

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada awal pemikiran tentang pembangunan sering ditemukan adanya pemikiran yang mengidentikkan pembangunan dengan perkembangan, dengan pembangunan dengan modernisasi, dengan industrialisasi, dan bahkan pembangunan dengan westernisasi. Seluruh pemikiran tersebut didasarkan pada aspek perubahan, di mana pembangunan, perkembangan, modernisasi serta industrialisasi, secara keseluruhan mengandung unsur perubahan. Namun begitu, keempat hal tersebut mempunyai perbedaan yang cukup prinsipil, karena masing-masing mempunyai latar belakang, azas dan hakikat yang berbeda serta prinsip kontinuitas yang berbeda pula, meskipun semuanya merupakan bentuk yang merefleksikan perubahan

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Di sisi lain pembangunan juga diartikan sebagai proses perubahan yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat. Siagian (1994), memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Pendapat lain dikemukakan oleh Kartasasmita (1997), yang memberikan pengertian lebih sederhana, yaitu sebagai

“suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Konsep pembangunan di Indonesia tertuang dalam pembukaan UUD 1945 yaitu melindungi segenap bangsa, dan seluruh tumpah darah Indonesia, mewujudkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Pelaksanaan pembangunan mencakup semua aspek kehidupan bangsa, yaitu aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan secara berencana, menyeluruh, terarah, terpadu, bertahap dan berkelanjutan untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka untuk mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang lebih maju.

Proses pembangunan yang secara fisik dibutuhkan oleh suatu Negara adalah pembangunan infrastruktur. Keberadaan infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam mewujudkan interaksi sosial dan kelangsungan sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap interaksi sosial dan keadaan ekonomi suatu wilayah serta akan memacu kemajuan dan perkembangan suatu wilayah. Hal tersebut dimungkinkan karena sarana dan prasarana transportasi berfungsi sebagai pembentuk, pengarah, dan pemacu pertumbuhan suatu wilayah. Penyediaan sarana infrastruktur publik sangat berkaitan dengan pelayanan sosial yang akan diberikan oleh pemerintah daerah kepada masyarakat setempat. Di era keterbukaan demokrasi pembangunan daerah tidak dapat dilepaskan dari partisipasi masyarakat. Dengan demikian pembangunan menjadi bagian tak terpisahkan dari masyarakat itu sendiri, sedangkan peran pemerintah adalah memberikan jalan atau sebagai mediator untuk mewujudkan keinginan

masyarakat atas apa yang dikehendaki untuk kemajuan masyarakat di daerah. Pada hakekatnya pembangunan itu dilaksanakan oleh pemerintah bersama rakyat dengan tujuan memberikan kemakmuran dan kesejahteraan pada rakyat. Pembangunan sendiri bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Peran pemerintah sebagai mobilisator pembangunan sangat strategis dalam mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat serta pertumbuhan ekonomi negaranya.

Salah satu pembangunan infrastruktur yang memerlukan lahan atau tanah sangat luas adalah pembangunan jalan tol. Sebab jalan tol didesain khusus sebagai jalan alternatif jalur darat yang bebas dari hambatan. Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 Tentang Jalan Tol pada Pasal 1 ayat (2) menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian system jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Dengan adanya pembangunan jalan tol ini bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan kapasitas jaringan jalan dalam melayani lalu lintas. Pembangunan jalan tol tidak lepas dari aspek fisik dan aspek non fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non fisik adalah masalah sosial masyarakat. Kedua aspek tersebut tentunya dirasakan secara langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan jalan tol tersebut.

Penelitian yang dilakukan oleh Fathurosy (2018) menghasilkan adanya empat dinamika respon masyarakat atas pembangunan jalan tol, yakni dinamika yang berkaitan dengan aspek perubahan pola pikir masyarakat, aspek dinamika sosial yang berkaitan dengan interaksi masyarakat, aspek ekonomi terutama berkaitan dengan mata pencaharian atau usaha masyarakat, dan aspek yang berkaitan dengan dampak atau manfaat baik yang bersifat positif maupun negatif. Sementara penelitian yang dilakukan oleh Egi (2018)

menghasilkan adanya dampak positif dan dampak negatif pembangunan jalan tol. Dampak positifnya adalah : peluang kerja terbuka bagi masyarakat sekitar, distribusi barang dan jasa lebih lancar, dan munculnya usaha-usaha yang dilakukan masyarakat sebagai efek multiplier pembangunan jalan tol seperti banyaknya masyarakat berjualan di rest area yang ada, interaksi social masyarakat menjadi lebih baik. Sementara dampak negatifnya berupa : banyak petani kehilangan pekerjaan karena alih fungsi lahan, dan keterpaksaan masyarakat menjadi pekerja kasar (buruh bangunan jakan).

Kota Pekalongan merupakan salah satu wilayah yang terlewati jalan tol trans Jawa yang terhubung dengan Kabupaten/Kota disekitarnya seperti brebes, Tegal, pemalang, Batang, sampai Semarang. Kota Pekalongan memiliki akses pintu keluar (*exit*) tol di wilayah perbatasan antara Kota Pekalongan dengan Kabupaten Batang, dimana exit tol tersebut langsung terakses ke pasar grosir batik Setono. Para pengguna tol yang keluar pintu Kota Pekalongan akan langsung bisa melihat lokasi pasar grosir tersebut, yang merupakan pasar grosir batik terbesar yang ada di Kota pekalongan. Ruas jalan tol trans Jawa menghubungkan kota-kota di sepanjang pantai utara (pantura) Jawa, membujur dari Merak sampai Banyuwangi dengan panjang keseluruhan adalah 1.167 Km. Jalan tol trans Jawa yang melewati Kota Pekalongan masuk pada ruas jalan tol Pemalang – Batang dengan panjang sekitar 37 Km, terbagi menjadi 2 seksi yaitu seksi I (Pemalang – Pekalongan dengan panjang 20,05 Km) dan seksi 2 (Pekalongan – Batang dengan panjang 16,7 Km). Seksi 2 ini dibangun mulai bulan Juni 2016 dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada akhir 2018. (https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_Tol_Trans-Jawa).

Harapan dari Pemerintah Kota Pekalongan dengan dibangunnya exit tol dapat membantu kemudahan akses menuju pasar grosir Setono, sehingga pedagang batik dari

luar kota yang mau belanja ke Pekalongan lebih cepat dan mudah. Akan tetapi fenomena yang berkembang pada pedagang batik yang ada di pasar grosir Setono menyebutkan bahwa dengan dibangunnya jalan tol menyebabkan omset penjualan mereka mengalami penurunan yang cukup banyak. Kelangsungan bisnis mereka saat ini banyak terbantu dengan sistem penjualan secara daring (*online*) dan tengkulak dari luar kota yang sudah menjadi pelanggan tetapnya. Sementara itu banyak masyarakat yang tadinya memiliki mata pencaharian dibidang pertanian harus merelakan lahannya terkena dampak pembangunan jalan tol. Meskipun mereka memperoleh ganti rugi yang cukup, namun untuk beralih profesi mencari pekerjaan baru tidak mudah mengingat kebanyakan petani tidak memiliki keahlian yang lain. Di sisi lain, banyak masyarakat yang diuntungkan dengan adanya jalan tol, diantaranya adalah kesempatan memperoleh pekerjaan selama musim pembangunan jalan tol, maupun mereka yang bisa berusaha di areal *rest area*.



← → Jalur jalan tol trans Jawa

Melihat fenomena adanya persepsi masyarakat terkait kemungkinan dampak positif dan negatif atas pembangunan jalan dan *exit* tol baik bagi pemerintah maupun masyarakat Kota Pekalongan serta hasil penelitian terdahulu (*state of the art*) sebagaimana dijelaskan di muka, maka perlu dikaji secara lebih mendalam dan rinci mengenai dampak social ekonomi atas pembangunan jalan dan exit tol yang melewati Kota Pekalongan.

