



The Java Institute

Unika
SOEGIJAPRANA

DAMPAK JALAN TOL TERHADAP PULAU JAWA

Editor: Ekawati Marhaenny Dukat

UNIVERSITAS KATOLIK SOEGIJAPRANATA

Dampak Jalan Tol terhadap Pulau Jawa

- Editor : Ekawati Marhaenny Dukut
- Penanggungjawab : Ka. LPPM Unika Soegijapranata
- Pelindung : Rektor Unika Soegijapranata
- Cover designer : Timothy Androsio Estevanus
- Penerbitan buku : Ignatius Eko
- ISBN : **978-623-7635-24-6**
- Edisi : Ke-1, 2020
- Penerbit : Universitas Katolik Soegijapranata
Anggota APPTI No. 003.072.1.1.2019
Jl. Pawiyatan Luhur IV/1
Bendan Dhuwur, Semarang, 50234
- Telpon : 024-8441555 (1409)
- Email : ebook@unika.ac.id

Buku ini menerbitkan makalah-makalah terpilih yang telah dipresentasikan di acara Webinar Nasional TJI (The Java Institute) 2020

Buku ini tidak boleh diedit, ditiru, dan diperbanyak oleh siapapun kecuali oleh ijin tim penulis dan penerbit.

Napak Tilas Jalan Daendels:
Konektivitas Tol Trans Jawa

Dampak Jalan Tol Terhadap Eksistensi Kesenian Drumblek Salatiga	83
Nugrahanstya Cahya Widyanta	
Jalan Tol: Dampak dan Fungsi Kesenian.....	101
Yosaphat Yogi Tegar Nugroho	
Pola Konsumsi di Rest Area Jalan Tol	123
Lindayani dan Laksmi Hartajanie	
Jajanan Jalan Tol - Budaya Populer Makanan Cepat Saji	132
Ekawati Marhaenny Dukut	
Pendapat Generasi Milenial Terhadap Jalan Tol: Studi Pendahuluan	160
Evelyna Nissi Adjikusuma	
Tol Akses Tanjung Priok untuk Percepat Distribusi Barang dari dan ke Pelabuhan Laut	174
Elfrida Ratnawati Gultom	
Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Studi Kasus di Jawa Barat)	190
Sugiyanto dan Musoli	
Peran Rest Area Jalan Tol sebagai Upaya Promosi Potensi Daerah.....	206
Sentot Suciarto Athanasius	

Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Studi Kasus di Jawa Barat)

Sugiyanto¹ dan Musoli²

¹Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa "APMD" Yogyakarta
probosugiyanto@gmail.com

²Universitas 'Aisyiyah Yogyakarta
musoli@unisayogya.ac.id

Abstrak — Penelitian berjudul dampak sosial dan ekonomi pembangunan jalan tol di pulau Jawa menggunakan pendekatan kualitatif histori, data primer dikumpulkan melalui interview langsung kepada masyarakat yang bertempat tinggal disekitar jalan tol dan penggunaan jalan tol secara rutin, yaitu sopir travel, sopir bus pariwisata, dan sopir mobil box atau sopir mobil pengiriman barang. Data skunder dikumpulkan melalui kajian literatur review. Data yang diperoleh dikompilasi, dianalisis, dan disimpulkan sehingga mendapatkan kesimpulan mengenai dampak pembangunan jalan tol di pulau jawa terhadap sosial ekonomi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat disekitar jalan tol dan dinamika publik secara umum. Mengingat landasan pembangunan jalan tol mengacu peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2005 tentang jalan tol. Hasil penelitian ini menunjukan dampak positif dan dampak negative pembangunan jalan tol terhadap sosial dan ekonomi bagi masyarakat yang tinggal di kawasan jalan tol, serta dampak positif dan dampak negative bagi public penguasaan jalan tol khususnya di Kabupaten dan Kota Cirebon, Kabupaten Kerawang dan Kota Bekasi. Keterbatasan penelitian, penelitian ini perlu dilanjutkan

dengan menggunakan mix method, arena penelitian diperluas agar setiap kabupaten/kota dijadikan area penelitian sehingga akan ditemukan pendapat yang berbeda yang nantinya dapat dirumuskan solusinya sesuai kebutuhan kabupaten/kota yang harus memperhatikan hak atas otonomi daerah.

Kata kunci—Dampak Sosial, Dampak Ekonomi, Pembangunan Jalan Tol, Jawa Barat.

PENDAHULUAN

Payung hukum pembangunan jalan dan jalan tol di Indonesia, antara lain: a) Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 (Republik Indonesia, 1980), b) Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 (Republik Indonesia, 2004), dan c) Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang jalan (Republik Indonesia, 2005). Hal ini menandakan betapa pentingnya kehadiran jalan, termasuk jalan tol. Perubahan dan penambahan payung hukum pembangunan jalan dikarenakan adanya berbagai perkembangan dan perubahan penataan sistem lalu lintas kendaraan bermesin serta perubahan zaman yang semakin pesat dan cepat.

