa telah ditunaikan shalat, maka bertebaranlah kamu dimuka bumi dan carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak supaya kamu beruntung . (Q.S. Al- Jumu'ah ayat 10)

2. Surah Al- Baqarah Ayat 198

laysa 'alaykum junaahun an tabtaghuu fadhlan min rabbikum fa-idzaa afadhtum min 'arafaatin fadzkuuru laaha 'inda lmasy'ari lharaami wadzkuruuhu kamaa hadaakum wa-in kuntum min qablihi lamina dhdhaalliin

Artinya : Tidak ada dosa bagimu untuk mencari karunia (rezeki hasil perniagaan) dari Tuhanmu. Maka apabila kamu telah bertolak dari 'Arafat, berzikirlah kepada Allah di Masy'arilharam. Dan berzikirlah (dengan menyebut) Allah sebagaimana yang ditunjukkan-Nya kepadamu; dan sesungguhnya kamu sebelum itu benar-benar termasuk orang-orang yang sesat.

2.6. Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol

Sosial ekonomi yaitu lingkungan yang terdiri dari manusia baik secara individu maupun kelompok yang saling berhubungan, sehingga terbentuklah komunitas-komunitas sosial dan kegiatan-kegiatan perekonomian. Komunitas sosial dan kehidupan ekonomi akan sangat berpengaruh terhadap kualitas lingkungan kehidupan dimana manusia tersebut berada. Kualitas lingkungan sosial

ekonomi yang baik yaitu jika kehidupan manusia yang ada di lingkungan tersebut secara ekonomi terpenuhi, tidak kekurangan pangan dan sandang, memiliki rumah, berpendidikan, merasa aman dan nyaman, terpenuhinya sarana dan prasarana yang dibutuhkan dan lain sebagainya. Semua kebutuhan tersebut akan dapat terpenuhi dengan cara mereka harus memiliki pekerjaan dan pendapatan yang tepat dan memadai Sunarko, 2007 (dalam Triana Rosalina Noor, 2017).

Menurut Soekanto, 2002 (dalam Triana Rosalina Noor, 2017) sosial ekonomi adalah posisi seseorang dalam masyarakat yang berkaitan dengan orang lain dalam arti lingkungan pergaulan, prestasinya, dan hak-hak serta kewajibannya dalam hubungannya dengan sumberdaya. Kondisi sosial ekonomi masyarakat akan selalu mengalami perubahan, melalui proses sosial dan interaksi sosial yaitu suatu proses hubungan dan saling mempengaruhi, yang terjadi antar individu dengan individu, individu dengan kelompok atau kelompok dengan kelompok. Efek atau akibat dari adanya pembangunan jalan tol tersebut menimbulkan beberapa permasalahan. Sebagai contoh, permasalahan pada lahan pertanian yaitu mengenai semakin berkurangnya lahan pertanian yang mereka miliki. Daerah permukiman yang secara ekonomis dapat dijadikan tempat usaha juga mengalami masalah yang tidak kalah rumit dibanding sektor pertanian. Keadaan yang tenteram, damai, ikatan emosional yang tinggi lama kelamaan akan menghilang. Mereka yang pindah pun belum tentu cocok di tempat baru secara kultural. Bahkan ikatan emosionalnya dengan warga lama yang samasama pindah pun belum tentu terpelihara sama baiknya di lokasi baru.

2.6.1. Dampak Sosial

Pembangunan jalan juga mempunyai dampak sosial terutama di daerah perkotaan. Dampak ini akan semakin signifikan. Dampak sosial diantaranya dapat ditimbulkan karena adanya kerugian secara ekonomi yang dialami oleh masyarakat sekitar. Perubahan kehidupan sosial akibat adanya jalan baru atau menurunnya kualitas hidup masyarakat akibat polusi yang ditimbulkan pengguna jalan. Dampak sosial yang mengakibatkan keresahan masyarakat tersebut pada gilirannya juga akan merugikan semua pihak terkait. Sehingga diusahakan lokasi jalan tidak melewati daerah-daerah yang sensitif bagi kehidupan sosial masyarakat atau diperhatikan dampak-dampak yang mungkin akan timbul dan harus diidentifikasi penanganan yang terbaik untuk mengatasi dampak tersebut.

2.6.2. Konsolidasi Lahan

Konsolidasi tanah adalah kebijaksanaan pertanahan mengenai penataan kembali penguasaan dan penggunaan serta usaha pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan, untuk peningkatan kualitas lingkungan dan pemeliharaan sumber daya alam dengan melibatkan partisipasi aktif masyarakat (Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 4 Tahun 1991 Pasal 1 angka 1).

Konsolidasi Tanah dapat member manfaat berupa :

1. Kesempatan kepada pemilik tanah untuk menikmati secara langsung keuntungan dari konsolidasi tanah, baik kenaikan harga tanah maupun kenikmatan lainnya karena terciptanya lingkungan yang teratur;
2. Terhindar dari ekses-ekses yang sering timbul dalam penyediaan tanah secara konvensional;
3. Adanya percepatan laju pembangunan wilayah permukiman;
4. Tertib administrasi pertanahan serta menghemat pengeluaran dana Pemerintah untuk biaya pembangunan prasarana, fasilitas umum, ganti rugi dan operasional.

Prinsip-Prinsip Dasar Konsolidasi Tanah:

1. Membangun tanpa menggusur;
2. Kegiatan pembangunan dari rakyat, oleh rakyat dan untuk rakyat;
3. Dilaksanakan berdasarkan kesepakatan bersama (musyawarah);
4. Penyediaan tanah melalui STUP (Sumbangan Tanah Untuk Pembangunan);
5. Pembangunan dibiayai melalui TPBP (Tanah Pengganti Biaya Pelaksanaan);
6. Transparansi;
7. Keadilan;
8. Kepastian hak atas tanah dengan lingkungan yang tertata.

A. Wilayah Yang Berpotensi Untuk Konsolidasi Tanah:

2. Wilayah yang direncanakan menjadi kota/permukiman baru;
3. Wilayah yang sudah mulai tumbuh;
4. Wilayah permukiman yang tumbuh pesat (daerah pinggiran kota dan sepanjang jalan-jalan kota besar);
5. Wilayah bagian pinggir kota yang telah ada atau direncanakan jalan penghubung;
6. Wilayah yang relatif kosong;
7. Wilayah yang belum teratur/kumuh (permukiman padat);
8. Wilayah yang perlu renovasi/rekonstruksi;
9. Wilayah pengembangan industr;
10. Wilayah lain yang bercirikan perkotaan;
11. Di daerah-daerah yang berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) direncanakan untuk pengembangan permukiman baru dan juga perkampungan/permukiman yang akan dilalui oleh jalan tol atau jalan arteri antar propinsi/kabupaten;
12. Permukiman di pinggiran kota yang penduduknya jarang dan memiliki akses ke jalan utama serta diperkirakan akan berkembang menjadi wilayah permukiman baru.

2.7. Dampak Ekonomi

Ekonomi adalah segala upaya dan daya manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya guna mencapai suatu tingkatan kemakmuran. Cara untuk memenuhi kebutuhan itu dapat dilakukan dengan memanfaatkan sumber daya tertentu. Oleh manusia sumber daya tersebut diolah untuk menjadi suatu barang dan didistribusikan kepada khalayak ramai. Menurut Todaro, dkk (2000), menyatakan bahwa pembangunan merupakan suatu proses multidimensional yang melibatkan perubahan struktur sosial, kelembagaan nasional, percepatan pertumbuhan ekonomi, pemerataan pendapatan, dan pengentasan kemiskinan yang semuanya bertujuan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Proses pembangunan mencakup berbagai aspek kehidupan manusia. Dalam hal ini infrastruktur menjadi roda penggerak pertumbuhan ekonomi dimana dapat dikatakan bahwa fasilitas umum merupakan salah satu penunjang dalam berbagai hal. Itu sebabnya mengapa infrastruktur jalan menjadi penting keberadaanya karena selain menjadi arus mobilitas sosial, infrastruktur jalan yang baik dan memadai juga mampu menopang pertumbuhan ekonomi suatu daerah dengan baik.

2.8. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul Penelitian	Sumber Data	Lokasi Penelitian	Analisis	Isi Penelitian
1	Triana Rosalina Noor (2017)	Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (Studi Kasus: Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kec. Waringin anom, Kec. Kedamean, Kec. Driyorejo Kabupaten Gresik	Jurnal Analisis Dampak Sosial Ekonomi	Jalan tol Surabaya-Mojokerto Kec. Waringin anom, Kec. Kedamean, Kec. Driyorejo Kabupaten Gresik	Analisis deskriptif kualitatif	Pengaruh pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto warga yang terkena dampak pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto di Kec. Wringin anom, Kec. Kedamean dan Kec. Driyorejo dilihat dari mata pencaharian sebelum dan setelah pembangunan jalan tol menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan terhadap mata pencaharian pokok maupun mata pencaharian sampingan masyarakat Kec. Wringin anom, Kec. Kedamean dan Kec. Driyorejo. Hal ini dikarenakan tidak semua warga di ketiga kecamatan tersebut bekerja sebagai petani, melainkan karyawan swasta wirausaha ataupun PNS. Artinya efek perubahan mata pencaharian warga yang dulunya petani sekarang berubah pasca pembangunan tol yakni hanya sekitar 7%.

No	Nama	Judul Penelitian	Sumber Data	Lokasi Penelitian	Analisis	Isi Penelitian
2	Dhony Priyo Suseno (2017)	Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Di Desa Kali gangsa Kulon Kabupaten Brebes (Studi Kasus : Area Pintu Tol Brebes Timur)	Jurnal Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial Ekonomi dan Lingkungan	Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes	<ul style="list-style-type: none"> a. Analisa Deskriptif b. Analisa Validitas dan Reliabilitas c. Analisa Regensi Linier Berganda d. Analisa Hipotesis e. Analisa Faktor 	<ul style="list-style-type: none"> a. Adanya jalan tol Pejagan - Pemalang seksi II Brebes Barat – Brebes Timur sangat berdampak terhadap kehidupan masyarakat desa Kaligangsa Kulon, Kecamatan Brebes, Kabupaten Brebes. Besarnya Dampak yang dirasakan masyarakat tersebut adalah : <ul style="list-style-type: none"> 1. Faktor sosial : Faktor ini dapat menjelaskan varians sebesar 34,454%. 2. Faktor ekonomi:Faktor ini dapat menjelaskan varians sebesar 21,351%. 3. Faktor lingkungan: Faktor ini dapat menjelaskan varians sebesar 13,913%. b. Faktor yang terpengaruh paling dominan akibat beroperasinya jalan tol Pejagan-Pemalang Seksi II Brebes Barat – Brebes Timur adalah faktor Sosial yang mampu menjelaskan 34,454% dari seluruh varians.

No	Nama	Judul Penelitian	Sumber Data	Lokasi Penelitian	Analisis	Isi Penelitian
3	Djuri (2000)	Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Luar (<i>outer ringroad</i>) pada pengembangan Kota Medan	Jurnal Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar	Jalan Ngumban Surbakti Kota Medan	Analisis Regresi Linier	pembangunan jalan lingkar luar (jalan Ngumban Surbakti) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pengembangan Kota Medan. Beberapa penjelasan hasil analisis regresi linier menyimpulkan bahwa pembangunan yang dilaksanakan senantiasa berpengaruh signifikan terhadap perekonomian masyarakat Kota Medan yang juga mencakup pendapatan perkapita masyarakat Kota Medan. Kondisi ini justru didukung oleh semakin berkembangnya skala aktivitas perekonomian masyarakat Kota Medan khususnya yang berada di sepanjang jalan lingkar luar Kota Medan.
4	Muhammad Ikrom Rosyiddin (2017)	Dampak Pembangunan Jalan Tol Cikopo-Palimanan Terhadap Kondisi Mata Pencarian Dan Pendapatan Di Desa Tegal karang Kecamatan Palimanan Kabupaten Cirebon	Jurnal Dampak Pembangunan Jalan Tol	Desa Tega Ikarang Kecamatan Palimanan Kabupaten Cirebon	Statistik deskriptif	Pembangunan jalan tol Cikopo-Palimanan tidak berdampak pada perubahan jenis mata pencaharian yang dimiliki oleh responden atau masyarakat di Desa Tegalkarang atau tidak ada perubahan mata pencahariannya, hanya kuantitas orangnya yang berubah dalam memilih mata pencahariannya setelah pembangunan jalan tol Cikopo-Palimanan.

No	Nama	Judul Penelitian	Sumber	Lokasi Penelitian	Analisis	Isi Penelitian
5	Desi Setiawati (2017)	Pembangunan Ekonomi Dan Perubahan Sosial (Studi Kasus: Desa Banjar anyar Kabupaten Brebes)	Skripsi Pengaruh Pembangunan Pintu Tol Berebes Timur Terhadap Perubahan Fisik Dan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Dalam Tinjauan	Deesa Banjaranyar Kabupaten Brebes	Kuantitatif Deskriptif	Pembangunan pintu tol Brebes Timur berpengaruh terhadap perubahan fisik di sekitar pintu tol. Perubahan fisik yang terjadi setelah pembangunan pintu tol adalah berupa bangunan pendukung Pintu Tol (kantor loket tol, loket tol, tempat parkir pegawai, gardu listrik), pertokoan dan toilet umum. Selain itu pembangunan pintu tol juga berpengaruh terhadap akses jalan desa yang semakin sulit karena jalurnya terpotong jalan tol.



Tabel 2.2. Sintesa Teori

No	Tinjauan Pustaka	Sumber Pustaka	Keterangan
1	Pegertian Pembangunan	Soediono (2012)	Pembangunan merupakan perubahan susunan dan pola masyarakat yang akan merangsang lapisan-lapisan masyarakat dan dengan adanya teknologi maka pertumbuhan ekonomi akan semakin pesat.
2	Pengertian jalan	UU No. 38 Tahun 2004	Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / atau air serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.
3	Fungsi Jalan	UU No.38 Tahun 2004, Pasal 8 ayat 5	Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan kedalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Jalan berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, sedang dan rendah.
4	Kelas Jalan	UU Lalu Lintas Pasal 19 ayat 2	Jalan kelas I yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 18.000 milimeter. Jalan kelas II yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter. Jalan kelas III yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimetr. Jalan kelas khusus yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 milimeter

No	Tinjauan Pustaka	Sumber Pustaka	Keterangan
5	Pengertian Jalan Tol	UU No.38 Tahun 2004	Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai rasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol. Sedangkan tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk pengguna jalan tol.
6	Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat yang Terkena Pembangunan jalan Tol	Sunarko, 2007 dan Sunarko, 2002	<p>a. Sosial ekonomi yaitu lingkungan yang terdiri dari manusia baik secara individu maupun kelompok yang saling berhubungan, sehingga terbentuklah komunitas-komunitas sosial dan kegiatan-kegiatan perekonomian. Komunitas sosial dan kehidupan ekonomi akan sangat berpengaruh terhadap kualitas lingkungan kehidupan dimana manusia tersebut berada.</p> <p>b. sosial ekonomi adalah posisi seseorang dalam masyarakat yang berkaitan dengan orang lain dalam arti lingkungan pergaulan, prestasinya, dan hak-hak serta kewajibannya dalam hubungannya dengan sumberdaya</p>
7	Pengertian dampak	Suratmo (2002)	Dampak lingkungan dapat diartikan sebagai permasalahan antara komponen kegiatan proyek dan komponen lingkungan hidup masyarakat yang akan mengalami perubahan akibat adanya komponen kegiatan proyek
8	Sosial	Vierkandt dalam Soekanto (2001)	Masyarakat merupakan suatu kebulatan di mana masing-masing unsur saling mempengaruhi. Dasar semua unsur sosial adalah ikatan emosional, tak ada konflik antara individual dengan kelompok, oleh karena individu tunduk kepada tujuan kelompoknya

No	Tinjauan Pustaka	Sumber Pustaka	Keterangan
9	Ekonomi	Menurut Lipsey dan Steiner (1991)	Ekonomi adalah pengetahuan sosial yang mempelajari tingkah laku manusia dalam kehidupan masyarakat khususnya dengan usaha memenuhi kebutuhan dalam rangka mencapai kemakmuran dan kesejahteraan.
10	Konsolidasi Tanah	Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 4 Tahun 1991 Pasal 1 angka 1	Konsolidasi tanah adalah kebijaksanaan pertanahan mengenai penataan kembali penguasaan dan penggunaan serta usaha pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan, untuk peningkatan kualitas lingkungan dan pemeliharaan sumber daya alam dengan melibatkan partisipasi aktif masyarakat.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah suatu proses penelitian yang dilakukan secara wajar dan natural sesuai dengan kondisi objektif di lapangan tanpa adanya manipulasi (Arifin,dkk,2012). Penelitian kualitatif adalah sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Bogdan, dkk dalam Moleong, 2006). Jadi penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan sebagainya, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini mencangkup tentang gambaran kondisi fisik wilayah penelitian dan kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

3.2. Jenis Penelitian

Pendekatan induktif menekankan pada pengamatan dahulu, lalu menarik kesimpulan berdasarkan pengamatan tersebut. Metode ini sering disebut sebagai sebuah pendekatan pengambilan kesimpulan dari khusus menjadi umum.