1.2. Permasalahan

Permasalahan yang akan dibahas dalam kajian ini dapat diturunkan ke dalam pertanyaan penelitian sebagai berikut : “bagaimana dampak sosial ekonomi atas dibangunnya jalan dan *exit* tol trans Jawa bagi masyarakat dan Pemerintah Kota Pekalongan, baik dampak yang bersifat positif maupun negatif” ?

1.3. Tujuan Penelitian

Sejalan denga permasalahan yang akan dikaji, maka tujuan yang ingin dicapai dalam kajian ini adalah sebagai berikut :

- a. Mengidentifikasi dampak positif dan negatif atas pembangunan jalan dan *exit* tol bagi Pemerintah Kota Pekalongan
- b. Mengidentifikasi dampak positif dan negatif atas pembangunan jalan dan *exit* tol bagi masyarakat Kota pekalongan
- c. Merumuskan solusi yang bisa dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Pekalongan dalam mengatasi dampak negatif atas pembangunan jalan dan *exit* tol.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari kajian dampak sosial ekonomi pembangunan jalan dan *exit* tol adalah sebagai berikut :

- a. Memberikan gambaran riil dampak yang ditimbulkan dari pembangunan jalan dan *exit* tol bagi Pemerintah Kota pekalongan agar bisa mengambil kebijakan yang efektif dalam mengatasi dampak yang timbul, khususnya dampak negatif.
- b. Memberikan sumbangan pemikiran terkait dengan solusi yang bisa digunakan untuk mengatasi dampak negatif pembangunan jalan dan *exit* tol kepada Pemerintah Kota Pekalongan.

1.5. Sistematika Laporan

Bab I. PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang dilaksanakannya kajian, permasalahan, tujuan, manfaat kajian, dan sistematika laporan.

Bab II. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan disajikan konsep dasar teori-teori yang relevan dengan kajian dampak sosial ekonomi pembangunan jalan dan *exit* tol, seperti konsep tentang pembangunan, teori infrastruktur, konsep tentang jalan tol

Bab III. GAMBARAN UMUM

Bab ini berisi tentang gambaran secara garis besar wilayah Kota Pekalongan seperti kondisi geografis, kependudukan dan angkatan kerja, serta kondisi perekonomian.

Bab IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini disajikan hasil analisis dari kajian yang dilakukan, terutama yang berkaitan dengan dampak positif dan negatif secara sosial dan ekonomi atas pembangunan jalan dan *exit* tol, serta pembahasan berupa solusi atas dampak negatif yang timbul.

Bab V. PENUTUP

Bab ini menyajikan simpulan umum hasil kajian, serta saran dan rekomendasi yang diajukan kepada pemerintah Kota Pekalongan berkaitan dengan dampak positif dan negatif secara sosial dan ekonomi atas pembangunan jalan dan *exit* tol.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Konsepsi Pembangunan

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Di sisi lain pembangunan juga diartikan sebagai proses perubahan yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat. Sedangkan Siagian (1994), memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Pendapat lain dikemukakan oleh Ginanjar Kartasasmita (1997), yang memberikan pengertian lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Konsep pembangunan di Indonesia tertuang dalam pembukaan UUD 1945 yaitu melindungi segenap bangsa, dan seluruh tumpah darah Indonesia, mewujudkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Pelaksanaan pembangunan mencakup semua aspek kehidupan bangsa, yaitu aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan secara berencana, menyeluruh, terarah, terpadu, bertahap dan berkelanjutan untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka

untuk mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang lebih maju.

Keberhasilan suatu pembangunan bisa diukur dengan berbagai variabel dan indikator. Penggunaan indikator dan variabel pembangunan bisa berbeda untuk setiap Negara. Di Negara-negara yang masih miskin, ukuran kemajuan dan pembangunan mungkin masih sekitar kebutuhan-kebutuhan dasar seperti listrik masuk desa, layanan kesehatan pedesaan, dan harga makanan pokok yang rendah. Sebaliknya, di Negara-negara yang telah dapat memenuhi kebutuhan tersebut, indikator pembangunan akan bergeser kepada faktor-faktor sekunder dan tersier (Tikson, 2005). Sejumlah indikator ekonomi yang dapat digunakan oleh lembaga-lembaga internasional antara lain pendapatan perkapita yang diukur dengan *Gross National Product* (GNP), atau Produk Domestik Bruto (PDB), struktur perekonomian, urbanisasi, dan jumlah tabungan. Disamping itu terdapat pula dua indikator lainnya yang menunjukkan kemajuan pembangunan sosial ekonomi suatu bangsa atau daerah yaitu Indeks Kualitas Hidup (IKH) atau *Physical Quality of life Index* (PQLI), dan Indeks Pembangunan Manusia atau *Human development Index* (HDI).

Indeks Kualitas Hidup atau *The Physical Quality of Life Index* (PQLI) dapat diartikan sebagai “*an attempt to measure the **quality of life** or well-being of a country. The value is the average of three statistics: basic literacy rate, infant mortality, and **life expectancy at age one**, all equally weighted on a 0 to 100 scale*” (wikipedia.org). Jadi, Indeks Kualitas Kehidupan Fisik (PQLI) adalah upaya untuk mengukur kualitas hidup atau kesejahteraan suatu negara. Nilai ini adalah rata-rata dari tiga statistik yaitu tingkat keaksaraan dasar, kematian bayi, dan harapan hidup pada usia satu tahun, semuanya sama-

sama tertimbang pada skala 0 hingga 100. Sedangkan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) atau *Human development Index* (HDI) adalah pengukuran perbandingan dari harapan hidup, melek huruf, pendidikan dan standar hidup untuk semua negara seluruh dunia. IPM digunakan untuk mengklasifikasikan apakah sebuah negara adalah negara maju, negara berkembang atau negara terbelakang dan juga untuk mengukur pengaruh dari kebijaksanaan ekonomi terhadap kualitas hidup. Indikator yang digunakan untuk mengukur IPM meliputi angka harapan hidup saat kelahiran, angka harapan sekolah dan angka rata-rata lama sekolah, serta standar hidup layak yang dihitung dari Produk Domestik Bruto/PDB (keseimbangan kemampuan berbelanja) per kapita.

2.2. Infrastruktur

Infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Jadi infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan. Sarana dan prasarana fisik, atau sering disebut dengan infrastuktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintahan, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat dan pemerintahan.

Pembangunan infrastruktur adalah sebagai sebuah pelayanan yang diberikan oleh Negara kepada rakyat sebagai unsur pembangunan nasional. Mulai dari sistem energi,

transportasi (darat, laut, dan udara), bangunan-bangunan perkantoran dan sekolah, hingga telekomunikasi, rumah peribadatan dan jaringan layanan air bersih, kesemuanya itu memerlukan adanya dukungan infrastruktur yang handal. Ruang lingkup pembangunan infrastruktur secara umum dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu (Septo Indarto, 2012) :

- a. Pembangunan infrastruktur transportasi guna mendukung peningkatan aksesibilitas masyarakat seperti : jalan, jembatan, tambatan perahu; stasiun kereta api, lapangan udara; dan sebagainya
- b. Pembangunan infrastruktur yang mendukung produksi pertanian, seperti : irigasi.
- c. Pembangunan infrastruktur yang mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, meliputi: penyediaan air minum, sanitasi perdesaan.