Definisi jalan menurut UU 38 Tahun 2004 (Republik Indonesia, 2004) adalah prasarana transportasi darat yang meliputi seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang disediakan untuk lalu lintas, yang ada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, dan juga di atas permukaan air, kecuali, jalan lori, jalan kereta api, serta jalan kabel. Sementara itu untuk jalan tol sendiri diartikan sebagai jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar tol PP No. 15 Tahun 2005 (Republik Indonesia, 2005). Mengenai biaya tarif tol dibedakan untuk setiap golongan kendaraan yang sebelumnya sudah ditetapkan berdasarkan keputusan Presiden. Selain ada jalan tol, juga ada ruas jalan tol yang diartikan bagian atau penggal

dari jalan tol tertentu yang pengelolaannya dapat dilakukan oleh badan usaha yang ditunjuk oleh pemerintah.

Penyelenggaraan jalan tol dilakukan guna mewujudkan pemerataan pembangunan, keseimbangan dalam mengembangkan wilayah dengan memperhatikan aspek keadilan. Hal tersebut dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang sumber biayanya berasal dari pemakai jalan. Adapun tujuan dalam hal ini adalah untuk meningkatkan ketepatangunaan pelayanan jasa distribusi, sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, situasi ini mendukung hasil studi (Suseno, Soedarsono, & Anindyawati, 2017). Pemerintah dalam hal ini memiliki wewenang untuk menyelenggarakan pembangunan jalan tol yang pelaksanaannya diserahkan kepada Badan Usaha atau Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Persyaratan secara teknis pembangunan jalan tol menurut Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 (Republik Indonesia, 2005), antara lain: 1) persyaratan pertama harus memiliki tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang jauh lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan mampu melayani arus lalu-lintas jarak jauh dengan mobilitas yang tinggi. 2) persyaratan kedua untuk jalan tol yang dipakai untuk lalu lintas antar kota dirancang berdasarkan kecepatan rencana minimum 80 km/jam serta untuk wilayah perkotaan dirancang dengan kecepatan rencana minimum 60 km/jam. 3) persyaratan ketiga jalan tol didesain agar bisa menahan muatan sumbu terberat paling rendah 8 ton. 4) persyaratan keempat pada setiap ruas jalan tol harus dipagari dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan dalam bentuk terowongan atau jembatan. 5) persyaratan kelima pada tempat-tempat yang bisa membahayakan keselamatan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang mampu menyerap energi benturan kendaraan. 6) persyaratan keenam setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah serta larangan yang dinyatakan dalam wujud rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Alasan pemerintah membangun jalan tol pertama di Indonesia karena pulau Jawa merupakan pusat kegiatan seluruh masyarakat Indonesia, sehingga mendorong banyak orang yang ingin tinggal di pulau Jawa yang mengakibatkan kepadatan penduduk peringkat pertama di Indonesia dan dunia. Menurut teori demografi kepadatan penduduk di pulau Jawa di pengaruhi oleh tiga faktor, yaitu faktor penarik, faktor pendorong dan faktor antara (Mantra, 2003). Faktor penarik orang datang ke pulau Jawa karena " 1) kesuburan lahannya untuk pertanian yang berimbas pada peternakan. 2) pulau Jawa sebagai pusat aktivitas pemerintahan, perdagangan, ekonomi, dan urbanisasi. 3) secara geografis letak pulau Jawa berada pada posisi tengah dari Negara Indonesia dan dapat dijangkau melalui jalur transportasi udara, air dan darat. Faktor pendorong orang migrasi ke pulau Jawa antara lain: 1) banyak anggapan bahwa di pulau Jawa banyak lapangan pekerjaan. 2) biaya hidup di pulau Jawa lebih murah dan menyenangkan. 3) sifat masyarakat di pulau Jawa lebih terbuka dan humanis. Faktor antara adalah faktor-faktor yang membatasi atau menghalangi daerah asal dengan daerah tujuan hampir tidak ada sebab sarana dan prasarana transportasi yang menghubungkan pulau Jawa dengan pulau-pulau yang lain sudah cukup baik, dibuktikan dengan adanya jalur transportasi udara ada jalur penerbangan dari berbagai bandara yang berada di tanah air menuju pulau Jawa. Jalur air dengan kapal sangat memadai daerah dari berbagai arah, serta beberapa titik melalui jalur darat yang dihubungkan dengan jembatan seperti jembatan Suramadu. (Sugiyanto., Solahudin., & Lani., 1993).