Pendekatan induktif merupakan proses penalaran yang bermula dari keadaan khusus menuju keadaan umum.

3.3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan pada Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai Kota Pekanbaru Provinsi Riau merupakan wilayah penelitian yang diambil oleh peneliti karena merupakan kecamatan yang terkena pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai. Dimana topik dari judul peneliti ialah meneliti tentang kajian dampak sosial ekonomi bagi masyarakat atas pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

3.4. Jenis Data Dan Sumber Data

Dalam melakukan penelitian ini jenis dan sumber data yang akan diperoleh adalah:

1. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dari observasi lapangan atau survei lapangan yang meliputi wawancara dan penyebaran kuesioner. Sampel informasi yang diambil dengan memilih responden yang dianggap mengetahui informasi dan masalah secara rinci tentang objek penelitian dan bisa dijadikan sumber data.

2. Data Sekunder

Merupakan data yang diperoleh dari sumber lain atau secara tidak langsung, yaitu data sekunder yang berupa data yang sudah ada, seperti dokumen atau

data-data yang sudah dibukukan atau sudah disahkan, sehingga peneliti hanya mencari dan mengumpulkan data atau dokumentasi yang sudah tersedia. Data sekunder tersebut bisa diperoleh atau didapatkan di dinas-dinas instansi terkait seperti Badan Pusat Statistik (BPS) Kecamatan Rumbai, PT. Hutama Karya (Persero) dan Departemen Pekerjaan Umum dalam pengumpulan data ini sangat diperlukan guna mendukung pembahasan dan proses penyusunan studi yang disesuaikan dengan kebutuhan data yang diperlukan dan akan diperoleh melalui dokumen resmi yang berkaitan dengan objek penelitian.

Data sekunder yang telah di dapat dari PT. Hutama Karya (Persero) yaitu studi kelayakan dengan perhitungan CBA (*Cost Benefit Analysis*), perhitungan CBA (*Cost Benefit Analysis*) ini telah dihitung oleh pihak yang mengelola dan untuk melihat review dari perhitungan CBA terdapat di BAB selanjutnya.

3.5. Bahan dan Alat Penelitian

Bahan dan alat penelitian yang digunakan dalam penelitian pada proses pengambilan data ialah:

1. Kamera, yang digunakan untuk mendokumentasikan data hasil pengamatan.
2. Alat tulis (Pena dan Buku), yang digunakan untuk mencatat dan menulis data.
3. Penunjuk waktu, yang digunakan untuk mengetahui waktu pengambilan data.

4. Laptop/komputer yang digunakan untuk mengolah data.

3.6. Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan informasi data penelitian ini dilakukan beberapa proses atau tindakan dalam pengumpulan data yaitu :

1. Wawancara

Merupakan tanya jawab secara lisan antara dua orang atau lebih secara langsung. Pewawancara disebut *interviewer* dan orang yang diwawancarai disebut *interview*. Wawancara ini dilakukan secara rinci dan mendalam untuk mengetahui tantangan permasalahan yang sedang dibahas didalam penelitian tersebut.

2. Kuisisioner

Merupakan pertanyaan-pertanyaan atau daftar pertanyaan yang diberikan kepada responden secara langsung. Adapun pertanyaan yang diajukan dalam kuisisioner tersebut ialah bersifat tertutup dengan menggunakan pilihan jawaban (Option) yang telah ditentukan oleh penanya. Kuisisioner yang telah diberikan kepada responden atau masyarakat di Kecamatan Rumbai Kelurahan Muara Fajar. Sehingga dari hasil pengisian kuisisioner maka akan idapatkan informasi tentang dampak sosial ekonomi masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur atas pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai (Husaini dkk, 2009)

3. Observasi

Merupakan pengamatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti langsung pada lokasi studi penelitian. Menggunakan teknik observasi ada dua indra yang sangat vital didalam melakukan pengamatan, yaitu pendengaran (Telinga) dan penglihatan (Mata). Dalam melakukan pengamatan mata lebih dominan dibandingkan dengan telinga (Husaini dkk, 2009).

Adapun tujuan dari observasi lapangan ini adalah memperoleh gambaran yang jelas tentang masalahnya dan mungkin petunjuk-petunjuk tentang cara pemecahannya. Jadi, jelas bahwa tujuan observasi adalah untuk memperoleh berbagai data konkret secara langsung dilapangan atau tempat penelitian.

4. Dokumentasi

Merupakan teknik untuk mendapatkan data sekunder dengan cara mempelajari dan mencatat arsip atau data dan kaitannya dengan masalah-masalah yang diteliti sebagai bahan menganalisis permasalahan maupun potensi yang ada.

5. Studi Pustaka

Merupakan teknik pengumpulan data dengan melakukan penyaringan data dari dokumen penunjang yang berupa buku-buku atau jurnal yang berhubungan dengan penulisan penelitian.

3.7. Teknik Sampling

Teknik sampling digunakan untuk menghemat biaya penelitian, waktu penelitian, tenaga dan mengingat waktu studi yang terbatas. Dalam melaksanakan penelitian dilapangan dibutuhkan penentuan jumlah sampel. Sampel merupakan bagian dari populasi, populasi dalam penelitian ini adalah Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive* sampling adalah salah satu teknik sampling non random sampling dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian. Sampel yang dipilih oleh peneliti sebagai berikut:

1. Masyarakat

Masyarakat yang dipilih oleh peneliti ialah masyarakat yang bertempat tinggal dekat dengan jalan tol, masyarakat yang rumah dan lahannya terkena pembebasan lahan pembangunan jalan tol, dan masyarakat yang bekerja dalam pembangunan jalan tol. sampel yang di ambil pada masyarakat 10 orang.

2. Pihak yang mengelola tol

Pihak yang mengelola jalan tol ialah PT. Utama Karya dan Departemen Pekerjaan Umum. PT. Utama Karya (Persero) sebagai pemegang pengerjaan jalan tol bertugas sebagai pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoprasian dan pemeliharaan di PT. Utama Karya sampel yang di ambil berjumlah 1 orang. Seangkan Departemen Pekerjaan Umum sebagai pihak yang bergerak dalam bidang pembebasan

lahan atau konsolidasi lahan di Departemen Pekerjaan umum sampel yang di ambil berjumlah 2 orang.

3.8. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis penelitian yang dilakukan agar data yang diperoleh dapat lebih akurat dalam penggunaan data sebagai acuan penelitian. Setelah data primer dan sekunder diperoleh, maka data tersebut dianalisis menggunakan metode analisis *Expert Judgment* sebagai upaya untuk menjawab permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yaitu mengkaji dampak sosial ekonomi bagi masyarakat atas pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai. Selanjutnya untuk empat sasaran, yaitu mengetahui perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, mengetahui karakteristik masyarakat di Kelurahan Muara Fajar akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, teridentifikasinya dampak sosial masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, dan teridentifikasinya dampak ekonomi masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

3.9. Teknik Analisis Data

1. Analisis Expert Judgment

Expert Judgment adalah suatu proses diskusi yang melibatkan para pakar (ahli) untuk mengidentifikasi masalah analisis penyebab masalah, menentukan cara-cara penyelesaian masalah, dan mengusulkan berbagai alternatif pemecahan masalah dengan mempertimbangkan sumber daya yang tersedia.

Dalam diskusi kelompok terjadi curah pendapat (*Brain Storming*) diantara para ahli dalam perancangan.

2. Stakeholder

Stakeholder adalah suatu masyarakat, kelompok, komunitas ataupun individu, manusia yang memiliki hubungan dan kepentingan terhadap suatu organisasi atau perusahaan. Suatu masyarakat, kelompok, komunitas ataupun individu tersebut dapat dikatakan sebagai stakeholder jika mereka memiliki karakteristik seperti memiliki kekuasaan dan kepentingan terhadap organisasi ataupun perusahaan. Dalam penelitian ini yang di ambil sebagai stakeholdeer adalah sebagai berikut :

- a. Masyarakat fungsi dan tugasnya adalah sebagai warga yang bertempat tinggal di Kelurahan Muara Fajar Timur tempat di bangunannya jalan tol Pekanbaru-Dumai
- b. PT. Utama Karya (Persero) dan Departemen Pekerjaan Umum.
PT. Utama Karya (Persero) sebagai pemegang pengerjaan jalan tol Pekanbaru-Dumai bertugas sebagai pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoprasian dan pemeliharaan.
Departemen Pekerjaan Umum sebagai pihak yang bergerak dalam bidang pembebasan lahan atau konsolidasi lahan.

3.10. Skala Pengukuran Instrumen

Instrumen merupakan alat yang digunakan sebagai pengumpul data dalam suatu penelitian dapat berupa kuisisioner, sehingga skala pengukuran instrumen adalah menentukan satuan yang diperoleh sekaligus jenis data atau tingkatan data. Dalam penelitian ini, meneliti dan mengidentifikasi dampak sosial ekonomi masyarakat.

3.11. Variabel Penelitian

Sugiyono (2014) variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari seseorang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Setelah mengkaji teori dan konsep dari berbagai literatur yang ada, maka dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa untuk mengetahui Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur terhadap Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai.

3.12. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan mulai dari bulan Maret 2018 hingga Desember 2018, dimulai dari pengajuan judul penelitian pada bulan maret, pada bulan April hingga bulan juni mengerjakan proposal dan melaksanakan seminar proposal pada tanggal 12 Juli 2018. Pada Agustus 2018 peneliti melakukan pengambilan data berupa Kuisisioner dan wawancara, dilanjutkan dengan mengerjakan hasil dari survei lapangan pada bulan September hingga November 2018 dan melaksanakan seminar hasil pada tanggal 27 November 2018. Pada bulan

Desember 2018 peneliti melakukan Revisi Laporan dan pada tanggal 14 Desember 2018 peneliti melaksanakan seminar komprehensif.

Tabel 3.1. Variabel Penelitian

Berikut ini Tabel 3.1. mengenai variabel penelitian :

No	Pembahasan	Indikator	Variabel	Analisis
1	Karakteristik Masyarakat	Masyarakat	a. Jenis kelamin b. Usia c. Pendidikan Terakhir	Deskriptif Kualitatif
2	Identifikasi Pembangunan jalan tol pekanbaru-dumai	Fisik	a. Dimulainya pembangunan jalan tol b. Progres pembangunan jalan tol c. Kapan jalan tol bisa digunakan d. Lebar jalan e. Panjang jalan	Deskriptif kualitatif
3	Dampak sosial terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	Aspek sosial	a. Prilaku masyarakat b. Keamanan c. Konflik Konsolidasi Lahan	<i>Expert judgement</i>
4.	Dampak ekonomi terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	Aspek ekonomi	a. Pekerjaan Utama b. Pekerjaan Sampingan c. Pendapatan	<i>Expert Judgement</i>

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Tabel. 3.2. Desain Penelitian

Tujuan	Sasaran	Variabel	Data Yang Diperlukan	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Analisis Data Yang Digunakan	Output
Mengkaji dampak sosial ekonomi bagi masyarakat atas pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur	a. Jenis kelamin b. Usia c. Pendidikan Terakhir	Hail Kuisisioner	Masyarakat	a. Survei primer b. Observasi lapangan	Analisis deskriptif kualitatif	Mengetahui Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur
	Identifikasi Perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	a. Dimulainya pembangunan jalan tol b. Progres pembangunan jalan tol c. Kapan jalan tol bisa digunakan d. Lebar jalan tol e. Panjang jalan tol	a. Kondisi fisik b. Kondisi lahan c. Lahan yang dibutuhkan untuk pembangunan tol di Kelurahan Muara Fajar	PT. Utama Karya (Persero)	a. Survei primer b. Observasi lapangan	Analisis deskriptif kualitatif	Mengetahui perkembangan pembangunan jalan tol
	Dampak sosial masyarakat Kelurahan Muara Fajar akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	a. Prilaku masyarakat b. Keamanan c. Konflik Konsolidasi Lahan	Hasil dari kuisisioner	Masyarakat	c. Survei primer d. Observasi lapangan	a. <i>Expert Judgment</i> b. Analisis deskriptif kualitatif	Mengetahui dampak sosial dari pembangunan jalan Tol bagi masyarakat Kelurahan Muara Fajar

Tujuan	Sasaran	Variabel	Data Yang Diperlukan	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Analisis Data Yang Digunakan	Output
Mengkaji dampak sosial ekonomi bagi masyarakat atas pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	Dampak ekonomi masyarakat Kelurahan Muara Fajar akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai	a. Pekerjaan Utama b. Pekerjaan Sampingan c. Pendapatan	Hasil dari kuisioner	Masyarakat	a. Survei primer b. Observasi lapangan	a. <i>Expert Judgement</i> b. Deskriptif kualitatif	Mengetahui dampak ekonomi dari pembangunan jalan Tol bagi masyarakat Kelurahan Muara Fajar

sumber : Hasil Analisis, 2018

BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1987 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Pekanbaru dan Kabupaten Daerah Tingkat II Kampar, Pada tanggal 7 September 1987, terdiri dari 8 wilayah Kecamatan dari 5 kecamatan yang ada sebelumnya, dengan luas wilayah 446,5 Km², setelah diadakan pengukuran dan pematokan oleh Badan Pertanahan Nasional Riau, luas Kota Pekanbaru selanjutnya di verifikasi menjadi 632,26 Km².

Dengan terciptanya tertib pemerintahan serta pembinaan pada wilayah yang cukup luas ini, maka dibentuklah Kecamatan baru yang ditetapkan berdasarkan Peraturan daerah Kota Pekanbaru No. 3 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kecamatan Marpoyan Damai, Kecamatan Tenayan Raya, Kecamatan Payung Sekaki, dan Kecamatan Rumbai Pesisir sehingga menjadi 12 kecamatan. Demikian pula dengan Kelurahan/Desa dimekarkan menjadi 58 (dari 45 Kelurahan/Desa yang ada sebelumnya) berdasarkan Peraturan daerah Kota Pekanbaru No. 4 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kelurahan Labuai, Kelurahan Maharatu, Kelurahan Tuah Karya, Kelurahan Air Hitam, Kelurahan Delima, Kelurahan Palas, Kelurahan Srimeranti, dan Kelurahan Limbungan Baru.

Letak Kota Pekanbaru sangat dipengaruhi oleh keberadaan Sungai Siak yang membelah kota menjadi wilayah. Sungai Siak ini pulalah yang kemudian menjadi acuan orientasi Utara – Selatan kota, dimana wilayah di atas Sungai Siak

diidentifikasi sebagai daerah Utara Kota, dan sebaliknya daerah di bawah Sungai Siak diidentifikasi sebagai daerah Selatan Kota.

Kota Pekanbaru secara geografis terletak antara $101^{\circ}14'$ – $101^{\circ}34'$ BT dan $0^{\circ}25'$ – $0^{\circ}45'$ LU, dengan batas administrasi sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- b. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- c. Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- d. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar

Secara spasial, Pekanbaru memiliki lokasi yang sangat strategis sebagai kota transit yang menghubungkan kota-kota utama di pulau Sumatera. Keuntungan lokasional ini, harus dicermati sebagai potensi dan masalah yang harus diantisipasi agar pembangunan kota ke depan benar-benar dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya, dan mereduksi kemungkinan dampak/pengaruh negatif yang akan ditimbulkan.

Kota Pekanbaru terdiri dari 12 kecamatan dan 58 kelurahan, dengan luas $632,26 \text{ km}^2$.