Terkait pembangunan infrastruktur, dampak langsung pembangunan tersebut adalah terbukanya ruang/peleluang untuk mengakses sumberdaya yang ada, baik sumber daya alam maupun sumber daya lainnya seperti pasar dan sumberdaya manusia. Itu artinya terbuka berbagai peluang bagi banyak pihak untuk mendapatkan manfaat yang sebelumnya mungkin tidak termasuk opsi bagi mereka. Tapi secara umum ada dua pihak yang sangat berpeluang besar mendapatkan *optimum advantage*, mereka adalah “pemilik modal (investor) dan SDM berkualitas (*entrepreneur*)”. Selain dua pihak tersebut, yang lain tentu juga mungkin mendapatkan manfaat, meskipun tidak pada tahap optimum. Hal inilah barangkali yang menjadi alasan bagi negara-negara maju untuk cenderung memberikan bantuan bagi pembangunan infrastruktur dibanding bidang lainnya. Dengan penguasaan permodalan dan sumberdaya manusia yang lebih kompetitif merekalah yang akan memaksimalkan peluang-peluang yang terbuka sebagai dampak dari pembangunan infrastruktur tersebut.

Pembangunan infrastruktur yang secara massif kita lakukan sekarang ini sudah barang tentu akan membuka peluang termasuk kemungkinan masuknya beragam investasi asing. Keterbukaan ekonomi global tidak dapat dihindari. Sudah semestinya kita mempersiapkan masyarakat kita agar mereka yang mendapatkan manfaat optimal dari peluang-peluang yang tercipta. Pelatihan keterampilan dan kewirausahaan harus digalakkan. Badan Usaha di tingkat daerah dan desa (BUMDes) harus dihidupkan. *Entrepreneurship Incubator* di perguruan-perguruan tinggi harus diwajibkan dan di dukung penuh. Kita dorong para lulusan yang tercipta dari perguruan tinggi tersebut untuk menghidupkan BUMdes-BUMDes yang jumlahnya bisa puluhan ribu sehingga sumberdaya (alam, manusia, pasar) membawa manfaat optimum bagi kesejahteraan masyarakat.

2.3. Jalan Tol

Tidak banyak yang mengetahui tol merupakan singkatan dari *Tax On Location*, yang memiliki arti bahwa jalan yang digunakan adalah jalan bebas hambatan dan harus membayar terlebih dahulu. Jalan tol secara umum berfungsi untuk menghubungkan suatu daerah dengan daerah lainnya. Di Indonesia jalan tol sering dianggap sebagai sinonim dari jalan bebas hambatan, meskipun hal ini belum tentu benar secara keseluruhan. Sebagaimana diketahui, tidak semua jalan bebas hambatan harus berbayar, jalan bebas hambatan seperti ini dinamakan *freeway* atau *expressway*, yang diartikan sebagai jalan „gratis“, sedangkan jalan bebas hambatan yang memerlukan bayaran dinamakan *tollway* atau *tollroad*.

Beberapa pengertian yang terkait dengan jalan tol sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 Tentang Jalan Tol pada Pasal 1 ayat 1 adalah :

1. Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar.
2. Tarif jalan tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.
3. Pengguna jalan tol adalah setiap orang yang menggunakan kendaraan yang melewati jalan tol dan membayar tol.
4. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil – hasil serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan.
5. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Setiap kegiatan pembangunan pasti memiliki berbagai dampak, baik yang bersifat positif maupun dampak yang bersifat negatif. Secara teori, beberapa dampak positif dari pembangunan jalan tol diantaranya :

- a. Mengurangi kemacetan
- b. Keuntungan bagi industri atau nilai tambah bagi konstruksi bangunan
- c. Penyerapan banyak tenaga kerja pada saat proses pembangunannya
- d. Menjadi acuan awal bagi rencana pembangunan jalan tol yang lainnya.

- e. Mempermudah dan memperlancar arus transportasi dan distribusi barang dan jasa, serta memperlancar proses industrialisasi.

Sedangkan dampak negatif dari pembangunan jalan tol diantaranya :

- a. Tarif tol yang relatif tinggi akibat investasi yang tidak berasal dari APBN murni. Tidak adanya subsidi dari pemerintah membuat investor menginginkan keuntungan yang maksimal dalam proses bisnisnya.
- b. 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.
- c. 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.

Tentu saja belum tentu kondisi yang ada di lapangan sesuai dengan teori yang berlaku secara umum, sehingga perlu dilakukan kajian yang lebih riil tentang dampak yang ditimbulkan oleh kegiatan pembangunan jalan maupun *exit* tol bagi pemerintah dan masyarakat Kota Pekalongan.

2.4. Teori Dampak

Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil oleh seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif. 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 merupakan suatu keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi. (KBBI Online, 2010).

Menurut Suratmo (2002) bahwa dampak lingkungan dapat diartikan yaitu sebagai permasalahan antara komponen kegiatan proyek dan komponen lingkungan hidup masyarakat yang akan mengalami perubahan akibat adanya komponen kegiatan proyek. Pembangunan jalan dan exit tol yang ada di wilayah Kota Pekalongan sangat memungkinkan terjadi perubahan kondisi ekonomi dan sosial penduduk yang dapat dijadikan tolak ukur kondisi atau keadaan suatu penduduk akibat adanya perubahan lingkungannya. Perubahan tersebut bisa meliputi perubahan mata pencarian, perubahan pendapatan, perubahan konsumsi, perubahan mobilitas penduduk, dan perubahan perasaan bahagia.

Oleh karena itu perlu dilakukan kajian dengan meminta pendapat atau persepsi serta masukan dan harapan masyarakat secara langsung terkait dengan adanya dampak yang timbul akibat pembangunan jalan dan exit tol yang berada di wilayah Kota Pekalongan, di mana hasilnya dapat dijadikan dasar dan pertimbangan bagi pemerintah Kota pekalongan untuk menetapkan strategi dan kebijakan pada masa selanjutnya.

2.5. Kondisi Sosial Ekonomi

Dalam kamus besar bahasa Indonesia kondisi adalah keadaan atau kedudukan seseorang. Sedangkan sosial adalah sesuatu yang berhubungan dengan masyarakat.

Ekonomi adalah kegiatan manusia untuk memenuhi kebutuhannya. Dapat disimpulkan bahwa kondisi sosial ekonomi adalah keadaan, kedudukan atau posisi seseorang di dalam masyarakat yang ditinjau dari segi sosial dan ekonominya. Kondisi Sosial adalah suatu masyarakat selalu berkaitan dengan keadaan kehidupan masyarakat di suatu wilayah. Kondisi kehidupan masyarakat ini dapat dilihat dari segi ras dan etnis yang ada di wilayah itu, mata pencariannya, agama yang dianut, tingkat kesejahteraan, nilai atau norma yang dianut masyarakat, kesehatan, dan pendidikan juga termasuk dalam kondisi sosial. Kondisi sosial memang tidak dapat terlepas dari kondisi fisik suatu wilayah tersebut.

Sedangkan yang dimaksud dengan kondisi ekonomi dalam penelitian ini adalah adanya perubahan pendapatan dan juga perubahan ekonomi sebelum dan sesudah pembangunan jalan dan exit tol. Dengan demikian yang dimaksud dengan kondisi social ekonomi adalah berkaitan dengan kehidupan masyarakat yang dilihat dari multi aspek seperti mata pencariannya pokok, agama yang dianut, tingkat penghasilan, budaya masyarakat, tingkat kesehatan, dan tingkat pendidikan masyarakat yang ada di wilayah tersebut.

2.6. Penelitian Terdahulu (*State of The Art*)

Penelitian mengenai dampak pembangunan jalan tol sudah banyak dilakukan. Beberapa diantaranya yang dijadikan dalam kajian ini adalah sebagaimana tertera pada tabel berikut.