Berkait dengan pembangunan jalan tol di pulau Jawa yang dijelaskan dibagian pendahuluan di atas menarik peneliti untuk melacak bagaimana dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol?, serta adakah dampak sosial dan ekonomi bagi publik pengguna jalan tol?.

Penelitian terdahulu bertema pembangunan jalan tol terhadap dampak sosial dan ekonomi sudah banyak dilakukan seperti:

(Sumaryoto, 2018); (Iek, 2013); (Mulyawan, 2015); (Noor, Hamdan, Saifuddin, & Fanan, 2017); (Suseno et al., 2017); (Ferdini Hadiyanti, 2019); (A'la, 2019); (Jaya, 2018); (Siswanto, Wahjuningsih, & Murtini, 2019). Semua peneliti terdahulu menyoroti dampak sosial ekonomi dan lingkungan bagi masyarakat sekitar di kawasan jalan tol. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu ada tiga yaitu lokasi, metode penelitian khususnya dalam penentuan teknik sampling dan informan yang diteliti pengguna jalan tol seperti sopir truk, bis pariwisata dan mobil box. Persamaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu pada aspek sosial ekonomi masyarakat yang bertempat tinggal di kawasan jalan tol.

METODE DAN LOKASI PENELITIAN

Penelitian ini didesain dengan pendekatan kualitatif historis, data primer dikumpulkan melalui *interview* langsung kepada masyarakat yang bertempat tinggal disekitar jalan tol dan pengguna jalan tol secara rutin, yaitu sopir travel, sopir bus pariwisata, dan sopir mobil box atau sopir mobil pengiriman barang. Data sekunder dikumpulkan melalui kajian literatur *review*. Data primer dan sekunder yang diperoleh dikompilasi untuk dianalisis guna menemukan formulasi dampak sosial dan ekonomi pembangunan jalan tol.

Informan ditetapkan secara *probability sampling* adalah salah satu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama setiap populasi untuk dipilih menjadi sampel secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi, karena populasi bersifat homogen. Cara pengambilan sampel dengan simpel dilakukan dengan metode ditunjuk/diundi (Sugiyono, 2016). Sampel yang ditunjuk/dipilih diharapkan dapat memasok informasi kepada peneliti selengkap mungkin sesuai tujuan yang ditentukan (Creswell, 2016).

Peneliti menetapkan *probability sampling* masyarakat yang tinggal di kawasan jalan tol dengan lama tinggal minimal 5 tahun, untuk

pengguna jalan tol peneliti memilih sopir travel, sopir bis pariwisata, dan sopir mobil box atau sopir mobil pengiriman barang sudah bekerja minimal 2 tahun, yang hampir setiap hari melalui jalan tol di kawasan Cirebon, Kerawang dan Bekasi. Lokasi penelitian ditetapkan di Kabupaten dan Kota Cirebon, Kabupaten Kerawang dan Kota Bekasi, sebab Kabupaten dan Kota yang dipilih terdapat banyak pabrik, dan pabrik-pabrik tersebut juga dijadikan destinasi pariwisata para pelajar dan mahasiswa.

DISKUSI

Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif (KBBI Online, 2020). Kaitan dengan penelitian ini dampak secara sederhana bisa dimaknai sebagai pengaruh atau akibat, dalam keputusan yang diambil pemerintah dalam melaksanakan pembangunan jalan tol di pulau Jawa khususnya di Propinsi Jawa Barat dengan fokus pada Kabupaten dan Kota Cirebon, Kabupaten Kerawang dan Kota Bekasi yang mempunyai dampak positif maupun dampak negative, sehingga dampak menjadi proses lanjutan dari pemanfaatan jalan tol.

Dari penjabaran diatas maka kita dapat membagi dampak ke dalam dua pengertian yaitu dampak positif dan dampak negatif. Kedua dampak positif dan dampak negative dipergunakan untuk menganalisis kajian sosial dan ekonomi dari hasil pembangunan jalan tol menurut informance.

A. Pengertian Dampak Positif

Dampak adalah keinginan untuk meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Sedangkan positif adalah kepastian atau ketegasan dan nyata dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik. Dengan demikian dampak positif merupakan suasana jiwa yang

mengutamakan kegiatan kreatif yang diakibatkan adanya jalan tol, sehingga kegiatan kreatif dipertahankan melalui usaha-usaha yang sadar untuk kepentingan dirinya maupun orang lain.

B. Pengertian Dampak Negatif

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia (KBBI Online, 2020) dampak negatif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat negatif. Dampak adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Berkait dengan penelitian ini maka dampak negatif merupakan pengaruh buruk yang lebih besar dibandingkan dengan dampak positifnya yang pernah dirasakan oleh masyarakat yang bertempat tinggal disekitar kawasan jalan tol dan publik pengguna jalan tol dalam aktivitas kerja sehari hari.