4.2. Gambaran Umum Kecamatan Rumbai

4.2.1. Sejarah Kecamatan Rumbai

Wilayah kecamatan rumbai merupakan suatu wilayah hukum Kota Pekanbaru yang terletak ibagian Utara Kota dengan mengambil nama Rumbai sebagai nama Kecamatannya. Nama tersebut mengandung makna dan arti asal usul beridrinya dari Kecamatan Siak Hulu Kabupaten Kampar sampai menjadi Kecamatan Rumbai beberapa waktu lalu.

Dengan disempurnakannya pembagian Daerah Administratif dalam Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Pekanbaru tahun 1966 dengan adanya surat keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Riau tanggal 20 september 1966 Nomor Kpts.151/IX/1966, dimana Kotamadya Pekanbaru dibagi dalam 6 (Enam) Wilayah Kecamatan, yaitu: Kecamatan Pekanbaru Kota, Kecamatan Lima Puluh, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Senapelan, Kecamatan Sail, Kecamatan Rumbai, Kecamatan Rumbai Pesisir.

Dengan adanya Kecamatan Rumbai ini, maka daerah Rumbai yang tadinya diluar Wilayah Kotamadya, dimasukkan menjadi Wilayah Kotamadya. Kecamatan Rumbai yang mempunyai luas wilayah 251,65 KM² (31.223 Hektare) yang terddiri ari 7 (Tujuh) Kelurahan, yaitu: Meranti Panddak, Umban Sari, Limbungan, Lembahsari, Lembah Damai, Rumbai Bukit dan Muara Fajar.

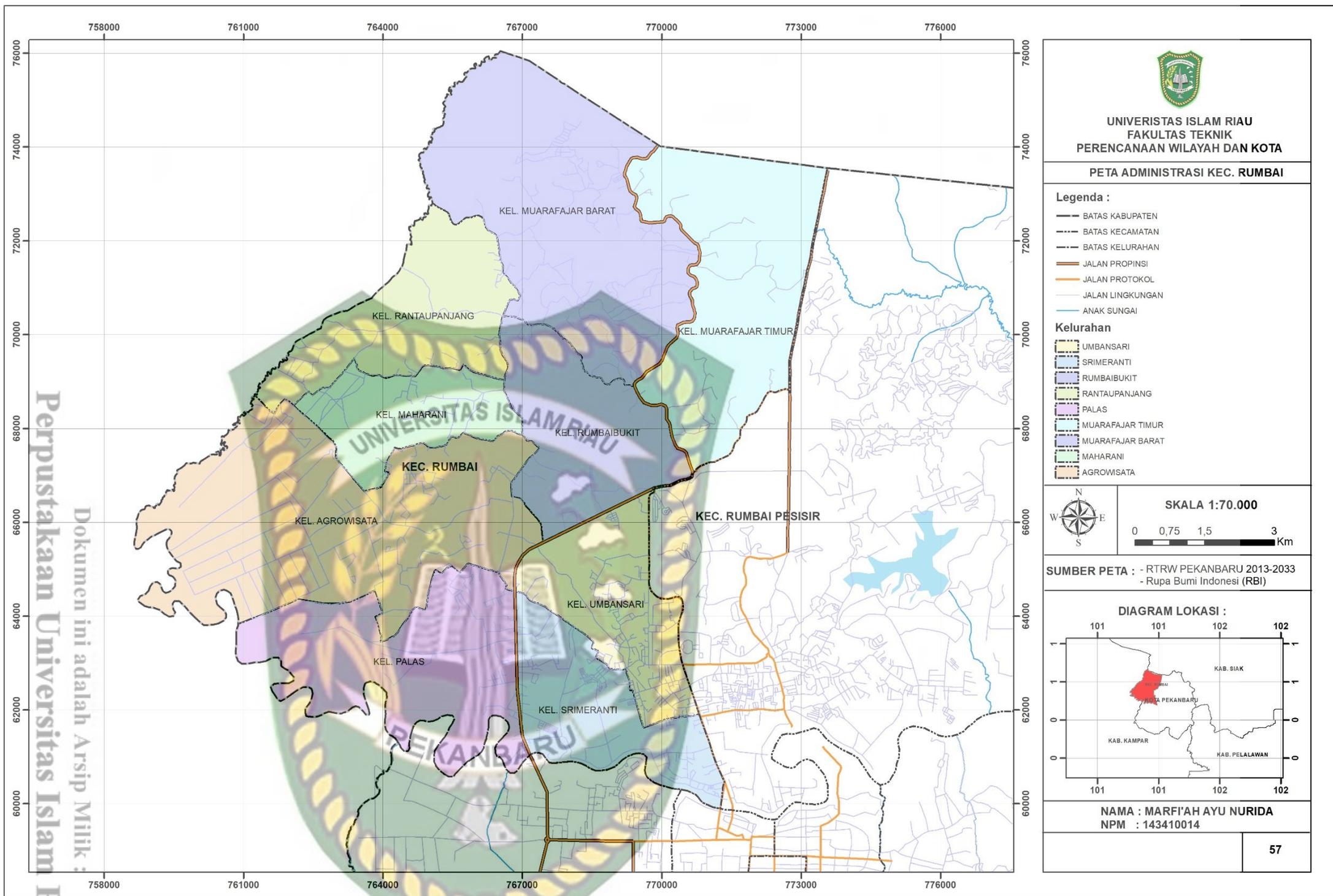
4.2.2. Administrasi dan Letak Geografis Kecamatan Rumbai

Kecamatan Rumbai merupakan salah satu Kecamatan di wilayah kota Pekanbaru, terdiri atas 63 RW dan 252 RT. Luas wilayah Kecamatan Rumbai adalah 128,85 km². Dilihat dari bentangan wilayahnya, Kecamatan Rumbai secara administratif berbatasan dengan :

1. Sebelah Timur Pesisir : Berbatasan dengan Kecamatan Rumbai
2. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Kampar
3. Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Siak
4. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kecamatan Senapelan dan Kecamatan Payung sekaki

Kecamatan Rumbai memiliki 5 (Lima) Kelurahan yaitu :

1. Kelurahan Umban Sari
2. Kelurahan Rumbai Bukit
3. Kelurahan Muara Fajar
4. Kelurahan Palas
5. Kelurahan Sri Meranti



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kecamatan Rumbai

Tabel 4.1. Luas Kecamatan Rumbai Menurut Kelurahan Tahun 2016

No	Kelurahan	Luas (Ha)
1	Umban Sari	860
2	Rumbai Bukit	2.897
3	Muara Fajar	4.829
4	Palas	3.432
5	Sri Meranti	859
Jumlah		12.875

Sumber : Kecamatan Rumbai dalam Angka, 2017

Berdasarkan Tabel 3.1 kelurahan yang ada di Kecamatan Rumbai yang memiliki luas tertinggi adalah pada Kelurahan Muara Fajar dengan luas 4.829 Ha. Dan luas terendah terletak pada Kelurahan Sri Meranti dengan luas 589 Ha.

4.2.3. Kependudukan Kecamatan Rumbai

Jumlah penduduk Kecamatan Rumbai mencapai 73.814 Jiwa pada Tahun 2016. Angka ini mengalami peningkatan sebesar 0,98 % dari Tahun 2015, kepadatan penduduknya mencapai 524 Jiwa/Km², dengan kelurahan terpadat adalah Kelurahan Sri meranti sebesar 2.517 Jiwa/ Km².

Tabel 4.2. Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Rumbai Tahun 2016

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk
1	Umban Sari	15.588	1.796
2	Rumbai Bukit	8.584	296
3	Muara Fajar	11.557	239
4	Palas	10.174	296
5	Sri Meranti	21.620	2.517
Jumlah		67.523	524

Sumber : Kecamatan Rumbai dalam Angka, 2017

Berdasarkan Tabel 3.2 dijelaskan bahwa penduduk terpadat di Kelurahan Sri Meranti, sedangkan untuk Kelurahan Muara Fajar jumlah penduduknya 11.557 Jiwa dan dengan kepadatan penduduk 239 Jiwa.

4.3. Gambaran Umum Kelurahan Muara Fajar

Kelurahan Muara Fajar sekarang yang dulunya berstatus Desa Muara Fajar sekitar Tahun 1958 dengan Nama Desa Km.10 Rumbai. Secara historis, sesuai dengan keterangan dari beberapa orang tokoh dan pemuka masyarakat, bahwa sampai akhir Tahun 1957 (lebih kurang 3 tahun sebelum Desa Km.10 Rumbai berdiri), penghuni atau penduduk yang ada dan mendiami daerah ini berjumlah 91 orang/jiwa atau 29 Kepala Keluarga saja, 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 di luar Suku Sakai. Penduduk Suku Sakai tersebut memilih tempat tinggal atau bermukim di seputar Simpang Lembaga (Jalan Timan) dalam kawasan RW.04 Kelurahan Muara Fajar sekarang. Sebagian lagi membuat pemendokan di pinggir Sungai Takoana Sunsang (Sungai Takoana Kecil). Mereka hidup dari usaha membuka hutan untuk perladangan dan bertanam sayur mayur, palawija secara tradisional, di samping itu mereka mencari hasil hutan seperti Getah Jelutung, Damar dan Rotan, menangkap ikan, buaya dan biawak untuk dijual ke Kota Pekanbaru.

Setelah beberapa tahun tinggal Desa Km.10 Rumbai, secara berangsur-angsur sebagian dari mereka pindah ke daerah lain terutama ke daerah Duri, Muara

Basung, Kandis dan daerah sekitarnya, dan sebagian lagi (\pm 3 sampai 4 Kepala Keluarga) tetap tinggal di daerah ini dan menjadi penduduk daerah Desa Km.10 Rumbai. Daerah ini mulai terbuka dan berkembang, pendatang-pendatang dari berbagai daerah dan suku mulai berdatangan sampai sekarang. Pendatang-pendatang baru ini berasal dari daerah Riau sendiri dari Desa Kuntu dan Desa Muara Lembu Kabupaten Indragiri Hulu, Desa Beringin Kabupaten Bengkalis, dan daerah lain seperti Pariaman dan Lumbo Propinsi Sumatera Barat, Jawa dan daerah lain, hanya saja sebagian besar dari pendatang itu tidak menetap tinggal di daerah ini melainkan berulang-ulang.

Mereka datang ke daerah ini dengan tujuan mencari dan mengolah kayu untuk bahan bangunan, mencari kayu api untuk mereka jual sebagai sumber kehidupan dan sebagian lagi membuka hutan untuk berladang dan bercocok tanam seperti padi dan palawija. Pada tahun pertama berdirinya Desa Km.10 Rumbai atau sekitar Tahun 1960 di bawah kepemimpinan Bapak Senio sebagai Kepala Desa pada waktu itu, telah tercatat penduduk desa tersebut berjumlah 423 Jiwa atau 133 Kepala Keluarga yang menghuni kawasan seluas 28 Km² (280.000 Ha) dengan posisi membujur dari utara perbatasan dengan Kabupaten Bengkalis di Km.23 dan sekarang sampai arah ke pinggiran Sungai Siak.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 19 Tahun 1987 tentang pemekaran (perluasan) wilayah Kota Pekanbaru, Desa Km.10 yang dulunya berada dalam wilayah Kabupaten Kampar diintegrasikan kedalam wilayah Kota Pekanbaru dan seiring dengan itu pula nama Desa Km.10 Rumbai dirubah namanya menjadi Desa Muara Fajar Kecamatan Rumbai Kotamadya Pekanbaru.

4.3.1. Administrasi Kelurahan Muara Fajar

Kelurahan Muara Fajar Kecamatan Rumbai ini memiliki luas wilayah 4.829

Ha. Kelurahan Muara Fajar secara administratif berbatasan dengan :

Tabel 4.3. Batas Kelurahan Muara Fajar

No	Batas	Desa/Kelurahan	Kecamatan
1	Sebelah Utara	Minas Jaya	Minas Kabupaten Siak
2	Sebelah Selatan	Lembah Damai/Rumbai Bukit	Rumbai Pesisir Dan Rumbai
3	Sebelah Timur	Tebing Tinggi Okura	Rumbai Pesisir
4	Sebelah Barat	Sungai Takuana	Kota Garo Kabupaten Kampar

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

4.3.2. Kependudukan Kelurahan Muara Fajar

Jumlah penduduk Kelurahan Muara Fajar 11.956 Jiwa, berikut ini Tabel 4.4 jumlah penduduk berdasarkan umur di Kelurahan Muara Fajar:

Tabel 4.4. Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur Tahun 2012-2013

No	Umur/Tahun	Jumlah/Jiwa	
		Tahun 2012	Tahun 2013
1	0-12	685	934
2	1 - 5	1.404	1.683
3	5 - 7	581	673
4	7 - 15	1.771	2.349
5	15 – 56	5.353	5.702
6	56	363	615

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013

Berdasarkan Tabel 4.4 data jumlah penduduk berdasarkan umur diatas yang paling tinggi ialah usia $\geq 7 - \leq 15$ Tahun pada tahun 2012 sebesar 1.771 Jiwa dan terjadi peningkatan pada tahun 2013 sebesar 2.349 Jiwa. menjadi peningkatan jumlah jiwa dalam pertahunnya.

Tabel 4.5. Jumlah Penduduk Berdasarkan Gender Tahun 2012-2013

No	Gender	Jumlah/Jiwa	
		Tahun 2012	Tahun 2013
1	penduduk	10.157	11.956
2	Laki-Laki	5.334	6.290
3	Perempuan	4.823	5.666
4	Kepala Keluarga	2.727 KK	3.115 KK

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013

Berdasarkan Tabel 4.5 data jumlah penduduk berdasarkan jender jumlah penduduk laki-laki paling tinggi pada Tahun 2013 adalah 6.290 jiwa dan untuk

jumlah perempuan paling tinggi 2013 adalah 5.666 jiwa dan yang paling tinggi di Kelurahan Muara Fajar ini adalah jumlah penduduk laki-laki.

4.3.3. Pendidikan

Untuk sarana pendidikan di Kelurahan Muara Fajar Kecamatan Rumbai terdapat beberapa sarana pendidikan seperti : Akademi Kebidanan (AKBID) Bunda Serumpun 1, Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN), Sekolah Menengah Pertama (SMPN) 1, Sekolah Dasar (SD) 3, Taman Kanak-Kanak (TK) 2, PAUD 4.

Tabel 4.6. Pendidikan Penduduk Usia 15 Tahun Ke Atas

No	Pendidikan	Jumlah/Jiwa	
		Tahun 2012	Tahun 2013
1	Buta huruf	0	0
2	Tidak tamat SD/Sederajat	94	590
3	SD/Sederajat	848	781
4	SLTP/Sederajat	1.987	2.063
5	SLTA/Sederajat	2.468	2.526
6	D-2/D-3	80	95
7	S1	230	234
8	2	9	19

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013

Berdasarkan Tabel 4.6 penduduk Kelurahan Muara Fajar tidak ada yang mengalami buta huruf , penduduk terbanyak merupakan tamatan SLTA/Sederajat di Tahun 2012 sebanyak 2.468 Jiwa dan mengalami peningkatan pada Tahun 2013 sebanyak 2.526 Jiwa. sedangkan untuk tamatan S1 pada Tahun 2012 sebanyak 230 Jiwa dan mengalami peningkatan di Tahun 2013 sebanyak 234 Jiwa. Dan sedangkan untuk yang tamatan S2 pada Tahun 2012 sebanyak 9 Jiwa dan mengalami peningkatan di Tahun 2013 sebanyak 19 Jiwa.

Tabel 4.7. Wajib Belajar 9 Tahun dan Putus Sekolah

No	Pendidikan	Jumlah/Jiwa	
		Tahun 2012	Tahun 2013
1	7-15 tahun masih sekolah	1.947	2.535
2	7-15 tahun putus sekolah	23	15

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013

Berdasarkan Tabel 4.7 Jumlah penduduk yang masih sekolah pada usia 7-15 Tahun pada Tahun 2012 sebanyak 1.947 Jiwa dan mengalami peningkatan pada Tahun 2013 sebanyak 2.535 Jiwa. Sedangkan untuk jumlah penduduk yang putus sekolah pada usia 7-15 Tahun pada Tahun 2012 sebanyak 23 Jiwa dan pada Tahun 2013 mengalami penurunan sebanyak 15 Jiwa yang putus sekolah.