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
1.	Uswatun	Citizenship Jurnal	Dampak	Dalam penelitian ini

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
	Khasanah, Nurhadji Nugraha, Wawan Kokotiasa	Pancasila dan Kewarganegaraan; Vol. 5, No. 2 (2017); Print ISSN: 2302- 433X, Online ISSN: 257-5740	pembangunan jalan tol Solo-Kertosono terhadap hak ekonomi masyarakat desa kasreman kecamatan Geneng kabupaten Ngawi	membahas dampak positif dan negatif dari pembangunan jalan tol Solo- Kertosono. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tol tersebut adalah pembangunan yang tidak berwawasan lingkungan karena menimbulkan berkurangnya lahan yang masih produktif, menurunnya pendapatan petani karena lahan pertaniannya berkurang, hilangnya saluran irigasi sawah, dan meningkatnya polusi udara.
2.	Dhony Priyo Suseno, Soedarsono, Nina Anindyawati	Prosiding SNST Fakultas Teknik; Vol. 1, No. 1 (2017)	Analisis dampak jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi, lingkungan di desa Kaligangsa kulon kabupaten Brebes (studi kasus area pintu tol Brebes timur)	Dalam penelitian ini membahas tentang dampak dari pengoperasian jalan tol Pejagan-Pemalang terhadap faktor sosial, ekonomi, dan lingkungan yang terjadi di Desa Kaligangsa Kulon, Kecamatan Brebes, Kabupaten Brebes". Dari "hasil penelitian menghasilkan bahwa dampak jalan tol terhadap faktor sosial, ekonomi, dan lingkungan masuk kedalam kategori sedang.

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
3.	Jessica Nathania, Sawitri Subiyanto, Andri Suprayogi	Jurnal Geodesi UNDIP; Vol. 6, No. 4 (2017)	Analisis perubahan lahan dan zona nilai tanah di kecamatan Ungaran timur akibat pembangunan jalan tol Semarang-Solo (tahun 2008-2017)	Dalam penelitian ini membahas tentang perubahan lahan dan zona nilai tanah yang penelitiannya menggunakan citra resolusi tinggi tahun 2008 dan 2016, dan peta penggunaan lahan tahun 2008 dan "2017.
4.	Sumaryoto	Journal of Rural and Development; Vol. 1, No. 2 (2010); ISSN: 1978-9734	Dampak keberadaan jalan tol terhadap kondisi fisik, sosial, dan ekonomi lingkungannya	Di dalam artikel ini membahas tentang identifikasi pengaruh kondisi fisik dan sosial ekonomi masyarakat sekitar jalan tol termasuk jalan lama setelah pembukaan (pasca konstruksi) di beberapa jalan tol di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa di satu sisi, pembangunan jalan tol ini dapat mempersingkat waktu tempuh dan meningkatkan aktivitas bisnis, tetapi disisi lain menimbulkan kerugian seperti pengurangan lahan pertanian dan degradasi lingkungan.
5.	Jafar Mukhlis, Sugiono Soetomo	Jurnal Pembangunan Wilayah dan	Analisis pengaruh <i>exit toll</i> terhadap tata guna lahan di	Dalam penelitian ini membahas tentang "pengaruh <i>Exit Toll</i> terhadap tata guna

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
		Kota; Vol. 13, No. 3 (2017); 2597-9272 (Online ISSN), 1858-3903 (Printed ISSN)	kabupaten Brebes	lahan di Kabupaten Brebes”. ketiga simpul exit toll memiliki karakteristik yaitu Pejagan dan Brebes Timur Exit Toll mempengaruhi tata guna lahan di sekitar simpul koridor dan Brebes Barat yang ditandai adanya perubahan pemanfaatan lahan di sekitar koridor dan Brebes Barat Exit Toll tidak mempengaruhi Tata guna lahan sekitar. Perubahan tersebut berdampak pada struktur ruang di Kabupaten Brebes dengan adanya pertumbuhan kawasan baru di simpul exit toll.
6.	Triana Rosalina Noor, Ali Hamdan, Saifuddin, M. Athoiful Fanan	Prosiding Seminar Nasional dan Temu Ilmiah Jaringan Peneliti; Vol. 1, No. 3 (2017); ISBN 978-602-50015-0-5	Analisis dampak sosial ekonomi pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto (studi kasus kondisi sosial ekonomi masyarakat di kec. Wringinanom, kec. Kedamen, kec. Driyarejo kabupaten Gresik)	Dalam penelitian ini membahas tentang kondisi sosial ekonomi masyarakat yang tinggal di sekitaran wilayah konstruksi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol” Surbaya-“Mojokerto” tidak “berdampak terhadap mata pencaharian” masyarakat di sekitarnya karena tidak semua responden yang ada di wilayah itu bekerja sebagai petani, tetapi

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
				sebagai karyawan, wirausaha, PNS dan lainnya.
7.	Anton Novenanto	Jurnal Agraria dan Pertanahan Bhumi; Vol. 4, No. 2 (2018); ISSN 2580-2151 (media online)	Transjawa, pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi	Di dalam penelitian ini membahas tentang “dampak-dampak sosial dari pembangunan infrastruktur transportasi di Jawa pada era Kolonial, mendiskusikan persoalan serupa yang mungkin terjadi sebagai konsekuensi dari proyek jalan tol trans-Jawa dengan kasus di Provinsi Jawa Timur”.
8.	Nabila Cahaya Putra	Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB Universitas Brawijaya; Vo. 6, No. 2 (2018)	Dampak Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Kelurahan Madyopuro Kecamatan Kedungkandang Kota Malang	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap aspek ekonomi masyarakat Madyopuro dengan metode analisa” deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol Pandaan-Malang berdampak positif terhadap aspek” mata pencaharian masyarakat, dimana ketika adanya pembangunan daerah tersebut membuat daerah tersebut ramai menjadi pusat perekonomian yang secara tidak langsung membuat

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
				tambahan maupun perubahan” mata pencaharian masyarakat.
9.	Zarina, S.	Jurnal Pendidikan dan Geografi Swara Bhumi; Vol. 3, No. 2 (2014); ISSN: 2302-142X	Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan terhadap kondisi Sosial Ekonomi Penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan	Tujuan dari penelitian ini “adalah untuk mengetahui bagaimana dampak pembangunan Jalan Tol Gempol - Pandaan terhadap kondisi sosial dan ekonomi penduduk Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan”. Lokasi penelitian ini berada di Desa Wonokoyo karena merupakan pertigaan antara jalan tol dari Gempol ke Pandaan dan dari Gempol ke Pasuruan sehingga jika ditotal lahan yang dibebaskan akibat adanya kedua jalan tol tersebut adalah sebanyak 473 bidang.
10.	Nur Fa’iza Afifah	Jurnal Pendidikan dan Geografi Swara Bhumi; Vol. 4, No. 1 (2016); ISSN: 2302-142X	Kajian dampak pembangunan ruas tol Mojokerto-Kertosono terhadap kelangsungan mata pencaharian dan pendapatan masyarakat kecamatan Gedeg kabupaten	Di dalam penelitian ini membahas tentang penggunaan dana ganti rugi pembebasan lahan oleh masyarakat, kelangsungan mata pencaharian sebagai petani yang lahan persawahannya terkena pembebasan lahan tol, perbedaan pendapatan

No	Nama Penulis	Media Publikasi	Judul Jurnal	Simpulan
			Mojokerto	masyarakat yang lahan persawahannya terkena pembebasan lahan tol Mojokerto – Kertosono di Kecamatan Gedeg Kabupaten Mojokerto sebelum dan setelah proses pembebasan.

Persamaan dalam penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sama-sama membahas tentang dampak dari pembangunan jalan dan exit tol, namun perbedaan dengan penelitian sebelumnya adalah pada penelitian ini obyek penelitiannya, yaitu meneliti dampak keberadaan jalan dan exit tol terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat dan Pemerintah Kota Pekalongan.