4.3.4. Ekonomi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar

Pada Tabel 4.8 menjelaskan tentang ekonomi masyarakat Kelurahan Muara fajar berdasarkan sumber pendapatan masyarakat pada Tahun 2012 dan 2013.

Tabel 4.8. Tingkat Pendapatan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar

No	Pendapatan	Jumlah/Rp	
		Tahun 2012	Tahun 2013
	Sumber Pendapatan		
1	Pertanian	11.071.093.750	11.071.093.750
2	Kehutanan	-	-
3	Perkebunan	22.789.600.000	22.789.600.000
4	Peternakan	2.920.000.000	2.920.000.000
5	Perikanan	159.217.000.000	159.217.000.000
6	Perdagangan	6.000.000.000	6.000.000.000
7	Jasa	-	-
8	Usaha penginapan/hotel daan sejenisnya	-	-
9	Pariwisata	-	-
10	Industri rumah tangga	5.066.351.966	5.066.351.966

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013

Berdasarkan Tabel 4.8 pendapatan paling tertinggi adalah hasil dari perikanan yaitu Rp.159.217.000.000,-.

4.3.5. Potensi Sumber Daya Alam Kelurahan Muara Fajar

Pada Tabel 4.9 menjelaskan potensi sumber daya alam di Kelurahan Muara Fajar yang dimiliki merupakan jenis lahan, tanah sawah, tanah kering, dan tanah basah. Berikut lampiran Tabel 4.9 Luas Wilayah Menurut Penggunaan :

Tabel 4.9. Luas Wilayah Menurut Penggunaan

No	Jenis Lahan	Luas (Ha)
1	Permukiman	12.400
2	Persawahan	-
3	Perkebunan	9.600
4	Kuburan	10
5	Perkarangan	7.331
6	Tanaman	-
7	Perkantoran	1,6
8	Prasarana umum lainnya	48.260.657,4
Total luas		48.290.000
TANAH SAWAH		
1	Irigasi teknis	-
2	Irigasi ½ teknis	-
3	Tadah hujan	-
4	Pasang surut	-
Total luas		-
TANAH KERING		
1	Tegal/ladang	9.100
2	Permukiman	12.400
3	Perkarangan	7.331
Total luas		28.831
TANAH BASAH		
1	Tanah rawa	500

Sumber : Profil Kelurahan Muara Fajar Tahun 2012-2013

Berdasarkan Tabel 4.9 dapat dilihat luas penggunaan lahan yang paling terluas adalah lahan prasarana umum lainnya yaitu 48.260.657,4 ha.

4.4. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau

Transportasi darat diarahkan terutama melalui pengembangan jaringan prasarana dan sarana jalan bagi keperluan angkutan barang maupun penumpang. Dalam konteks pemenuhan pengangkutan barang produk perekonomian, jaringan prasarana jalan memiliki fleksibilitas dan daya angkut yang besar di samping biaya ekonominya yang relatif murah.

Prasarana ini cocok dikembangkan di wilayah Provinsi Riau yang luas dan di pulau-pulau besarnya, baik untuk angkutan antar kawasan (*internal*) di dalam wilayah maupun ke luar wilayah (*eksternal*). Pengembangan Jaringan Perkeretaapian Trans Sumatera (*Integrated Sumatera Railways*) memiliki koneksi dengan jaringan perkeretaapian di Pulau Jawa

Jaringan prasarana jalan terdiri dari ruang lalu-lintas berupa ruas-ruas jalan dengan berbagai klasifikasi fungsi dan simpul-simpul berupa terminal penumpang dan atau barang, sedangkan sarana angkutan jalan terdiri dari berbagai modal yang dapat menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Berdasarkan karakteristik wilayah pelayanannya, secara umum jaringan prasarana jalan dapat dibedakan atas jaringan prasarana jalan wilayah (antar perkotaan) dan jaringan prasarana jalan perkotaan. Dalam RTRWP Riau, sesuai lingkup dan tingkat kedalamannya maka hanya direncanakan arahan pengembangan jaringan prasarana jalan wilayah (antar perkotaan).

Jaringan prasarana jalan wilayah yang menghubungkan antar perkotaan diklasifikasikan atas : Jalan Arteri Primer (AP), Jalan Kolektor Primer (KP), Jalan

Lokal Primer (LP) dan Jalan Lingkungan Primer. Sesuai dengan PP Nomor 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, jalan bebas hambatan antar kota yang terkait dengan sistem wilayah Provinsi Riau adalah pengembangan jaringan jalan bebas hambatan yaitu ruas jalan yang menghubungkan:

1. Pekanbaru – Kandis –Dumai;
2. Pekanbaru – Bangkinang – Payakumbuh – Bukit Tinggi;
3. Jambi – Rengat;
4. Rengat – Pekanbaru;
5. Dumai – Simpang Sigambal – Rantau Prapat;

4.5. Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Jalan tol Pekanbaru-Dumai adalah salah satu dari ruas jalan tol yang ditugaskan pengusahaannya oleh pemerintah. Jalan tol ini berada di Provinsi Riau tepatnya di Kotamadya Pekanbaru. Jalan tol Pekanbaru-Dumai akan menghubungkan koridor-koridor ekonomi di Provinsi Riau antara lain Pekanbaru-Minas-Patapahan-Kandis-Duri-Dumai dimana akan terkoneksi dengan Pelabuhan Dumai. Ruas jalan tol Pekanbaru-Dumai dengan panjang 131,475 Km dan yang melintas di Kota Pekanbaru tepatnya di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai memiliki panjang jalan 2,6 Km.

Jalan tol Pekanbaru-Dumai direncanakan terdiri dari 4 (empat) lajur 2 (dua) arah dengan lajur masing-masing 3,6 m. Potongan melintang jalan tol sebagai berikut :

1. Jumlah lajur

- a. Tahapan awal : (2x2) lajur
- b. Tahap akhir (pelebaran keluar) : (2x3) lajur
- c. Lebar lajur : 3,60 meter
- d. Lebar Bahu Luar : 3,00 meter
- e. Lebar Bahu Dalam : 1,50 meter
- f. Lebar Median (termasuk bahu dalam) : 5,50 meter

4.6. Analisa Kelayakan Proyek Menggunakan Metode CBA (*Cost Benefit Analysis*)

Analisa kelayakan ditinjau berbagai indikator investasi seperti NPV, IRR, dan Pay Back Period. Data analisis CBA (*Cost Benefit Analysis*) mengkaji secara umum dampak ekonomi Tol Pekanbaru-Dumai setelah selesainya pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, ini saya dapatkan dari PT. Hutama Karya (persero).

1. Analisis CBA (*Cost Benefit Analysis*)

Analisis biaya manfaat adalah suatu alat analisis dengan prosedur yang sistematis untuk membandingkan serangkaian biaya dan manfaat yang relevan dengan sebuah aktivitas atau proyek. Tujuan akhir yang ingin dicapai adalah secara akurat membandingkan kedua nilai, manakah yang lebih besar. Selanjutnya dari hasil perbandingan ini, pengambil keputusan dapat mempertimbangkan untuk melanjutkan suatu rencana atau tidak dari sebuah aktivitas, produk atau proyek, atau dalam konteks evaluasi atas sesuatu yang telah berjalan, adalah menentukan keberlanjutannya. Adapun ciri khusus dari analisis biaya manfaat yaitu sebagai berikut:

- a. Analisis biaya manfaat berusaha mengukur semua biaya dan manfaat untuk masyarakat yang kemungkinan dihasilkan dari program publik, termasuk berbagai hal yang tidak terlihat yang tidak mudah untuk diukur biaya dan manfaatnya dalam bentuk uang.
- b. Analisis biaya manfaat secara tradisional melambangkan rasionalitas ekonomi, karena kriteria sebagian besar ditentukan dengan penggunaan efisiensi ekonomi secara global. Suatu kebijakan atau program dikatakan efisien jika manfaat bersih (total manfaat dikurangi total total biaya) adalah lebih besar dari nol dan lebih tinggi dari manfaat bersih yang mungkin dapat dihasilkan dari sejumlah alternatif investasi lainnya di sektor swasta dan publik.
- c. Analisis biaya manfaat secara tradisional menggunakan pasar swasta sebagai titik tolak di dalam memberikan rekomendasi program publik. Analisis biaya manfaat kontemporer, sering disebut analisis biaya manfaat sosial, dapat juga digunakan untuk mengukur pendistribusian kembali manfaat.

Beberapa kekuatan analisis biaya manfaat adalah:

- a. Biaya dan manfaat diukur dengan nilai uang, sehingga memungkinkan analisis untuk mengurangi biaya dari manfaat.

- b. Analisis biaya manfaat memungkinkan analisis melihat lebih luas dari kebijakan atau program tertentu, dan mengaitkan manfaat terhadap pendapatan masyarakat secara keseluruhan.
- c. Analisis biaya manfaat memungkinkan analisis membandingkan program secara luas dalam lapangan yang berbeda.

Beberapa keterbatasan analisis biaya manfaat adalah:

- a. Tekanan yang terlalu eksklusif pada efisiensi ekonomi, sehingga kriteria keadilan tidak dapat diterapkan.
- b. Nilai uang tidak cukup untuk mengukur daya tanggap (responsiveness) karena adanya variasi pendapatan antar masyarakat.
- c. Ketika harga pasar tidak tersedia, analisis harus membuat harga bayangan (shadow price) yang subyektif sifatnya.

A. Tahapan CBA

Menurut Lawrence dan Mears (2004), tahapan dasar dalam melakukan analisis biaya manfaat secara umum meliputi:

- a. Penetapan tujuan analisis dengan tepat

Sebelum data dikumpulkan, penentuan tujuan analisis menjadi vital. Misalnya apakah yang akan dievaluasi nantinya hanya satu proyek/aktivitas atau beberapa.

- b. Penetapan perspektif yang dipergunakan (identifikasi pemangku kepentingan yang terlibat)

Penetapan perspektif dalam memperhitungkan biaya dan manfaat perlu dilakukan dari awal untuk mempertimbangkan sensitivitas hasilnya.

- c. Mengidentifikasi biaya dan manfaat

Tahapan selanjutnya yang penting adalah mengidentifikasi semua manfaat dan biaya. Secara umum dalam memperhitungkan manfaat terdapat duakomponen yaitu (i) manfaat langsung dan (ii) manfaat tidak langsung.

- d. Menghitung, mengestimasi, menskalakan dan mengkuantifikasi biaya dan manfaat

Setelah komponen biaya dan manfaat diidentifikasi pada tahap sebelumnya mengkuantifikasikan dalam satuan moneter (jika memungkinkan) atau menskalakan beberapa item yang tidak memiliki satuan kuantitatif dan selanjutnya dihitung untuk seluruh nilai yang satuannya sama menjadi total biaya dan manfaat.

- e. Memperhitungkan jangka waktu (discount factor)

Discount factor adalah nilai pengurang dalam masa sekarang dari manfaat dan biaya yang akan terjadi pada periode masa yang akan datang. Penggunaan discount factor sangat penting jika benefit dan biaya yang muncul lebih dari satu periode dan untuk memperhitungkan ketidakpastian.

f. Menguraikan keterbatasan dan asumsi

Karena pada tahap kedua perspektif menjadi penentu lingkup manfaat dan biaya yang diperhitungkan, maka keterbatasan atas tidak dimasukkannya hal-hal yang jauh kaitannya adalah bagian dari keterbatasan dan asumsi yang harus dijelaskan agar pengguna informasi analisis CBA memahami batasan perhitungannya.

B. Biaya (Cost)

Menurut Kadariah (1999), biaya dalam proyek digolongkan menjadi empat macam, yaitu Biaya Persiapan, Biaya Investasi, Biaya Operasional, dan Biaya Pemeliharaan dan Perbaikan.

1. Biaya Persiapan

Biaya persiapan adalah biaya yang dikeluarkan sebelum proyek yang bersangkutan benar-benar dilaksanakan.

2. Biaya Investasi atau Modal

Biaya investasi biasanya didapat dari pinjaman suatu badan atau lembaga keuangan baik dari dalam negeri atau luar negeri.

3. Biaya Operasional

Biaya operasional masih dapat dibagi lagi menjadi biaya gaji untuk karyawan, biaya listrik, air dan telekomunikasi, biaya habis pakai, biaya kebersihan, dan sebagainya.

4. Biaya Pembaruan atau Penggantian

Pada awal umur proyek biaya ini belum muncul tetapi setelah memasuki usia tertentu, biasanya pada bangunan mulai terjadi kerusakan- kerusakan yang memerlukan perbaikan.

C. Manfaat (Benefit)

Manfaat yang akan terjadi pada suatu proyek dapat dibagi menjadi tiga yaitu manfaat langsung, manfaat tidak langsung dan manfaat terkait (Kadariah, 1999).

1. Manfaat Langsung

Manfaat langsung dapat berupa peningkatan output secara kualitatif dan kuantitatif akibat penggunaan alat-alat produksi yang lebih canggih, keterampilan yang lebih baik dan sebagainya.

2. Manfaat Tidak Langsung

Manfaat tidak langsung adalah manfaat yang muncul di luar proyek, namun sebagai dampak adanya proyek. Manfaat ini dapat berupa meningkatnya pendapatan masyarakat disekitar lokasi proyek. (sulit diukur)

3. Manfaat Terkait

Manfaat terkait yaitu keuntungan-keuntungan yang sulit dinyatakan dengan sejumlah uang, namun benar-benar dapat dirasakan, seperti keamanan dan kenyamanan. Dalam penelitian ini untuk penghitungan hanya didapat dari manfaat langsung dan sifatnya terbatas, karena tingkat kesulitan menilainya secara ekonomi.

D. Metode CBA

Pada dasarnya untuk menganalisis efisiensi suatu proyek langkah-langkah yang harus diambil adalah :

1. Menentukan semua manfaat dan biaya dari proyek yang akan dilaksanakan
2. Menghitung manfaat dan biaya dalam nilai uang
3. Menghitung masing-masing manfaat dan biaya dalam nilai uang sekarang.

Metode-metode untuk menganalisis manfaat dan biaya suatu proyek yaitu Metode *Payback Period (PP)*, Metode *Net Present Value (NPV)*, *Internal Rate of Return (IRR)*. Metode *Payback Period (PP)* Metode ini mencoba mengukur seberapa cepat investasi bisa kembali. Karena itu satuan hasilnya bukan persentase. Tetapi satuan waktu (bulan, tahun, dan sebagainya). Karena model ini mengukur seberapa cepat suatu investasi bisa kembali, maka dasar yang dipergunakan adalah aliran kas (*cash flow*).

Metode NPV (Nilai Bersih Sekarang) Metode ini menghitung selisih antara nilai sekarang investasi dengan nilai sekarang penerimaan-penerimaan kas bersih di masa yang akan datang. Untuk menghitung nilai sekarang tersebut perlu ditentukan terlebih dahulu tingkat bunga yang dianggap relevan. Analisis ini dapat dihitung menggunakan rumus :

$$NPV = \sum_{t=1}^T \frac{C_t}{(1+r)^t} - C_0$$

Sumber : Febrianto, 2013

Dimana:

NPV : *Net Present Value*

C_t : Arus kas pertahun

C₀ : Nilai Investasi Awal Pada tahun ke 0

r : Suku bunga atau *discount rate* (%)

Metode IRR (*Internal Rate of Return*) Dengan metode ini tingkat diskonto dicari sehingga menghasilkan nilai sekarang suatu proyek sama dengan nol. Rumus yang digunakan adalah :

$$IRR = i_1 + \frac{NPV_1}{(NPV_1 - NPV_2)} (i_2 - i_1)$$

Sumber : Febrianto, 2013

Dimana :

i₁ : Tingkat diskonto yang menghasilkan NPV+

i₂ : Tingkat Diskonto yang menghasilkan NPV-

NPV1 : *Net Present Value* bernilai positif

NPV2 : *Net Present Value* bernilai negatif

Proyek yang mempunyai nilai IRR yang tinggi yang mendapat prioritas. Suatu proyek akan dilaksanakan dengan mempertimbangkan tingkat pengembalian (IRR) dan tingkat diskonto (i). Tingkat diskonto merupakan biaya pinjaman modal yang harus diperhitungkan dengan tingkat pengembalian investasi. Investor akan melaksanakan semua proyek yang mempunyai $IRR > i$ dan tidak melaksanakan investasi pada proyek yang harga $IRR < i$.

Tabel 4.10 Ringkasan Studi Kelayakan Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

No	Uraian	Total
I	Aspek Teknis	
	1. Panjang Jalan (Km)	131.4
	2. Masa Konstruksi	2016-2019
II	Aspek Operasional	
	1. Volume Lalu Lintas (Kend/Hari)	
	- Tahun 2020	6,984
	2. Pendapatan Tol (Rp. Juta)	
	- Tahun 2020	428,046
	3. Tarif Tol Awal Gol 1 Tahun 2019	Rp 900 / Km
	4. Penyesuaian Tarif Tol	12% / 2 tahun
	5. Insflasi	6% / tahun
III	Aspek Keuangan	
	1. Biaya Investasi (Rp Juta)	
	a. Biaya Proyek	
	- Biaya Pengadaan Tanah	-
	- Biaya Perencanaan	54,352
	- Biaya Konstruksi	12,182,324
	- Biaya Peralatan Tol	243,646
	- Biaya Supervisi	182,735
	- Biaya Eskalasi	899,072
No	Uraian	Total
	- Biaya PPN 10%	1,356,213

	- Biaya Overhead	304,558
	Total Biaya Proyek	15,222,901
	b. Biaya Masa Konstruksi (IDC)	873,849
	c. Biaya Finansial (<i>Financial Cost</i>)	114,172
	Total Biaya Investasi	16,210,921
2.	Pendanaan	
	- Ekuitas	11,347,648
	- Injaman	4,863,273
	- Top Up Masa Operasi	2,450,000
3.	Bunga Pinjaman / Tahun	9.50%
4.	Kelayakan Investasi	
	a. Masa Konsesi	40 tahun
	b. IRR On Project	11.15%
	c. NPV (Rp Juta)	4,493,142
	d. Pay Back Period	19 Tahun 12 Bulan

Sumber : PT. Utama Karya (persero), 2018

a. Perhitungan *Net Present Value* (NPV)

Rumus Perhitungan NPV

$$NPV = \sum_{t=1}^T \frac{C_t}{(1+r)^t} - C_0$$

Sumber : Febrianto, 2013

Net Present Value adalah selisih antara serangkaian penerimaan di masa yang akan datang setelah dinilai (memakai diskon faktor) dengan pengeluaran (investasi) yang dilakukan saat ini. Investasi dikatakan layak untuk dijalankan apabila NPV menunjukkan angka positif. Berdasarkan pengujian yang dilakukan selama masa konsesi besarnya NPV proyek diproyeksikan sebesar Rp. 4.493.000.000.000.00. Maka dari itu NPV dikatakan layak dan jalan tol layak untuk di bangun.

b. Perhitungan *Internal Rate Return* (IRR)

Rumus Perhitungan IRR

$$IRR = i_1 + \frac{NPV_1}{(NPV_1 - NPV_2)} (i_2 - i_1)$$

Sumber : Febrianto, 2013

Internal Rate Return adalah tingkat balikan suatu investasi dimana pada saat itu tingkat balikan investasi adalah 0, suatu investasi dikatakan layak dan menguntungkan untuk di jalankan apabila IRR lebih besar dari *Cost Of Capital* yang di asumsikan. Dalam hal pemerintah memberi dukungan PMN dan jaminan atas pinjaman Hutama Karya, maka IRR Proyek menjadi sebesar 11,15%. Maka dari itu IRR dikatakan layak dan jalan tol layak untuk di bangun.

c. Perhitungan *Pay Back Period*

Annalisa *Pay Back Period* adalah untuk mengetahui berapa lama suatu investasi yang dilakukan akan kembali dengan cara mengurangi investasi dengan rangkaian *proceed* (penyusutan + bunga (1-Tax) *terminal value* yang akan diterima.

Berdasarkan perhitungan *Pay Back Period* (non discounted) perusahaan sudah mampu mengembalikan seluruh investasi proyek setelah 19 tahun 12 bulan. Detail perhitungan *Pay Back Period* ada pada lampiran.

4.7. Dampak Ekonomi Nasional dan Regional Secara Kualitatif

Pembangunan dan pengoprasian jalan Trans Sumatra akan memberikan konektivitas jaringan di Pulau Sumatera, yang akan memberikan dampak ekonomi yang luas, seperti Tabel 4.11 :

Tabel 4.11. Dampak Ekonomi Konektivitas Jaringan Pulau Sumatera

Tanpa Konektivitas	Konektivitas Terbatas	Konektivitas Penuh
Terbatasnya pembangunan industri dan aktivitas ekonomi	Industri dan aktivitas ekonomi akan berkembang	Industri dan aktivitas ekonomi tumbuh secara optimal, memanfaatkan skala ekonomi
Terbatasnya kesempatan ekspor dan impor	Ekspor dan impor tumbuh	Kesempatan ekspor dan impor yang optimal
Infrastruktur maritim (pelabuhan) tidak digunakan secara optimal	Infrastruktur maritim (pelabuhan) berkembang	Penggunaan infrastruktur maritim yang, karena terbentuknya akses ke pendalaman/ <i>hinterland</i>
Biaya logistik yang tinggi dan waktu perjalanan yang panjang	Biaya logistik turun	Biaya logistik yang kompetitif
Terbatasnya efek spillover dari satu sektor ke sektor lain	Efek spillover Kota-Kabupaten terbentuk	Efek spillover penuh dari daerah ke daerah dan sektor-sektor, serta spesialisasi regional yang optimal
Hanya beberapa kota yang berkembang, sedangkan sisanya akan tetap tidak berkembang	Lebih banyak kota dan Kabupaten Berkembang	Seluruh kota dan kabupaten akan berkembang.

Sumber : Dokumen Rencana Usaha Ruas Pekanbaru-Dumai, 2016

Secara lebih detail, dampak ekonomi tersebut dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Peningkatan Mobilitas Barang

Dengan adanya jalan tol Trans Sumatera, pergerakan barang menjadi lebih efisien. Akses jalan tol akan mengurangi biaya logistik barang ke market konsumsi, terutama daerah perkotaan. Akses jalan tol juga memberikan kesempatan kepada produsen untuk memasarkan produk-produk ke daerah yang tidak bisa dicapai sebelumnya lewat perbaikan konektivitas, dan konsumen mendapat lebih banyak macam produk dipasar. Selain dari sisi pemasaran, produsen dapat meningkatkan efisiensi produksi dengan lewat perbaikan logistik bahan baku dan pilihan pemasok yang lebih banyak. Jalan tol Trans Sumatera juga memberikan konektivitas ke pelabuhan-pelabuhan strategis, seperti pelabuhan Bakauheni, pelabuhan Belawan, pelabuhan Kuala Tanjung, dan pelabuhan lain yang memiliki nilai strategis untuk ekspor dan impor barang.

2. Peningkatan Mobilitas Penduduk

Selain mobilitas barang, jalan tol Trans Sumatera juga memiliki peranan penting dalam mobilitas penduduk, terutama dalam kaitannya dengan ketenagakerjaan. Meningkatnya mobilitas penduduk memberikan eksposur kepada penduduk terhaap kesempatan kerja di tempat-tempat yang tidak terjangkau sebelumnya. Konektivitas oleh jalan tol juga memungkinkan pekerja untuk tinggal di daerah yang lebih jauh dari tempat kerja. Dengan demikian

jalan tol akan memberikan efek spilliver antar daerah dan sektor yang ada, dengan lebih mudah pergerakan penduduk.

3. Peningkatan Nilai Tanah dan Perkembangan Aktivitas Ekonomi

Seperti halnya pembangunan jalan tol lain, pembangunan jalan tol Trans Sumatera akan meningkatkan harga tanah di daerah sekitar jalan tol karena akan memicu pembangunan dan aktivitas ekonomi, serta pembentukan lapangan kerja. Aktivitas ekonomi, terutama yang berbasis sumber daya alam seperti kelapa sawit, batubara, dsb akan mendorong berkembangnya zona-zona dan kawasan perindustrian, serta zona komersial dan perumahan untuk mendukung aktivitas tersebut. Perkembangan daerah industri, komersial, dan perumahan akan lebih lanjut meningkatkan nilai tanah dan aset yang ada, sehingga terjadi umpan balik positif perekonomian regional dan nasional.

4.8. Dampak Ekonomi Nasional dan Regional Secara Kuantitatif

Pada dasarnya, dampak pembangunan jalan tol Trans Sumatera terhadap perekonomian secara kuantitatif dapat dilihat dari berbagai sisi, secara umum, efek terhadap perekonomian dapat di dua sisi, yaitu jangka pendek melalui efek pengganda dan jangka panjang (permanen) melalui elastisitas output. Dampak pembangunan jalan tol Trans Sumatera secara spesifik juga dapat dihitung, antara lain jalan dalam bentuk penghematan waktu perjalanan dan biaya operasi kendaraan (BOK).

4.9. Dampak Ekonomi Lokal Pada Ruas Pekanbaru-Dumai

Pekanbaru sebagai ibu kota Provinsi Riau, merupakan salah satu kota pusat perdagangan dan jasa di Sumatera. Pekanbaru sebagai kota pusat pemerintahan, pendidikan, dan ekonomi di Riau kini telah berkembang menjadi kota metropolitan dengan nama *Pekansikawan* (Pekanbaru, Siak, Kampar, dan Pelalawan). Minyak, industri kertas, serta perkebunan kelapa sawit merupakan sektor-sektor utama penopang ekonomi area metropolitan ini.

Kabupaten Bengkalis, setelah pemekaran dari Kabupaten Dumai telah menjadi Kabupaten yang berdiri sendiri, masih memiliki potensi minyak dan gas bumi yang cukup besar, didukung oleh aktivitas eksplorasi di Kota Duri yang menyumbang 60% dari produksi minyak mentah Indonesia yang sekitar 500.000-600.000 barel perhari. Selain hasil alam, Bengkalis juga didukung oleh letaknya yang strategis di Selat Malaka.

Sedangkan Kabupaten Dumai sebagai hasil pemekaran area yang dikenal karena aktivitas eksplorasi minyak dan gas bumi dan pengolahan kelapa sawit. Didukung dua industri bernilai tinggi tersebut. Di Dumai terdapat beberapa kawasan Industri yang strategis seperti Kawasan Industri Dumai (KID) di Pelintung, Kawasan Industri Industri Lubuk Gaung. Kawasan *Industri Dock Yard*, Kawasan Industri Bukit Kapur dan Kawasan Industri di Bukit Timah.

Kabupaten Siak merupakan daerah dengan area perkebunan yang luas termasuk dalamnya perkebunan kelapa sawit yang merupakan komoditas utama dan karet sebagai komoditas utama nomor dua. Selain perkebunan, sektor kehutanan

juga menyumbangkan porsi besar terhadap ekonomi Kabupaten Siak, seperti kayu yang lalu diolah di industri kertas (*pulp and paper*)

Provinsi Riau, terletak di pesisir timur Sumatera dengan Selat Malaka, merupakan salah satu Provinsi terkaya di Indonesia dengan sumber daya alamnya meliputi minyak mentah, gas alam, kelapa sawit, dan karet. Sektor Industri juga berkembang pesat di Provinsi Riau, meliputi Industri pengolahan minyak bumi dan kelapa sawit, *pulp and paper*, pengolahan karet dan lainnya. Perekonomian Riau juga berkembang pesat ditunjang oleh lokasi strategisnya yang berbatasan dengan Selat Malaka dan dekat dengan Singapura yang merupakan pusat transit perdangan regional Asia Tenggara.

Dari aspek konektivitas, transportasi darat antar provinsi di Provinsi Riau saat ini didukung oleh jalur Lintas Timur Sumatera. Jalur Lintas Timur ini merupakan jalur transportasi darat yang sangat penting untuk lalu lintas komoditas dan penumpang antar provinsi karena jalur ini menghubungkan 5 ibu kota Provinsi di Sumatera, yaitu : Medan (Sumatera Utara), Pekanbaru (Riau), Jambi (Jambi) dan Palembang (Sumatera Selatan), dan Bandar Lampung (Lampung).

Di Provinsi Riau, Jalur Lintas Timur melalui berbagai wilayah Kabupaten dan Kota seperti Kabupaten Rokan Hilit, Kabupaten Kmpar, Kota Pekanbaru, Kabupaten Siak, Kabupaten Indragiri Hulu, dan Kabupaten Indragiri Hilir. Jalur Lintas Timur ini menjadi penghubung masing-masing wilayah tersebut Pelabuhan Sungai Duku dan Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II di Pekanbaru dan pelabuhan Yos Sudarso di Dumai sebagai pintu gerbang perhubungan laut dan udara di Provinsi Riau. Dengan tingginya kebergantungan daerah-daerah tersebut

dengan Kota Pekanbaru dan Dumai, maka diperlukan sebuah jalur kusus yang dpat menghubungkan langsung kawasan-kawasan tersebut ke Kota Pekanbaru dan Dumai.

Selain itu, mengingat pentingnya dan tingginya lalu lintas Jalur Lintas Timur khususnya di dalma Provinsi Riau, sebuah alternatif moda transportasi terhadap Jalur Lintas Timur mutlak dibutuhkan, selain untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi dan sosial terutama pada daerah yang telah/sedang berkembng akan meningkatkan pergerakan manusia dan barang sehingga membutuhkan prasarana jalan dengan tingkat kualitas yang lebih tinggi serta tingkat aksesibilitas dan mobilitas yang memadai. Kewajiban menyediakan jalan merupakan tanggung jawab pemerintah, namun demikian dengan keterbatasan dana pemerintah diperlukan peran serta Badan Usaha (Sektor Swasta) melalui pembangunan jalan tol dalam rangka percepatan perwujudan jaringan jalan bebas hambatan.

Lebih jauh lagi, saat ini seluruh ruas Jalan Tol Trans Sumatera terkoneksi, kemudahan distribusi akan produk-produk lokal Riau ke Provinsi lain di Sumatera seperti Jambi, Sumatera Utara, serta pulau lain seperti Jawa, Kalimantan dan Semenanjung Malaysia juga akan meningkat. Penduduk Riau dan sekitarnya juga memiliki mobilitas yang lebih tingi, sehingga memberi kesempatan kerja di daerah dan kota yang tidak bisa dijangkau sebelumnya. Dengan demikian tingkat pengangguran dan tingkat kemeiskinan dapar dikurangi.

Selain pembangunan industri dan perekonomian yang tercapai dari konektivitas Pekanbaru-Dumai pembangunan Jalan Tol juga akan memberikan dampak langsung kepada pengguna jalan melalui dua faktor, penghambatan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan nilai penghematan waktu perjalanan.



BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur

Masyarakat yang berada di Kelurahan Muara Fajar ini memiliki beragam suku dan yang paling banyak ialah merupakan Suku Batak, dengan agama mayoritas Islam. Selain suku Batak juga ada terdapat di dalamnya suku minang, walaupun beragam suku yang beda dalam satu kelurahan ini mereka hidup saling rukun, dan menghargai perbedaan suku antara satu kelompok dengan kelompok lainnya/individu dengan individu lainnya.

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai yang melintasi Kelurahan Muara Fajar Timur juga di terima dengan baik oleh masyarakat, dan masyarakat juga dengan suka rela memberikan sebagian tanah yang dimiliki untuk kepentingan pembangunan jalan tol. Berikut Tabel 5.1 merupakan karakteristik masyarakat berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir dan asal daerah masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur :

a. Jenis kelamin

Data jumlah responden menurut jenis kelamin di Kelurahan Muara Fajar Timur yaitu 10 orang yang terdiri dari 5 orang responden laki-laki dan 5 orang responden perempuan.

Tabel 5.1 Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis kelamin	Kelurahan Muara Fajar Timur	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	Laki-Laki	7	70
	Perempuan	3	30
Total		10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.1 jumlah responden yang di ambil laki-laki berjumlah 7 orang dengan presentase 70% dan yang perempuan berjumlah 3 orang dengan presentase 30%.

b. Tingkat Umur

Tingkat umur yang menjadi responden dalam penelitian ini beragam, peneliti membagi kedalam beberapa kelompok umur tersebut ditunjukkan pada Tabel 5.2.