BAB III

METODE KAJIAN

3.1. Lingkup Penelitian

Ruang lingkup Kajian tentang Dampak Sosial-Ekonomi Pembangunan Jalan dan *Exit* Tol di Wilayah Kota Pekalongan meliputi seluruh masyarakat Kota Pekalongan yang terdiri atas masyarakat yang lahannya terkena dampak, masyarakat yang mata pencahariannya atau usahanya terkena dampak, para pemangku kepentingan, akademisi dan tokoh masyarakat, dan masyarakat yang memperoleh efek multiplier, dan masyarakat umum.



Exit Tol di depan Pasar Grosir batik Setono



Jalur Lambat Exit Tol Setono

3.2. Populasi dan Sampel

Populasi penelitian adalah seluruh penduduk dewasa di Kota Pekalongan (usia 17 tahun ke atas) yang bisa diajak wawancara dan bisa mengambil keputusan. Sampel

diambil dengan teknik *Snowball* untuk keperluan pengembangan data yang diperlukan, dengan memfokuskan pada masyarakat yang terkena dampak secara langsung serta masyarakat yang menerima efek multiplier.

3.3. Metode Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam “Kajian Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan dan Exit Tol di Kota Pekalongan” meliputi data sekunder dan data primer. Data sekunder seperti dokumen-dokumen kebijakan, kondisi geografis dan demografis, kondisi perekonomian, dan sebagainya dikumpulkan dengan metode dokumentasi. Sedangkan data primer yang berupa persepsi jawaban responden dikumpulkan dengan penyebaran kuesioner.

3.4. Teknik Analisis

Pengolahan data dilakukan dengan metode deskriptif, yang tujuannya untuk menyajikan gambaran lengkap mengenai setting sosial atau dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial, dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti antara fenomena yang diuji. Penelitian deskriptif akan menghasilkan gambaran akurat tentang sebuah kelompok, menggambarkan mekanisme sebuah proses atau hubungan, memberikan gambaran lengkap baik dalam bentuk verbal atau numerikal, menyajikan informasi dasar akan suatu hubungan, menciptakan seperangkat kategori dan mengklasifikasikan subjek penelitian, menjelaskan seperangkat tahapan atau proses, serta untuk menyimpan informasi bersifat kontradiktif mengenai subjek penelitian.

BAB IV

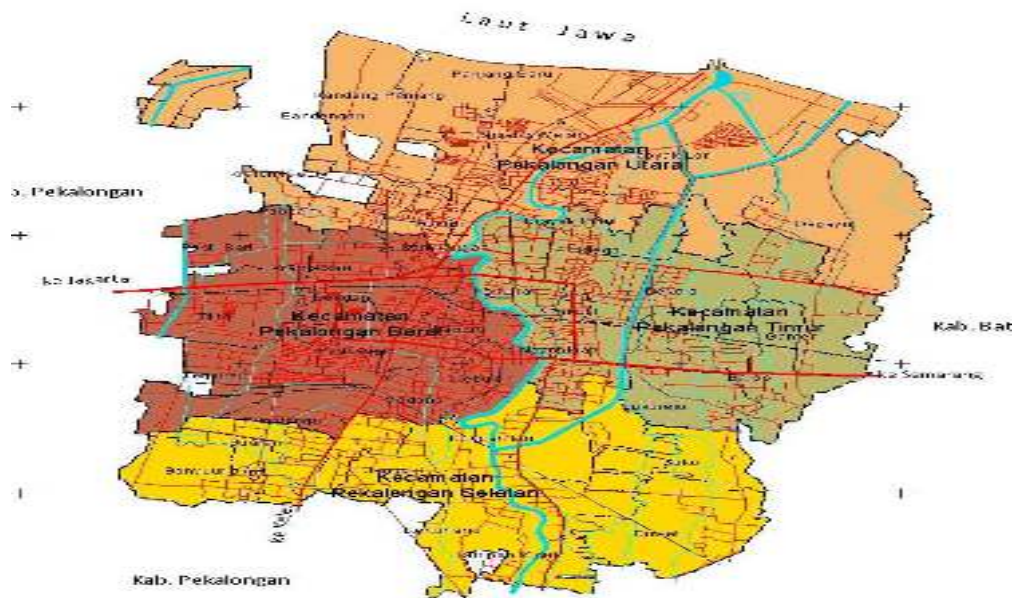
GAMBARAN UMUM KOTA PEKALONGAN

4.1. Kondisi Wilayah

Kota Pekalongan membentang antara 6°50'42"–6°55'44" LS dan 109°37'55"–109°42'19" BT. Berdasarkan koordinat fiktifnya, Kota Pekalongan membentang antara 510,00 – 518,00 Km membujur dan 517,75 – 526,75 Km melintang, dimana semuanya merupakan daerah datar, tidak ada daerah dengan kemiringan yang curam, terdiri dari tanah kering 67,48% Ha dan tanah sawah 32,53%. Berdasarkan jenis tanahnya, di Kota Pekalongan memiliki jenis tanah yang berwarna agak kelabu dengan jenis aluvial kelabu kekuningan dan aluvial yohidromorf.

Jarak terjauh dari Utara ke Selatan mencapai ± 9 Km, sedangkan dari Barat ke Timur mencapai ± 7 Km. Batas wilayah administrasi Kota Pekalongan yaitu: di sebelah Utara: berbatasan dengan laut Jawa, di sebelah selatan:berbatasn dengan Kabupaten Pekalongan dan Kabupaten Batang, di sebelah Barat: berbatasan dengan Kabupaten Pekalongan, dan di sebelah Timur Berbatasan dengan Kabupaten Batang. Kota Pekalongan terbagi atas 4 (empat) Kecamatan yang terbagi lagi menjadi 27 kelurahan pasca merger kelurahan yang dilakukan 1 Januari 2015 dengan luas keseluruhan mencapai 45,25 km² atau sekitar 0,14 % dari luas wilayah Jawa Tengah.

Peta wilayah geografis Kota Pekalongan sebagaimana diuraikan dimuka bisa dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 1. Peta wilayah geografis Kota Pekalongan.

4.2. Penduduk dan Ketenagakerjaan.

Jumlah penduduk Kota Pekalongan pada tahun 2017 adalah 301.870 jiwa, terdiri dari 150.887 laki-laki (49,98%) dan 150.983 perempuan (50,02%). Kepadatan penduduk di Kota Pekalongan cenderung meningkat seiring dengan kenaikan jumlah penduduk, jika tahun 2017 6.613 jiwa/km², tahun 2017 menjadi 6.671 jiwa/km². Rasio ketergantungan Penduduk Kota Pekalongan 42,64 persen, lebih kecil dari tahun 2016 yang mencapai 42,88 persen. Proporsi penduduk yang tergolong Angkatan Kerja dikenal “Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja” (TPAK). TPAK menurut umur mengikuti pola huruf “U” terbalik. Angka ini rendah pada umur-umur muda (karena sekolah), kemudian naik sejalan dengan kenaikan umur sampai mencapai puncaknya pada umur 40-44 tahun dan selanjutnya turun lagi secara perlahan pada umur-umur berikutnya (antara lain karena pensiun dan mencapai usia tua).

Banyaknya Angkatan Kerja di Kota Pekalongan pada tahun 2017 berjumlah 157.445 orang, terdiri atas 94.616 orang laki-laki, dan 62.829 orang perempuan. Dari sebanyak 157.445 orang angkatan kerja tersebut, yang bekerja pada saat dilakukan pendataan adalah sebanyak 149.487 orang atau sebesar 94,95 %, sedangkan sisanya sebanyak 7.958 orang atau sebanyak 5,05 % adalah pengangguran terbuka. Dari jumlah angkatan kerja yang bekerja, sebagian besar bekerja di sektor industri, khususnya adalah industri batik.

Banyaknya penduduk Kota Pekalongan berdasarkan jenis kelamin pada tahun 2017 dapat disajikan pada tabel berikut.