Tabel 5.2 Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Berdasarkan Tingkat Umur

No	Tingkat Umur	Kelurahan Muara Fajar Timur			
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	20-30	2	-	2	10
2	31-40	1	2	3	30
3	41-50	2	1	3	30
4	51-60	1	-	1	20
5	61-70	-	-	-	-
6	71-80	1	-	1	10
Total		7	3	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.2 dalam tingkat umur, jumlah responden pada kelompok pertama yaitu rentang umur 20-30 Tahun jumlah 1 orang dengan presentase 10%. Jumlah responden kelompok ke 2 rentang umur 31-40 Tahun jumlah 3 orang dengan presentase 30%. Kelompok ketiga dengan rentang umur 41-50 Tahun jumlah 3 orang dengan presentase 30%. Kelompok keempat dengan rentang umur 51-60 Tahun jumlah 2 orang dengan presentase 20%. Kelompok keenam dengan rentang umur 71-80 Tahun jumlah 1 orang dengan presentase 10%. Sedangkan pada kelompok kelima tidak terdapat responden yang berumur 61-70 Tahun.

c. Pendidikan Terakhir

Jumlah responden menurut tingkat pendidikan terakhir di Kelurahan Muara Fajar Timur di tunjukkan pada Tabel 5.3.

Tabel 5.3 Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan	Kelurahan Muara Fajar Timur			
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	SD	1	-	1	10
2	SMA	4	1	5	50
3	SMP	-	1	1	10
4	Sarjana	-	1	1	10
5	Tidak Tamat	1	1	2	20
Total		6	4	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.3 responden yang tamat SD berjumlah 1 orang dengan presentase 10%. Responden yang tamat SMP berjumlah 1 orang dengan presentase 10%. Responden yang tamat SMA berjumlah 5 orang dengan presentase 50%. Responden yang Sarjana berjumlah 1 orang dengan presentase 10% . sedangkan yang tidak tamat sekolah berjumlah 2 orang dengan presentase 10%.

d. Asal Daerah

Jumlah responden berdasarkan asal daerah dapat dilihat pada tabel 5.4.

Tabel 5.4 Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Berdasarkan Asal Daerah

No	Asal Daerah	Kelurahan Muara Fajar Timur			
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	Pekanbaru	2	2	4	40
2	Jawa Timur	1	-	1	10
3	Sematera Barat	-	1	1	10
4	Sumatera Utara	2	1	3	30
5	Kebumen	1	-	1	10
Total		6	4	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.4 jumlah penduduk yang asli dari Pekanbaru berjumlah 4 orang dengan presentase 40%. Jumlah penduduk yang berasal dari Jawa Timur berjumlah 1 orang dengan presentase 10%. Jumlah penduduk yang berasal dari Sumatera Barat berjumlah 1 orang dengan presentase 10%. Jumlah penduduk yang berasal dari Sumatera Utara berjumlah 3 orang dengan

presentase 30%. Jumlah penduduk yang berasal dari Kebumen berjumlah 10 orang dengan presentase 10%.

5.2. Identifikasi Perkembangan Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Dasar penetapan lokasi pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa berdasarkan Surat Menteri Agraria Dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor : 1242/15/15-600/III/2017 tanggal 17 Maret 2017 Perihal Dispensasi/Rekomendasi Perpanjangan Penetapan Lokasi Oleh Gubernur Perlu Ditindaklanjuti
- b. Bahwa berdasarkan Surat Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor : TN.13.03-Db/240 tanggal 20 Maret 2017 Perihal Permohonan Perpanjangan Penetapan Lokasi untuk Ruas Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Di Provinsi Riau Perlu Ditindaklanjuti.
- c. Bahwa Keputusan Gubernur Riau Nomor Kpts. 408/V/2015 Tanggal 4 Mei 2015 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Berakhir Pada Tanggal 4 Mei 2017.
- d. Bahwa berdasarkan pasal 123B peraturan presiden nomor 30 tahun 2015 tentang perubahan ketiga atas penyelenggaraan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum menyebutkan bahwa penetapan lokasi pembangunan atau surat persetujuan penetapan lokasi pembangunan

(SP2LP) atau nama lain yang dimasukkan sebagai penetpan lokasi pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperbaharui untuk jangka waktu 2 (dua) tahun oleh Gubernur.

- e. Bahwa Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bengkalis Nomor 15 Tahun 2012 Tentang Pembantukan Desa Tambusai Batang Dui, Desa Simpang Padang, Desa Pematang Obc, Desa Air Kulim, Desa Buluh Manis, Desa Bathinbertuah, Desa Boncah Mahang, Des Pemesi Dan Dersa Bathin Sobanga Kecamatan Mandau Telah Dibentuk Desa/Kelurahan baru di Kabupaten Bengkalis Yang Melintasi Titik Koordinat Trase Ruas Jalan Tol Pekanbaru-Dumai.
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3696).
- g. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2012 Tentang Penyelenggraan Pengadaan Tanah Bagi Pembngunan Untuk Kepentingan Umum (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 156), Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir Dengan Peraturan Presiden Nomor 148 Tahun 2015 Tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 366)

- h. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2015 Tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036)
- i. Peraturan Gubernur Riau Nomor 44 Tahun 2013 Tentang Standar Operasional Prosedur Tahapan Persiapan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum di Provinsi Riau (Berita Daerah Provinsi Riau Tahun 2013 Nomor 44).

Pembangunan jalan tol sepanjang 131,475 Km dengan luas tanah $\pm 1,086,45$ Ha meliputi sebagian Wilayah Kota Pekanbaru $\pm 48,08$ Ha yaitu tepatnya berada di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai. Luas dan batas berdasarkan pengukuran secara kadastral pada tahapan pelaksanaan oleh Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi Riau.

Setiap orang atau badan hukum sebagai pemilik tanah yang telah ditetapkan sebagai lokasi pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, apabila akan melakukan pelepasan atau pemindahan hak atas tanah harus dengan persetujuan tertulis Gubernur Riau dengan memperhatikan saran dan pertimbangan Bupati/Walikota setempat.

Jalan tol Pekanbaru-Dumai adalah salah satu dari ruas jalan tol yang ditugaskan pengusahaannya oleh pemerintah. Jalan tol ini berada di Provinsi Riau tepatnya di Kotamadya Pekanbaru. Jalan tol Pekanbaru-Dumai akan menghubungkan koridor-koridor ekonomi di Provinsi Riau antara lain Pekanbaru-Minas-Patapahan-Kandis-Duri-Dumai dimana akan terkoneksi dengan Pelabuhan

Dumai. Ruas jalan tol Pekanbaru-Dumai dengan panjang 131,475 Km dan yang melintas di Kota Pekanbaru tepatnya di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai memiliki panjang jalan 2,6 Km.

Jadwal pelaksanaan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai, dimulai sejak terbitnya SPMK (Surat Perintah Mulai Kerja) 15 Desember 2016 dengan masa konstruksi selama 36 bulan. Pelaksanaan konstruksi direncanakan mulai pelaksanaan pada awal Tahun 2017 sampai dengan akhir Tahun 2019, dan akan mulai digunakan sesuai dengan rencana PPJT 2019.

Anggaran biaya yang digunakan untuk pembebasan lahan di Kelurahan Muara Fajar Timur ialah RP. 9.264.885.369.- dengan luas lahan yang di bebaskan 255.673 M² terdapat 133 bidang, dana pembebasan lahan yang di gunakan di peroleh dari APBN dan dana Talangan BUJT PT. Hutama Karya. Dan dana pembannngunan jalan tol Pekanbaru ini sebesar 16-17 Triliun estimasi biaya investasi, di luar biaya pengadaan tanah, adalah sebesar Rp. 16.210 Milyar (termasuk IDC sebesar RP. 873 Milyar). Komposisi pinjaman dan ekuitas adalah 30:70 Komposisi ekuitas berasal dari PMN. Komposisi pinjaman diupayakan berasal dari lembaga keuangan termasuk lembaga keuangan multilateral (*Direct Lending*). Jenis lahan yang dibebaskan di Kelurahan Muara Fajar Timur untuk pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai ini merupakan lahan permukiman, kawasan hutan dan daerah BMN.

Berdasarkan hasil studi kelayakan yang dilakukan, ruas jalan Tol Pekanbaru-Dumai merupakan ruas jalan tol yang layak secara ekonomis namun belum layak secara finansial. Untuk merealisasikan pengusahaan ruas jalan tol

Pekanbaru-Dumai, pemerintah menugaskan PT Utama Karya untuk mengusahakan ruas jalan tol Pekanbaru-Dumai dengan menerbitkan peraturan presiden nomor 100 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Penugasan kepada PT Utama Karya (Persero) sebagaimana dimaksud meliputi pendanaan, perencanaan teknis, perencanaan konstruksi, pengoprasian dan pemeliharaan.

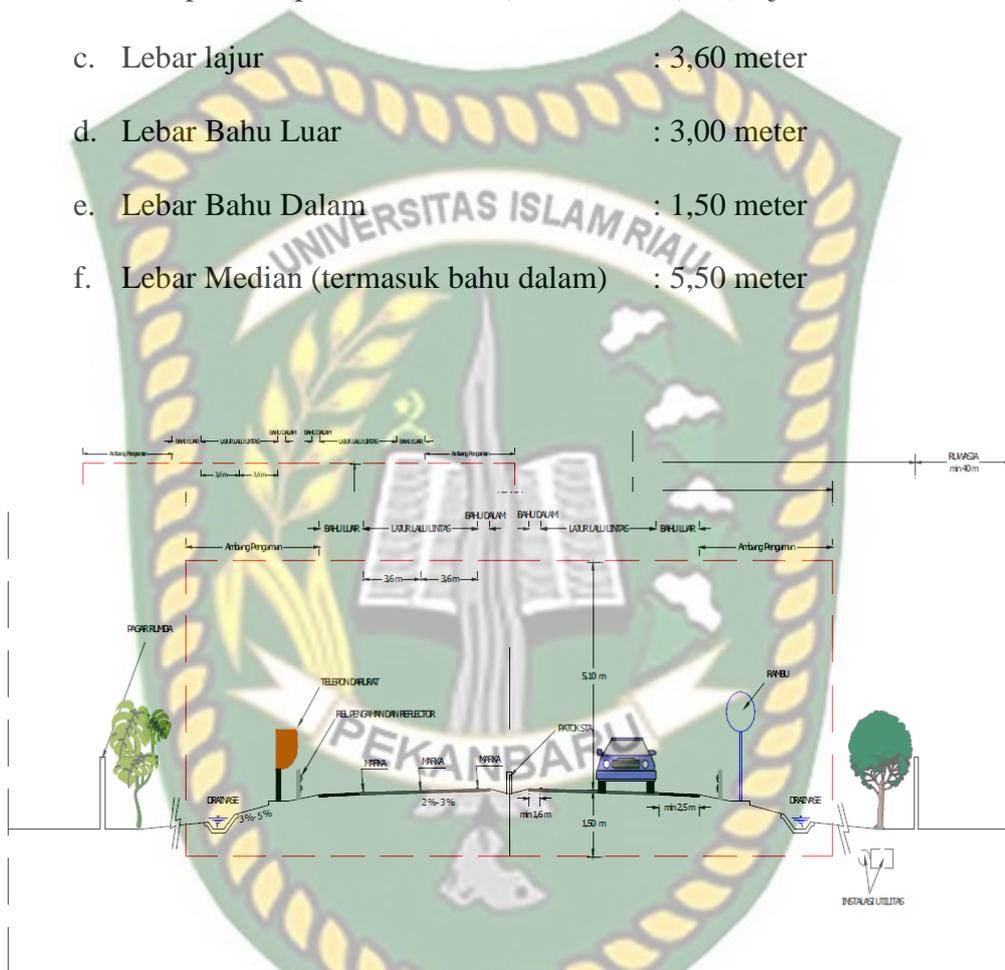
Untuk melaksanakan penugasan tersebut, PT Utama Karya (Persero) harus mengusahakan pendanaan untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan yang meliputi biaya desain, biaya *overhead* proyek, pajak pertambahan nilai (PPN) dan biaya-biaya lainnya. Dan biaya-biaya tersebut berasal dari setoran ekuitas dan pinjaman. Sumber dana untuk perusahaan jalan tol dapat berasal dari antara lain:

- a. Penyertaan modal negara
- b. Penerusan pinjaman dari pinjaman pemerintah yang berasal dari luar negeri dan/atau dalam negeri
- c. Penerbitan obligasi oleh PT Utama Karya (Persero)
- d. Pinjaman PT Utama Karya (Persero) dari lembaga keuangan, termasuk lembaga keuangan multilateral
- e. Pinjaman dan/atau bentuk pendanaan lain dari badan investasi pemerintah
- f. Pendanaan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Jalan tol Pekanbaru-Dumai direncanakan terdiri dari 4 (empat) lajur 2 (dua) arah dengan lajur masing-masing 3,6 m. Potongan melintang jalan tol sebagai berikut :

1. Jumlah lajur

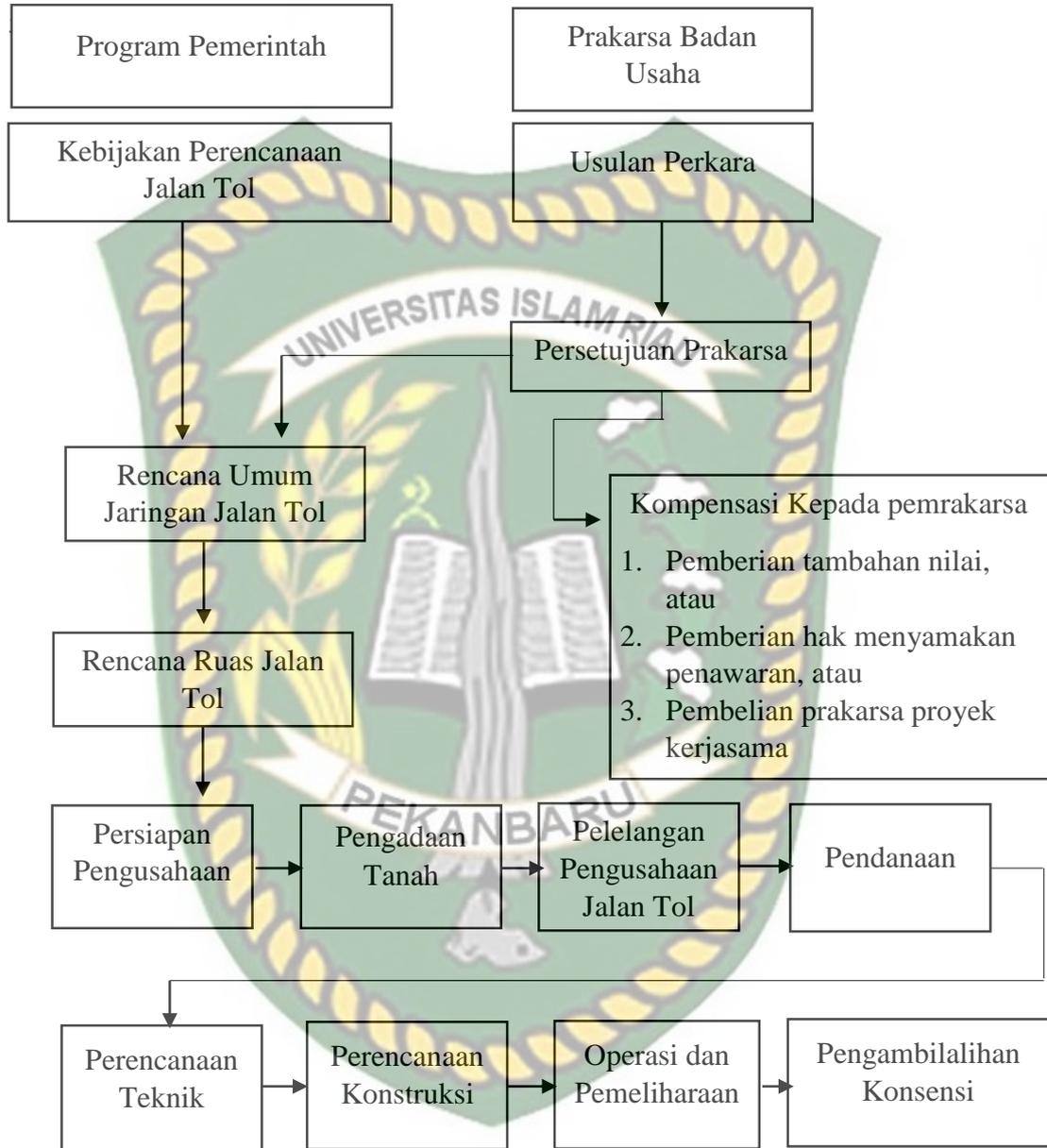
- a. Tahapan awal : (2x2) lajur
- b. Tahap akhir (pelebaran keluar) : (2x3) lajur
- c. Lebar lajur : 3,60 meter
- d. Lebar Bahu Luar : 3,00 meter
- e. Lebar Bahu Dalam : 1,50 meter
- f. Lebar Median (termasuk bahu dalam) : 5,50 meter