Tabel : 4.1. Banyaknya Penduduk Kota Pekalongan berdasar Jenis kelamin Tahun 2017

No	Kecamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan	
1	Pekalongan Barat	47.109	47.099	94.208
2	Pekalongan Timur	32.473	32.794	65.267
3	Pekalongan Selatan	30.972	30.358	61.330
4	Pekalongan Utara	40.333	40.732	81.065
	Jumlah	150.887	150.983	301.870

Sumber : Kota Pekalongan Dalam Angka, 2018

Penduduk yang termasuk dalam usia kerja adalah mereka yang berusia 15 Tahun keatas, terdiri atas “Angkatan Kerja dan Bukan Angkatan Kerja”. Diantara penduduk yang termasuk dalam angkatan kerja, dikelompokkan lagi kedalam “mereka yang bekerja, dan

pengangguran”; sedangkan yang termasuk dalam bukan angkatan kerja dikelompokkan dalam “mereka yang sekolah, yang mengurus rumah tangga, dan lain-lain”.

Tabel berikut ini menunjukkan banyaknya angkatan kerja, bukan angkatan kerja, tingkat partisipasi angkatan kerja, dan tingkat pengangguran.

Tabel : 4.2. Penduduk Usia 15 Tahun Keatas di Kota Pekalongan Menurut Jenis Kegiatan, Tahun 2017

Kegiatan Utama	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Angkatan Kerja	94.616	62.829	157.445
Bekerja	89.474	60.013	149.487
Pengangguran terbuka	5.142	2.816	7.958
Bukan Angkatan Kerja	17.894	51.914	69.808
Sekolah	6.857	7.643	14.500
Mengurus Rumah Tangga	5.210	41.859	47.069
Lain-lain	5.827	2.412	8.239
Jumlah	112.510	114.743	227.253
Tingkat Partisipasi AK (%)	84,10	54,76	69,28
Tingkat Pengangguran (%)	5,43	4,48	5,05

Sumber : Kota pekalongan Dalam Angka, 2018

4.3. Transportasi

Sarana/Prasarana transportasi yang ada di Kota Pekalongan meliputi prasarana jalan dan jembatan, prasarana jalan kereta api, dan sarana transportasi laut (khususnya untuk angkutan barang). Pada Tahun 2017, panjang jalan di Kota Pekalongan adalah mencapai 153,412 km. Panjang jalan ini meliputi jalan negara 9,090 km., dan jalan kota yang sudah beraspal 123,731 km. yang dengan kondisi baik adalah 95,824 km. Di Kota

Pekalongan ada 2 (dua) angkutan darat utama yaitu kendaraan bermotor dan kereta api. Pada tahun 2017 kendaraan bermotor dari berbagai jenis tercatat sebanyak 147.136 unit, yang dibedakan menurut kepemilikan atau digolongkan menjadi 3 (tiga) yaitu 1.381 unit milik pemerintah, 1.233 unit milik umum dan 144.522 unit milik pribadi.

Selain itu, prasarana jalan di Kota Pekalongan pada saat ini (Tahun 2019) telah bertambah lagi seiring dibangunnya jalan tol trans Jawa di mana sebagian melewati Kota Pekalongan. Jalan tol trans Jawa yang melewati Kota Pekalongan masuk pada ruas jalan tol Pemalang – Batang dengan panjang sekitar 37 Km, terbagi menjadi 2 seksi yaitu seksi I (Pemalang – Pekalongan dengan panjang 20,05 Km) dan seksi 2 (Pekalongan – Batang dengan panjang 16,7 Km). Seksi 2 ini dibangun mulai bulan Juni 2016 dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada akhir 2018. (https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_Tol_Trans-Jawa).

Berikut ini adalah data tentang jalan kota yang dimiliki Kota Pekalongan berdasarkan jenis permukaan dan kondisi jalan.

Tabel : 4.3. Panjang Jalan Kota Pekalongan Menurut Jenis Permukaan dan Kondisi Jalan, Tahun 2017

No	Keadaan Jalan	Panjang (Km)
1	Jenis Permukaan Jalan	
	a. Beraspal	123.731
	b. Kerikil	7.261
	c. Tanah	10.658
	d. Tidak dirinci	11.762
	Jumlah	153.412
2	Kondisi Jalan	
	a. Baik	95.842
	b. Sedang	22.356
	c. Rusak	18.214
	d. Rusak berat	17.412

	Jumlah	153.412
--	---------------	----------------

Sumber : diolah dari Kota Pekalongan Dalam Angka, 2018

BAB V
HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Hasil Penelitian

a. Responden Penelitian

Data-data yang diperoleh berasal dari penyebaran instrument penelitian (daftar pertanyaan) yang diberikan kepada responden. Jumlah responden yang berhasil dimintai data adalah 40 orang. Dalam hal pencarian responden ini peneliti kesulitan untuk melacak masyarakat yang terkena dampak (tergusur), karena mereka kebanyakan sudah pindah ke daerah lain dan peneliti tidak memperoleh informasi alamat mereka yang baru. Dengan teknik Snowball, informasi yang diperoleh dari 40 orang responden sudah cukup untuk diolah lebih lanjut.

Responden sebanyak 40 orang tersebut terdiri atas pedagang di dalam pasar grosir Setono dan disekitar lokasi exit tol sebanyak 27 orang, masyarakat yang lahannya tergusur 5 orang, dan pedagang baru yang memperoleh efek multiplier sebanyak 8 orang. Ke 40 orang responden tersebut dapat dijelaskan sebagaimana pada tabel berikut ini.

Tabel : 5.1. Responden Penelitian Berdasar Kelompok Usaha

No	Nama	Alamat	Kelompok Responden
1	May Fitriani	Krapyak	Pedagang Batik
2	Anik	Kedungwuni	Pedagang Batik
3	Husni Qomar	Wonopringgo	Pedagang Batik
4	Norma	Jl. Jawa, Sapuro	Pedagang Batik
5	Dani	Karangmalang	Pedagang Batik
6	Syarofa	Karangmalang	Pedagang Batik

7	Azka	Kauman	Pedagang Batik
8	Nirmala	Kauman	Pedagang Batik
9	Saikhu	Batang	Pedagang Batik
10	H. Farhan	Buaran	Pedagang Batik
11	Zaenal	Buaran	Pedagang Batik
12	Afik	Kedungwuni	Pedagang Batik
13	Gandaris	Wiradesa	Pedagang Batik
14	Lulu	Buaran	Pedagang Batik
15	Iwan	Kedungwuni	Pedagang Batik
16	Subkhi (Ainun)	Warungasem	Pedagang Batik
17	Gandasari	Wiradesa	Pedagang Batik
18	Wawan	Wonopringgo	Pedagang Batik
19	Pak Hasan	Poncol	Pusat Oleh-Oleh
20	Arwi	Buaran	Pusat Oleh-Oleh
21	Sari Indri A.	Graha Mulia Sokorejo	Pusat Oleh-Oleh
22	Sri	Karangmalang	Kuliner
23	Lukman	Kalibeluk	Pedagang Mie
24	Bang Zoe	Duwet	Pedagang Nasi goreng
25	Isyan	Pondok pesantren	Pompa Bensin Mini
26	Hendi	Duwet Gang 16	Bengkel
27	Tika	Noyontaan	Warung Makan
28	Slamet	Setono	Pedagang baru
29	Kabul	Gamer	Pedagang baru

30	Murdi	Setono	Pedagang baru
31	Maulana	Sijono	Pedagang baru
32	Lilis	Noyontaan	Pedagang baru
33	Cuswanto	Baros	Pedagang baru
34	Sutrisni	Karangmalag	Pedagang baru
35	Yusron	Pemalang	Pedagang baru
36	Rokhimin	Tidak ada data	Lahannya tergusur
37	Salean	Tidak ada data	Lahannya Tergusur
38	Ahmad Agus	Duwet	Lahannya tergusur
39	Aninin	Duwet	Lahannya tergusur
40	Agus	Duwet	Lahannya Tergusur

Sumber : diolah dari data primer

b. Penilaian Masyarakat terhadap Keberadaan Jalan dan Exit Tol

Hasil jawaban dari 40 orang responden atas pertanyaan penelitian yang berkaitan dengan beberapa aspek terkait dengan dibangunnya jalan dan exit tol yang berada di wilayah Kota Pekalongan dikelompokkan menjadi 23 yaitu : 1) jawaban atas pertanyaan tertutup; 2) jawaban atas pertanyaan terbuka; dan 3) Saran atau masukan bagi Pemerintah Kota Pekalongan.

Jawaban atas pertanyaan tertutup yang diberikan diukur dengan Skala Likert dengan 5 alternatif jawaban yakni sangat setuju (SS), setuju (S), jawaban netral (N), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Ringkasan jawaban dari ke 40 responden atas pertanyaan tertutup bisa dijelaskan pada table sebagai berikut.

Tabel : 5.2. Jawaban Responden atas Pertanyaan Tertutup

No	Pertanyaan	Jumlah jawaban					
		SS	S	N	TS	STS	Jumlah
1	Dengan adanya pembangunan jalan dan exit tol terdapat jalur alternatif yang dapat saya gunakan	9	19	10	2	-	40
2	Pembangunan jalan dan exit tol di Kota Pekalongan penting bagi masyarakat	11	21	8	-	-	40
3	Pembangunan jalan dan exit tol di Kota Pekalongan memudahkan akses bagi masyarakat	19	18	1	2	-	40
4	Dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, transportasi menjadi semakin mudah dan efisien	18	19	1	2	-	40
5	Dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, biaya hidup meningkat	5	16	16	3	-	40
6	Dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan kesehatan lebih mudah	13	17	7	3	-	40
7	Dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan pendidikan lebih mudah	10	18	7	5	-	40
8	Dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan pusat pemerintahan (Kelurahan, Kecamatan, Dinas/SKPD terkait) lebih mudah	-	6	30	3	1	40

Sumber : data primer

Berdasarkan jawaban responden yang diringkas dalam tabel di atas bisa dijelaskan secara lebih rinci sebagai berikut :

- 1) Penilaian masyarakat bahwa dengan adanya pembangunan jalan dan exit tol terdapat jalur alternatif yang dapat digunakan, sebanyak 28 orang (70 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 2) Penilaian masyarakat bahwa pembangunan jalan dan exit tol di Kota Pekalongan penting bagi masyarakat, 32 orang (80 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 3) Penilaian masyarakat terhadap pembangunan jalan dan exit tol di Kota Pekalongan memudahkan akses bagi masyarakat, sebanyak 37 orang (92,5 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 4) Terhadap pertanyaan bahwa dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, transportasi menjadi semakin mudah dan efisien, sebanyak 37 orang (92,5 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 5) Terhadap pertanyaan bahwa dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, biaya hidup meningkat, sebanyak 21 orang (52,5 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 6) Penilaian masyarakat terhadap pertanyaan bahwa dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan kesehatan lebih mudah, sebanyak 30 orang (75 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 7) Penilaian masyarakat terhadap pertanyaan bahwa dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan pendidikan lebih mudah, sebanyak 28 Orang (70 %) menyatakan setuju dan sangat setuju
- 8) Penilaian masyarakat terhadap pertanyaan bahwa dengan adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan pusat pemerintahan (Kelurahan,

Kecamatan, Dinas/SKPD terkait) lebih mudah, hanya 6 orang (15 %) yang menyatakan setuju.

c. Penilaian Masyarakat Secara Umum (jawaban pertanyaan terbuka)

Untuk memperoleh gambaran persepsi masyarakat secara obyektif, selain diberikan pertanyaan tertutup juga diberikan pertanyaan terbuka. Pertanyaan terbuka yang diberikan kepada responden terkait pembangunan jalan dan exit tol meliputi : 1) apakah ada perubahan pekerjaan; 2) apakah ada perubahan omset usaha; 3) apakah akses usaha menjadi lebih mudah; 4) apakah keuntungan pembangunan jalan dan exit tol; 5) apakah kerugian pembangunan jalan dan exit tol; dan 6) apakah pembangunan jalan dan exit tol memunculkan peluang usaha. Pertanyaan terbuka ini terutama ditujukan kepada para pedagang baik yang berjualan di dalam pasar grosir Setono maupun pedagang-pedagang yang ada disekitar exit tol dan sepanjang tepi jalan menuju exit tol.

Dari sebanyak 27 pedagang yang terjaring sebagai responden penelitian, jawabannya bisa dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Dari aspek usaha yang dilakukan, seluruh pedagang (100 %) jenis usahanya tidak mengalami perubahan
- 2) Dilihat dari aspek pendapatan usaha, sebanyak 15 orang (55,56 %) menyatakan bahwa setelah ada jalan dan exit tol pendapatannya meningkat, 4 orang (14,81 %) menyatakan pendapatannya tetep tidak berubah, dan 8 orang (29,63 %) menyatakan pendapatannya menurun.

- 3) Terhadap kemudahan distribusi dan akses usaha setelah pembangunan jalan dan exit tol, 15 orang (55,56 %) dan sisanya 12 orang (44,44 %) tidak memberikan pendapat.
- 4) Dari sebanyak 27 pedagang, sebanyak 10 orang (37 %) menyatakan bahwa pembangunan jalan dan exit tol memberikan peluang usaha berupa penambahan kios atau toko untuk berjualan

Kemudian untuk pertanyaan terbuka tentang keuntungan dan kerugian yang timbul setelah adanya pembangunan jalan dan exit tol ditanyakan kepada seluruh responden, baik itu pedagang lama, pedagang baru yang menerima efek multiplier, maupun masyarakat yang lahannya tergusur. Dari ke 40 responden tersebut memberikan pendapat yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Beberapa keuntungan dari adanya pembangunan jalan dan exit tol adalah : mempermudah akses konsumen atau pengunjung pasar grosir dan tempat berjualan sehingga memberikan dampak pada kenaikan pendapatan usaha; harga jual tanah disekitar jalan dan exit tol meningkat drastis; pasar grosir makin ramai
- 2) Sedangkan kerugian dari adanya pembangunan jalan dan exit tol diantaranya adalah : kalau hujan air masuk ke toko (banjir) karena jalan lebih tinggi sehingga menyebabkan penjualan menurun; khusus untuk pedagang kuliner dan pusat oleh-oleh karena lokasinya di pasar ada di belakang maka pengunjungnya sepi; biaya hidup lebih mahal karena transport sehari-hari harus memutar.
- 3) Mencermati tanggapan responden pada pertanyaan mengenai adanya jalan dan exit tol di Kota Pekalongan, akses terhadap layanan pusat pemerintahan

(Kelurahan, Kecamatan, Dinas/SKPD terkait) lebih mudah yang sebagian tidak berpendapat dan lainnya menyatakan tidak setuju dan hanya sebagian kecil yaitu 15% maka dapat dikatakan bahwa dengan adanya jalan tol akses masyarakat untuk mendapatkan layanan dari pusat pemerintahan menjadi sulit, hal ini disebabkan karena rute yang harus memutar untuk sampai pada pusat layanan pemerintahan.

d. Saran / Masukan kepada Pemerintah Kota Pekalongan

Berbagai masukan/saran dari responden yang berhasil dijangkau dapat dirangkum secara komprehensif sebagai berikut :

- 1) Para pedagang (terutama yang berjualan didalam pasar grosir) menghendaki agar Pemerintah Kota Pekalongan sering mengadakan even-even seperti pameran agar lebih ramai pengunjung yang diharapkan berimbas pada belanja
- 2) Jalan masuk pasar dan gang-gang yang menghubungkan bagian depan dan bagian belakang pasar agar di aspal atau di paving sehingga tidak berdebu
- 3) Grosir agar dibuka 24 jam dan ada fasilitas full musik
- 4) Dibuatkan taman, dan dipasang lampu-lampu hias
- 5) Drainase agar diperbaiki
- 6) Iuran per kios yang dulu diadakan agar dilanjutkan lagi
- 7) Tempat parkir dibagi dua (depan dan belakang), sehingga pengunjung tidak hanya fokus di depan saja tapi juga di bagian belakang

- 8) Dibangun tempat foto (*foto boot*) di area pasar
- 9) Rambu petunjuk ke arah jalan tol ditambah
- 10) Segera direalisasi rest area di wilayah Kota Pekalongan
- 11) Dibuatkan akses jalan alternatif menuju ke pusat pemerintahan sehingga memudahkan masyarakat mendapatkan layanan publik.