Gambar 5.1. Tipikal Potongan Melintang Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol

Sumber : Standar Konstruksi dan Bangunan

5.2.1. Tahapan Pengerjaan Jalan Tol



Gambar 5.2. Tahapan Pekerjaan Jalan Tol

Sumber : <http://bpjt.pu.go.id>

Tahap perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai berada pada tahap Konstruksi yang berdasarkan hasil survei lapangan oleh peneliti pekerjaan jalan tol yang berada di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan

Rumbai sedang pada pengerjaan pengaspalan, yang telah di aspal sepanjang lebih kurang 1 Km sedangkan yang belum diaspal dan masih pada tahap pengerasan masih tersisa 1,6 Km dengan panjang jalan yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur ialah 2,6 Km. untuk gambar kondisi jalan tol sekarang dapat dilihat pada gambar 5.2 dan gambar 5.3 sebagai berikut :



Gambar 5.3. Pintu Masuk Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Sumber : Hasil Survei, 2018



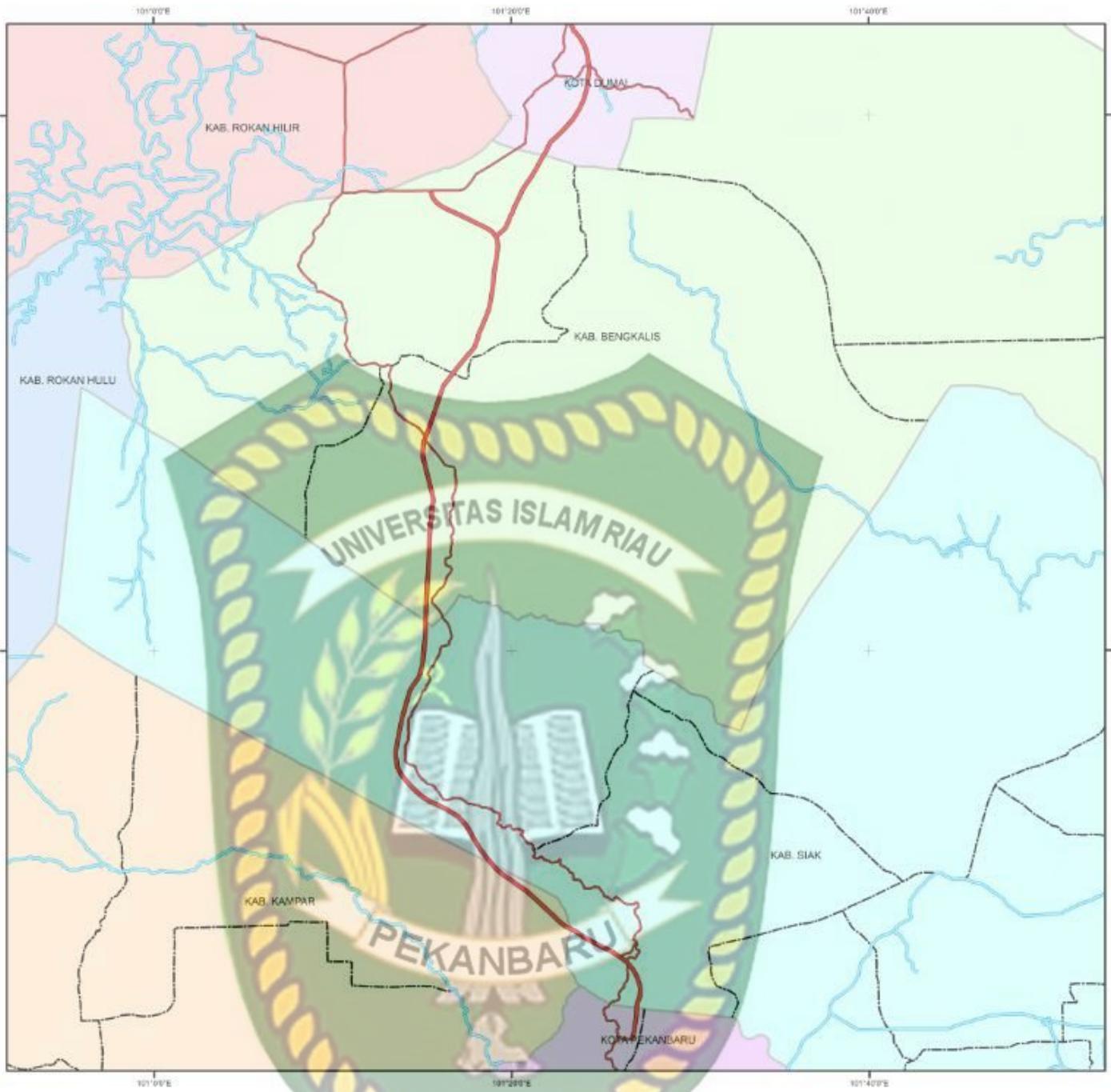
Gambar 5.4. Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Sumber : Hasil Survei, 2018



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau





UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PETA RENCANA JALAN TOL

Skala : 1:300.000



0 3 6 12 18 24

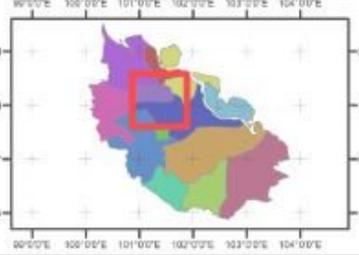
KILOMETER

Coordinate System: WGS 1984 Transverse Mercator
 Projection: Transverse Mercator
 Datum: WGS 1984

Keterangan

- Batas Administrasi
- Sungai
- Jalan Tol

SUMBER :
 PETA RENCANA JALAN TOL PEKANBARU - DUMAI



Nama : MARFAH AYU NURIDA
 NPM : 143410014

Gambar 5.6 Peta Rencana Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

5.3. Dampak Sosial Bagi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Pembangunan jalan juga mempunyai dampak sosial terutama di daerah perkotaan. Dampak ini akan semakin signifikan. Dampak sosial diantaranya dapat ditimbulkan karena adanya kerugian secara ekonomi yang dialami oleh masyarakat sekitar. Perubahan kehidupan sosial akibat adanya jalan baru atau menurunnya kualitas hidup masyarakat akibat polusi yang ditimbulkan pengguna jalan. Dampak sosial yang mengakibatkan keresahan masyarakat tersebut pada gilirannya juga akan merugikan semua pihak terkait. Sehingga diusahakan lokasi jalan tidak melewati daerah-daerah yang sensitif bagi kehidupan sosial masyarakat. Berikut tabel tanggapan masyarakat tentang keadaan sosial di Kelurahan Muara Fajar Timur saat adanya pengerjalan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

1. Keamanan

Untuk melihat tingkat keamanan di Kelurahan Muara Fajar Timur dapat dilihat pada Tabel 5.1 sebagai berikut :

Tabel 5.5. Tingkat Keamanan Sebelum dan Saat Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Di Kelurahan Muara Fajar Timur

No	Keamanan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	Sangat aman	3	30	1	10
2	Aman	7	70	9	90
3	Tidak aman	-	-	-	-
4	Sangat tidak aman	-	-	-	-
Total		10	100	10	100

Sumber : Hasil Analisis,2018

Berdasarkan dari Tabel 5.5 tingkat keamanan di Kelurahan Muara Fajar Timur sebelum adanya jalan tol jumlah responden yang menyatakan aman berjumlah 7 orang dengan presentase 70%, dan responden yang mengatakan sangat aman berjumlah 3 orang dengan presentase 30%. Tidak terdapat masyarakat yang menyatakan tidak aman dan sangat tidak aman.

Setelah adanya pengerjaan jalan tol dan sekarang sedang dalam masa konstruksi, tingkat keamanan di Kelurahan Muara Fajar Timur responden menyatakan sangat aman berjumlah 1 orang dalam presentase 10%, sedangkan responden yang menyatakan aman berjumlah 9 orang dengan presentase 90%. Tidak terdapat masyarakat yang menyatakan sangat tidak aman maupun tidak aman. Perkelahian antar pemuda Kelurahan Muara Fajar Timur tidak pernah terjadi, dan masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur tidak terganggu dengan adanya orang luar yang bertempat tinggal di Kelurahan Muara Fajar Timur untuk melaksanakan pembangunan jalan tol.

Jadi dapat disimpulkan dari hasil server dan kuisioner, masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur menyatakan aman pembangunan jalan tol selama berlangsungnya.

2. Polusi

Untuk melihat tingkat ketergangguan polusi udara dan suara di Kelurahan Muara Fajar Timur dapat dilihat pada Tabel 5.6 sebagai berikut :

Tabel 5.6. Tingkat Ketergangguan Polusi Udara dan Suara pada Masyarakat Muara Fajar Timur Dengan Adanya Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

No	Ketergangguan	Udara		Suara	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	Sangat Terganggu	-	-	-	-
2	Terganggu	3	30	-	-
3	Tidak Terganggu	4	40	6	60
4	Sangat tidak Terganggu	3	30	4	40
Total		10	100	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.6 Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur yang merasa terganggu dengan polusi udara yang ditimbulkan akibat berlangsungnya pembangunan jalan tol berjumlah 3 orang dengan presentase 30%. Dan responden yang merasa tidak terganggu berjumlah 4 orang dengan presentase 40%. Responden yang merasa sangat tidak terganggu berjumlah 3 orang dengan presentase 30%.

Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur yang merasa terganggu dengan suara yang ditimbulkan dari pengerjaan pembangunan jalan tol yang pada saat ini sedang dibangun tidak ada yang merasa terganggu rata-rata responden menyatakan tidak terganggu berjumlah 6 orang dengan presentase 60% dan masyarakat yang menyatakan sangat tidak terganggu berjumlah 4 orang dengan presentase 40%.

3. Pembebasan Lahan

Untuk melihat pengaruh dari pembebasan lahan di Kelurahan Muara Fajar Timur dapat dilihat pada Tabel 5.7 sebagai berikut :

Tabel 5.7. Lahan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Yang Terkena Pembebasan Lahan Untuk Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

No	Pembebasan Lahan	Kelurahan Muara Fajar Timur	
		Jumlah(Orang)	Presentase (%)
1	Ada	4	40
2	Tidak Ada	6	60
Total		10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.7 dari responden yang lahannya terkena pembebasan berjumlah 4 orang dengan presentase 40%. Dari jumlah responden yang lahannya tidak terkena pembebasan lahan berjumlah 6 orang dengan presentase 60%.

Lahan masyarakat yang terkena pembebasan rata-rata merupakan lahan perkebunan kelapa sawit, jumlah lahan yang di ambil 30% dari luas lahan yang dimiliki, dan ada juga seluruh lahan dan rumah masyarakat terkena dari pembebasan lahan tersebut. Bentuk ganti rugi yang diberikan adalah dalam bentuk uang dan tidak ada kerugian bagi masyarakat dengan adanya pembebasan lahan ini sebagian besar masyarakat yang memiliki lahan merasa untung karena bentuk ganti rugi yang diberikan oleh pihak pengelola jalan tol. Konflik yang di timbulkan saat pembebasan lahan tidak ada terjadi, informasi yang di dapatkan peneliti dari respnden dengan senang hati memberikan sebagian lahannya.

Peneliti mendapatkan informasi konflik pada saat pembebasan lahan dari pakar ahli dari Departemen Pekerjaan Umum Provinsi Riau, tetapi permasalahan itu bisa di atasi dengan peraturan-peraturan yang di berikan oleh pihak Departemen Pekerjaan umum kepada pemilik lahan. Berdasarkan informasi yang didapatkan yang pernah terjadi konflik tidak dengan masyarakat Kelurahan Muara fajar Timur, melainkan dengan pemilik lahan yang bertempat tinggal di luar Kelurahan Muara

fajar Timur. Jenis konflik yang terjadi merupakan tidak setujunya pemilik lahan bahwa lahannya sebagian di berikan untuk pembangunan jalan tol, tetapi konflik ini tidak berlangsung lama pemilik lahan akhirnya memberikan lahannya sebagian dengan ganti rugi yang telah di tetapkan.

Pelaksanaan konsolidasi tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur melalui beberapa tahapan yaitu :

1. Persiapan Konsolidasi Tanah

Persiapan yang dilakukan seperti mengetahui dasar-dasar hukum tentang Konsolidasi, menyesuaikan tempat yang akan di Konsolidasi dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Menentukan pihak mana saja yang akan kerjasama dengan kegiatan Konsolidasi Tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai ini.

2. Penetapan Lokasi dan Musyawarah

- a. Penetapan Lokasi

Penetapan lokasi dilakukannya Konsolidasi Tanah tepatnya terletak di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai

- b. Bimbingan Masyarakat

Setelah melakukan penetapan lokasi Konsolidasi Tanah, selanjutnya melakukan musyawarah terhadap masyarakat menjelaskan terhadap masyarakat tentang apa yang akan dilakukan dan dampak positif dan negatif nya dari kegiatan ini Kegiatan Konsolidasi Tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai

c. Penjajakan Kesepakatan

Dalam melangsungkan msyawarah terhadap masyarakat pihak terkait meminta persetujuan masyarakat Kelurahan muara Fajar Timur untuk dilakukan Konsolidasi di Wilayahnya, agar pekerjaan Konsolidasi Tanah bisa berjalan dengan lancar.

3. Pengukuran dan Pemetaan

Pengukuran dan pemetaan keliling ini dilakukan oleh petugas teknis atau petugas yang telah di tunjuk. Kegiatannya meliputi pengukuran keliling, pemetaan hasil pengukuran keliling dan menghitung luas area lokasi Konsolidasi Tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai ini.

Pengukuran dan pemetaan rincikan, meliputi:

- 1) Menetapkan batas bidang tanah
- 2) Melaksanakan pengukuran batas bidang tanah dan bangunan yang ada
- 3) Membuat gambar ukur
- 4) Membuat peta bidang tanah
- 5) Membuat daftar tanah
- 6) Mencocokkan luas tanah hasil perhitungan dengan luas tanah yang tercantum dalam leter C/Girik/Pipil atau bukti hak atas tanah lainnya.

4. Penyusunan Rencana Blok/Pradesain Konsolidasi Tanah dan Perhitungan Luas Rencana Peruntukan Tanah

Hasil akhir dari rencana blok adalah gambaran tata letak dari struktur jaringan jalan yang akan di buat di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai.

5. Penyusunan Desain Konsolidasi Tanah dan Perhitungan Luas

Penyusunan ini dilakukan untuk menyusun letak, bentuk dan luas kavling-kavling yang baru yang telah di potong 30% per luas tanah milik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai.

6. Musyawarah Rencana Penetapan Kavling

Musyawarah ini dilakukan bersama para tim ahli dan masyarakat yang terkait dalam kegiatan Konsolidasi Tanah ini. Guna untuk meyakinkan kepada para peserta Konsolidasi Tanah bahwa sudah dilakukan penetapan kavling baru dan telah di kurangi 30% nya dari luas tanah milik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai.

7. Pelepasan Hak Atas Tanah

Pelepasan hak atas tanah ini bermaksud untuk memenuhi syarat legislatif agar menjadikan status tanah yang awalnya milik masyarakat dan setelah konsolidasi 30% dari tanah milik Negara yang diwujudkan dalam bentuk surat pernyataan.

8. SK Penegasan Objek Konsolidasi Tanah

Setelah disetujui oleh masyarakat yang mempunyai hak atas tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai maka pelaksanaan dan pekerjaan konsolidasi akan dilanjutkan.

9. Pemindahan Desain Kelapangan Konsolidasi Tanah

Pemindahan desain atau rencana konsolidasi kelapangan untuk menyesuaikan desain yang telah dibuat dengan keadaan eksisting di

Keluarahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai. Dan pemasangan patok batas tanah masyarakat.