5.2. Pembahasan

Mencermati hasil penelitian yang sudah dijelaskan dimuka, ada beberapa hal yang bisa dibahas lebih lanjut, yakni :

- a. Lebih dari 50 % responden sepakat dengan pertanyaan tertutup No. 1 s/d 7, kecuali pertanyaan No. 8. Hal ini menunjukkan bahwa secara umum masyarakat setuju (dan sangat setuju) terhadap manfaat adanya jalan dan exit tol dari aspek jalan tol sebagai jalur alternative, jalan tol penting bagi masyarakat, memudahkan akses transportasi, meningkatkan biaya hidup, akses ke layanan kesehatan lebih mudah, dan akses ke layanan pendidikan lebih mudah. Sedangkan terhadap layanan ke pusat-pusat pemerintahan hanya 15 % responden menyatakan persetujuannya, dan lebih banyak tidak menyatakan pendapat (75 %). Jadi bisa disimpulkan bahwa adanya pembangunan jalan dan exit tol tidak mempengaruhi akses layanan ke pusat pemerintahan yang selama ini dilakukan oleh masyarakat.
- b. Hasil penelitian yang berkaitan dengan jawaban atas pertanyaan terbuka yang lebih dikhususkan kepada para pedagang bisa dijelaskan sebagai berikut :
 - b.1. Isu yang selama ini beredar bahwa dengan dibangunnya jalan dan exit tol menyebabkan pendapatan pedagang turun (terutama pedagang yang berjualan di

pasar grosir Setono) ternyata tidak terbukti. Hal ini ditunjukkan oleh jawaban responden yang sebagian besar (55,56 %) menyatakan bahwa setelah ada jalan dan exit tol pendapatannya meningkat, dan 14,81 % menyatakan pendapatannya tetap tidak berubah. Hanya ada 29,63 % responden yang menyatakan pendapatannya menurun. Responden yang menyatakan pendapatannya turun adalah mereka yang berjualan kuliner dan pusat oleh-oleh, karena letak jualan mereka ada di bagian belakang sehingga sepi pengunjung. Pengunjung sebagian besar memilih berbelanja di bagian depan pasar yang berdekatan dengan lokasi parkir kendaraan pengunjung.

- b.2. Isu terhadap sepiunya usaha yang dilakukan oleh para pedagang dengan sendirinya juga terbantah dari hasil penelitian ini. Selain sebagian besar pedagang menyatakan pendapatannya meningkat setelah dibangunnya jalan dan exit tol, hal ini juga didukung oleh fakta bahwa sebanyak 37 % pedagang menyatakan akan menambah toko atau kios untuk berjualan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dengan dibangunnya jalan dan exit tol justru menyebabkan perdagangan semakin ramai. Hal ini juga didukung oleh bermunculannya pedagang-pedagang baru disekitar exit tol sebagai bagian dari efek multiplier atas pembangunan jalan dan exit tol di wilayah Kota Pekalongan.
- c. Mencermati berbagai masukan yang diberikan oleh responden sebagaimana diuraikan di muka, Pemerintah Kota Pekalongan diharapkan dapat berkoordinasi dengan pengelola pasar grosir Setono dan Dinas/SKPD terkait untuk menindaklanjuti saran/masukan yang sekiranya bisa segera direalisasikan. Hal ini dimaksudkan agar wilayah di pasar dan sekitar exit tol menjadi tertata rapi sehingga para pedagang maupun pengunjung (pembeli) yang datang merasa nyaman dalam bertransaksi.

BAB VI

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab V, kemudian peneliti dapat mengungkapkan beberapa simpulan dan menyusun rekomendasi yang harus segera ditindaklanjuti sebagaimana dijelaskan di bawah ini.

6.1. Simpulan

Simpulan hasil penelitian tentang “Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan jalan dan Exit Tol di Wilayah Kota Pekalongan” secara umum dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Sejak Tahun 2016 telah dimulai pembangunan jalan tol ruas Pemalang – Batang yang melewati wilayah Kota Pekalongan sepanjang sekitar 37 Km dan sudah diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo pada akhir tahun 2018 yang lalu. Pada saat pembangunan awal jalan tol, di Kota Pekalongan belum ada exit tol, dan pembangunan exit tol dilaksanakan belakangan.

Selain jalan dan exit tol, Kota Pekalongan juga memiliki infrastruktur berupa jalan yang berada di wilayah Kota Pekalongan sepanjang 153.412 Km, di mana dari panjang jalan yang ada terdapat jalan yang kondisinya rusak dan rusak berat sepanjang 35.626 Km (23,22 %)nya.

- b. Secara umum masyarakat menyatakan bahwa pembangunan jalan dan exit tol memudahkan akses transportasi ke layanan kesehatan lebih mudah, dan layanan pendidikan, namun tidak mempengaruhi kemudahan akses transportasi ke layanan pemerintahan.

- c. Hasil penelitian ini juga menepis isu yang selama ini beredar bahwa dengan dibangunnya jalan dan exit tol menyebabkan pendapatan pedagang turun (terutama pedagang yang berjualan di pasar grosir Setono). Hal ini ditunjukkan oleh jawaban responden yang sebagian besar (55,56 %) menyatakan bahwa setelah ada jalan dan exit tol justru pendapatannya meningkat, dan beberapa pedagang menyatakan ada dampak positif yaitu akan menambah kios atau toko untuk berjualan.
- d. Beberapa saran yang disampaikan oleh masyarakat adalah : Pemerintah Kota Pekalongan sering mengadakan even-even seperti pameran agar lebih ramai pengunjung yang diharapkan berimbas pada belanja, Jalan masuk pasar dan gang-gang yang menghubungkan bagian depan dan bagian belakang pasar agar di aspal atau di paving sehingga tidak berdebu, Grosir agar dibuka 24 jam dan ada fasilitas full musik, Dibuatkan taman, dan dipasang lampu-lampu hias, Drainase agar diperbaiki, Iuran per kios yang dulu diadakan agar dilanjutkan lagi, Tempat parkir dibagi dua (depan dan belakang), sehingga pengunjung tidak hanya fokus di depan saja tapi juga di bagian belakang, Dibangun tempat foto (*foto boot*) di area pasar, Rambu petunjuk ke arah jalan tol ditambah, dan Segera direalisasi rest area di wilayah Kota Pekalongan

6.2. Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang secara umum disimpulkan sebagaimana dijelaskan di muka, maka tim pengkaji menyampaikan rekomendasi yang harus ditindaklanjuti, yaitu : Pemerintah Kota Pekalongan diharapkan dapat berkoordinasi dengan pengelola pasar grosir Setono dan Dinas/SKPD terkait untuk menindaklanjuti saran/masukan

yang sekiranya bisa segera direalisasikan. Hal ini dimaksudkan agar wilayah di pasar dan sekitar exit tol menjadi tertata rapi sehingga para pedagang maupun pengunjung (pembeli) yang datang merasa nyaman dalam bertransaksi.