10. Penerbitan Surat Keputusan Hak Atas Tanah dan Sertifikat Tanah

Setelah selesai tahapan diatas, dilanjutkan dengan melakukan penerbitan Surat Keputusan Hak atas tanah dan membuat sertifikat baru setelah tanah diambil 30% yang terkena konsolidasi tanah.



Gambar 5.7. ilustrasi konsolidasi lahan

Sumber : <https://www.slidshare.net/ushfia/survey-dan-pemetan-dalam-penataan-ruang>

5.4. Dampak Ekonomi Bagi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai menyebabkan adanya perubahan ekonomi pada masyarakat atau warga yang bertempat tinggal di sekitar jalan tol. Perubahan ekonomi tersebut merupakan pengaruh yang ditimbulkan atau kemungkinan besar akan terjadi contohnya seperti pendapatan masyarakat yang semakin meningkat karena memiliki usaha, dan masyarakat yang pengangguran bisa bekerja di dalam pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai tersebut.

1. Mata Pencarian Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur

Pekerjaan atau mata pencarian seseorang dapat mempengaruhi pada jumlah pendapatan yang akan mereka terima setiap bulannya. Berdasarkan hasil penelitian pekerjaan yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur bermacam-macam baik itu mata pencarian utama maupun sampingan. Mata pencarian utama dan sampingan dapat di lihat pada tabel 5.8 dan Tabel 5.9 sebagai berikut:

Tabel 5.8 Mata Pencarian Utama Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

No	Mata Pencarian Utama	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	Pertanian	1	10	1	10
2	Pegawai Negeri	-		-	
3	Pedagang	2	20	2	20
4	Wiraswasta	3	30	3	30
5	Lainnya	4	40	3	20
Total		10	100	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.8 mata pencarian utama masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur sebelum adanya pembangunan jalan tol responden yang bekerja sebagai petani berjumlah 1 orang dengan presentase 10%, yang bekerja sebagai pedagang 2 orang dengan presentase 20%, yang bekerja sebagai wiraswasta berjumlah 3 orang dengan presentase 30%, dan yang memilih lainnya berjumlah 4 orang dengan presentase 40%, yang tidak bekerja berjumlah 2 orang dan untuk responden yang bekerja sebagai pegawai negeri tidak ada.

Mata pencarian masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur setelah adanya pembangunan jalan tol pekanbaru-Dumai yang melewati wilayah pekanbaru yang terletak di Kelurahan Muara Fajar Timur ini, masyarakat responden yang masih menetap bekerja sebagai petani 1 orang dengan presentase 10%, dan yang bekerja sebagai pedagang berjumlah 2 orang dengan presentase 20%, sebelumnya sudah bekerja sebagai pedagang hanya saja pendapatannya semakin bertambah semenjak adanya pembangunan jalan tol keuntungan pedagang terjadi kenaikan semenjak adanya pembangunan jalan tol, dan masyarakat yang bekerja sebagai wiraswasta berjumlah 3 orang dengan presentase 30% dan yang memilih lainnya berjumlah 3 orang dengan presentase 30%. Lainnya yang di pilih oleh responden merupakan pekerjaan ibu Rumah Tangga dan bekerja sebagai kontraktor.

Dengan adanya pembangunan jalan tol sangat membantu masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur yang sebelumnya menjadi pengangguran ia diterima kerja dalam pembangunan jalan tol, ada yang berprofesi sebagai satpam dan ikut dalam pembangunan jalan tol.

2. Mata Pencarian Sampingan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur

Mata pencarian sampingan ini merupakan pekerjaan yang dilakukan setelah pekerjaan utama diselesaikan dan dapat menunjang perekonomian dalam rumahtangga. Berikut mata pencarian masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur :

Tabel 5.9 Mata Pencarian Sampingan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum Dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

No	Mata Pencarian Sampingan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	Pertanian	4	40	3	30
2	Pegawai Negeri	-	-	-	-
3	Pedagang	2	20	2	20
4	Wiraswasta	-	-	-	-
5	Lainnya	4	40	5	50
Total		10	100	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.9 masyarakat yang memiliki pekerjaan sampingan sebagai petani sebelum pembangunan jalan tol berjumlah 4 orang dengan presentase 40%, dan untuk yang mempunyai pekerjaan sampingan sebagai pedagang 2 orang dengan presentase 20%. Sedangkan setelah adanya pembangunan jalan tol yang memiliki pekerjaan sampingan sebagai petani menurun menjadi 3 orang dengan presentase 30% karena ada salah satu lahan pertanian warga yang terkena pembebasan lahan sehingga menyebabkan kehilangan lahan pertanian dan pekerjaannya. Sedangkan untuk yang bekerja sebagai pedagang berjumlah 2 orang dengan presentase 20% sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol memang sudah memiliki pekerjaan sampingan sebagai pedagang.

3. Pendapatan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur

pendapatan merupakan nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam suatu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti keadaan semula, pendapatan masyarakat Kelurahan Muara Fajar dapat dilihat pada Tabel 5.5 sebagai berikut :

Tabel 5.10. Pendapatan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

No	Pendapatan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	<Rp. 1000.000	2	20	-	-
2	Rp. 1000.000-1.500.000	2	20	2	20
3	Rp.1.500.000-2000.000				
4	Rp. 2000.000-2.500.000	2	20	1	20
5	>Rp.2.500.000	4	40	7	70
Total		10	100	10	100

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5.10 pendapatan masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur sebelum adanya pembangunan jalan tol responden yang menjawab penghasilan <Rp. 1000.000, berjumlah 2 orang dengan presentase 20%, yang memiliki pendapatan Rp. 2000.000 – 2.500.000 berjumlah 2 orang dengan presentase 20%, sedangkan untuk yang memiliki pendapatan >Rp. 2.500.000 berjumlah 4 orang dengan presentase 40%.

Pendapatan masyarakat setelah adanya pembangunan jalan tol yang pada saat ini sedang tahap konstruksi masyarakat yang memiliki pendapatan <Rp. 1000.000 berjumlah 2 orang dengan presentase 20%, dan masyarakat yang memiliki pendapatan Rp.2000.000–2.500.000 berjumlah 2 orang dengan

presentase 10%. Dan sedangkan yang memiliki pendapatn >Rp.2.500.000 berjumlah 7 orang dengan presentase 70%.

Jumlah pendapatan masyarakat mengalami kenaikan bagi yang mempunyai warung makan maupun warung harian yang biasanya pendapatannya hanya Rp.2000.000–1.500.000 sejak adanya pembangunan jalan tol terjadi peningkatan pendapatan hingga mencapai Rp.7000.000– 10.000.000 perbulannya, dan terjadi peningkatan pendaat bagi masyarakat yang sebelumnya hanya bekerja sebagai pengelola perkebunan sejak adanya jalan tol ia berpindah kerja sebagai satpam di lokasi pembangunan jalan tol tersebut, dengan pendapatan yang jauh lebih besar dari pendapatan sebelumnya. Dan sangat menguntungkan juga bagi masyarakat yang awalnya tidak memiliki pekerjaan atau pengangguran, sejak di bukanya lapangan pekerjaan dalam pembangunan jalan tol ini bisa ikut bekerja dalam pembangunan jalan tol dan memiliki pendapatan.

Dari hasil analisis yang telah dijelaskan sebelumnya dalam pembangunan jalan tol ini menyebabkan dampak positif dan negatifnya akibat pembangunan jalan tol yaitu:

1. Dampak Positif

Dampak positif dari pembangunan jalan tol ini memberikan peluang kerja bagi masyarakat yang masih pengangguran dan memberikan keuntungan besar bagai masyarakat yang memiliki warung makan maupun warung harian, dengan adanya jalan tol pendapatan dari hasil dagangan semakin meningkat.

2. Dampak Negatif

Dampak negatif yang ditimbulkan pada masa konstruksi jalan tol ini hanyalah dengan adanya polusi udara yang diakibatkan oleh proses pembangunan jalan tol berupa debu.



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Karakteristik Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur
 - a. Jenias Kelamin : jumlah penduduk yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 7 orang dengan presentase 70% dan yang perempuan berjumlah 3 orang dengan presentase 30%.
 - b. Tingkat Umur : tingkat umur Masyarakat Muara Fajar Timur paling tinggi jumlahnya berumur 31-40 dan 41-50 tahun dengan presentase 30%
 - c. Pendidikan Terakhir : Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur rata-rata tamatan dengan presentase SMA 50%, sedangkan yang tidak tamat sekolah dengan presentase 20%
 - d. Asal Daerah : Masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur yang asli dari Pekanbaru dengan presentase 40%, Jawa Timur dengan presentase 10%, Sumatera Barat presentase 10%, Sumatera Utara dengan presentase 30%, dan yang berasal dari Kebumen dengan presentase 10%.

2. Perkembangan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Tahap perkembangan pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai berada pada tahap Konstruksi yang berdasarkan hasil survei lapangan oleh peneliti pekerjaan jalan tol yang berada di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai sedang pada pengerjaan pengaspalan, yang telah diaspal sepanjang lebih kurang 1 Km sedangkan yang belum diaspal dan masih pada tahap pengerasan masih tersisa 1,6 Km dengan panjang jalan yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur ialah 2,6 Km.

3. Dampak Sosial Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Akibat Pembangunan Jalan Tol

- a. Keamanan : Masyarakat tidak terganggu saat pembangunan jalan tol
- b. Polusi udara ; Hanya 30% masyarakat yang merasa terganggu dengan polusi udara dan 70% masyarakat sama sekali tidak merasa terganggu.
- c. Polusi Suara : Masyarakat tidak terganggu oleh suara saat pembangunan jalan tol
- d. Pembebasan lahan : Konflik yang di timbulkan saat pembebasan lahan tidak terjadi, masyarakat dengan sukarela memberikan sebagian lahannya untuk pembangunan jalan tol.

4. Dampak Ekonomi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Akibat Pembangunan Jalan Tol
 - a. Pembangunan jalan tol sangat membantu masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur memperoleh lapangan pekerjaan
 - b. Jumlah pendapatan masyarakat mengalami kenaikan 70%

6.2. Saran

Saran untuk penelitian ini adalah:

1. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi dasar dari pemerintah ataupun rekomendasi untuk melihat dampak sosial ekonomi masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat adanya pembangunan jalan tol.
2. Kepada masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur dengan adanya pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai ini agar dapat berpartisipasi dalam pemeliharaan jalan.
3. Untuk penelitian selanjutnya peneliti memberikan saran untuk mengkaji mengenai study klayakan jalan tol Pekanbaru-Dumai.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Tarigan, Robinson. 2003. *"Perencanaan Pembangunan Wilayah"*. Bumi Aksara. Jl.Sawo Raya No.18. Jakarta 13220

Suranto, Gunawan F. 2002. *"Analisis Mengenai Dampak Lingkungan"*. Gajah Mada University Press

Husaini, Usman. 2009. *"Metodologi Penelitian Sosial"*. Jakarta : Bumi Aksara.

Jurnal dan Penelitian

Djuri, 2000. *"Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Luar (outer ringroad) pada Pengembangan Kota Medan"*. Tesis Program Pascasarjana Universitas Sumatera Utara Medan. <http://library.usu.ac.id> (Diakses 14 Juni 2018 Pukul 08:30)

Febrianto, Taufik. 2013. *"Analisis Kelayakan Teknologi Informasi menggunakan Metode Cost Benefit Analysis dengan Microsoft Excel"* Jurnal Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, <https://taufikfebrianto.files.wordpress.com> (Diakses 20 November 2018 Pukul 09:38)

Priyo, Dhony. 2017. *"Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Di Desa Kali Gangsa Kulon Kabupaten Brebes"*. Jurnal Fakultas Teknik Megister Sipil. Universitas Islam Sultan Agung, Semarang (Diakses 27 Februari 2018 Pukul 14:17 wib)

Rosalina, Triana. 2017. *"Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto"*. Jurnal Prosiding Seminar Nasional dan Temu Ilmiah Jaringan Peneliti. Universitas IAI Darussalam Blok Agung

Banyuwangi.<http://Jurnalmahasiswa.Unesa.ac.id> (Diakses 27 Februari 2018 Pukul 13:13 wib)

Rosyidin, Ikrom. 2017. *“Dampak Pembangunan Jalan Tol Cikopo-Palimanan Terhadap Kondisi Mata Pencarian Dan Pendapatan Di Desa Tegalkarang Kecamatan Palimanan Kabupaten Cirebon”*. Skripsi Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Ilmu Tarbiyah Dan Keguruan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. <http://Dampakpembangunanjalan.tol.uinjkt.ac.id> (Diakses 17 Juli 2018 Pukul 10:21 wib)

Setiawati, Desi. 2017. *“Pembangunan Pintu Tol Berebes Timur Terhadap Perubahan Fisik Dan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Dalam Tinjauan Pembangunan Ekonomi Dan Perubahan Sosial”*. Skripsi Fakultas Ilmu Tarbiyah Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta (Diakses 27 Februari 2018 Pukul 16:00 wib)

Website

Arifin, dkk. 2012. *“Definisi Pendekatan Kualitatif”* di Akses tanggal 14 Juni 2018. Lombok :<http://www.sarjanaku.com/2011/06/pendekatan-kualitatif.html>

Arikunto. 2006. *“Definisi Pendekatan Kuantitatif”* di Akses tanggal 14 Juni 2018. Yogyakarta : <http://eprints.uny.ac.id/8089/4/bab%203.pdf>

Ritonga. 2000. *“Definisi Ekonomi”*. di Akses tanggal 10 Agustus 2018. Malang : <http://etheses.uin-malang.ac.id/600/6/10410177%20Bab%202.pdf>

Soekanto. 2001. *“Definisi Sosial”* di Akses tanggal 10 Agustus 2018. Lampung : <http://digilib.unila.ac.id/13911/16/BAB%20II.pdf>

Soekanto. 2000. "*Definisi Sosial*" di Akses tanggal 10 Agustus 2018. Lampung :
<http://digilib.unila.ac.id/13911/16/BAB%20II.pdf>

Steiner, dkk. 1991. "*Definisi Ekonomi*" di Akses tanggal 10 Agustus 2018. Malang
: <http://etheses.uin-malang.ac.id/600/6/10410177%20Bab%202.pdf>

Todaro, dkk. 2002. "*Dampak Ekonomi akibat pembangunan infrastruktur jalan*"
di Akses tanggal 10 Agustus 2018. Semarang :
<http://blog.unness.ac.id/dianpuspita/pembangunan-infrastruktur>

Koentjaraningrat. 2009. "*Karakteristik Masyarakat*" di Akses tanggal 10 Agustus
2018. Yogyakarta : <https://eprints.uny.ac.id/23970/3/BAB%20II.pdf>

Susanto. 1999. "*Masyarakat atau Society*" di Akses tanggal 10 Agustus 2018.
Yogyakarta : <https://eprints.uny.ac.id/23970/3/BAB%20II.pdf>

Sinaga Danerius. 1988. "*Masyarakat?*" di Akses tanggal 10 Agustus 2018.
Yogyakarta : <https://eprints.uny.ac.id/23970/3/BAB%20II.pdf>

Regulasi dan Laporan

Badan Pusat Statistik. 2017. "*Kecamatan Rumbai Dalam Angka Tahun 2016*"
Pekanbaru : Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru

Profil Kelurahan Muara Fajar. 2012-2013. "*Gambaran Umum Kelurahan Muara
Fajar*" Pekanbaru : Kantor Kelurahan Muara Fajar Timur

PT. Utama Karya. 2016. "*Rencana Pengusahaan Jalan Tol Ruas Pekanbaru-
Dumai*" Pekanbaru: PT. Utama Karya (Persero)

Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 4 Tahun 1991 Pasal 1 Angka 1
Tentang Konsolidasi Lahan

Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1987 Tentang Perubahan Batas Wilayah

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No.3 Tahun 2003 Tentang Pembentukan
Kecamatan

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No.4 Tahun 2003 Tentang Pembentukan
Kelurahan

Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1987 Tentang Pemekaran (Perluasan) Wilayah

Undang-Undang No.26 Tahun 2007 Tentang wilayah

Undang-Undang Republik Indonesia No.32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah
Daerah

Undang-Undang Republik Indonesia No.33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan
Keuangan Antara Pusat dan Daerah

Undang-Undang No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 19 Ayat 2

Al-Qur'an Surah Al-Jumu'ah Ayat 10

Al-Qur'an Surah Al-Baqarah Ayat 198