Pilihan pemerintah menetapkan pembangunan jalan tol mendahulukan di pulau Jawa khususnya di Jawa Barat merupakan salah satu bentuk "kebijakan publik". Menurut (William, 2003) kebijakan publik merupakan pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah, sehingga kebijakan publik berasal dari usulan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan (Friedrich, 1963).

Dengan demikian disadari bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian instruksi dari para pembuat keputusan kepada pelaksana kebijakan yang mengupayakan baik tujuan dan cara untuk mencapai tujuan yang dipengaruhi oleh lingkungan dan harus dilakukan evaluasi oleh pihak-pihak yang berkepentingan. Dengan demikian penelitian ini merupakan bagian dari proses evaluasi kebijakan publik pembangunan jalan tol dari aspek sosial

dan ekonomi dengan kaca mata dampak positif dan dampak negatif, guna memahami sebuah kebijakan (Budiardjo, 2003).

C. Dampak Sosial

1. Dampak negatif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol

Dampak negatif terutama dari sisi sosial antara lain: a) hilangnya jalan-jalan tikus yang menghubungkan antara warga, sehingga apabila warga akan berkomunikasi harus memutar, dengan berputar menjadi tidak efisien dan memiliki resiko lain. b) tempat tinggal warga yang berjarak kurang dari 500 meter berdampak bising suara deru mesin kendaraan dan polusi asap knalpot, serta gangguan kebisingan klakson sehingga waktu istirahat menjadi terganggu. c) dari sisi lingkungan berkurangnya daerah resapan air hujan, sehingga mengakibatkan banjir, karena banyak lahan yang awalnya merupakan daerah persawahan yang merupakan daerah resapan air yang bermanfaat bagi warga masyarakat yang berada di wilayah sekitar, sehingga kehadiran jalan tol secara otomatis menutup daerah resapan yang mengakibatkan terjadi banjir seperti di Kota Bekasi dan Kota Cirebon.

Situasi ini mendukung studi (Noor et al., 2017) dampak pembangunan jalan tol Kabupaten Mojekerto-Surabaya. Disisi lain hasil studi (Sumaryoto, 2018) merekomendasikan bahwa sebaiknya pembangunan jalan tol tidak menggunakan lahan pertanian dan memperhatikan dampak masyarakat sekitar.

2. Dampak positif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol

Seperti yang terjadi di Kabupaten Kerawang, yang wilayahnya dilalui jalan tol Jakarta-Cikampek. Diantara jarak tersebut ada tiga rest area, yaitu rest area 42, 57 dan 62. Rest area menjadi kantong-kantong munculnya kegiatan ekonomi baik formal maupun non formal. Pelaku ekonomi di rest area cenderung masyarakat lokal.

Menurut informan yang berstatus ASN di Pemerintah Daerah Kabupaten Kerawang ternyata pembeli produk yang berusaha di rest area tidak saja pengguna jalan tol Jakarta Cikampek, tetapi sebagian besar juga para karyawan pabrik sebab di Kabupaten Kerawang terdapat 10 kawasan industri, yaitu industri otomotif, elektronik, plastik dan tekstil yang karyawannya berjumlah ribuan.

3. Dampak negatif bagi publik pengguna jalan tol

Tidak semua pengguna jalan tol merasa diuntungkan dengan kecepatan cukup tinggi, untuk sopir travel dan sopir pengiriman barang yang belum paham pintu masuk dan keluar jalan tol memiliki resiko cukup tinggi. Ketika keluar tol salah maka resiko sopir harus mutar balik dengan jarak tempuh yang lumayan jauh sehingga membuang waktu dan membuang bahan bakar mobil. Disisi lain walaupun teknologi menggunakan google map atau JPS, tetapi suatu saat juga harus bertanya kepada masyarakat untuk mencari alamat tertentu. Dengan adanya jalan tol ternyata berdampak egosentris artinya belum tentu orang mengenal satu sama lain walaupun jaraknya berdekatan, sehingga sering sopir mengalami kebingungan dalam menemukan alamat.

4. Dampak positif bagi publik pengguna jalan tol

Bagi sopir yang bekerja di pabrik yang memiliki tugas mengantar barang atau pemasok bahan baku banyak diuntungkan sebab dengan adanya jalan tol mereka dapat bekerja dengan lebih cepat dan lebih efisien.

D. Dampak Ekonomi

1. Dampak negatif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol.

Bentuk kerugian dari aspek ekonomi bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol antara lain: a) merugikan petani, khususnya di daerah Kerawang, dampak negatif pembangunan jalan tol di Kerawang membuat para petani yang

biasa bercocok tanam di daerah tersebut kini menjadi merugi, kendatipun sawah yang biasa mereka gunakan untuk mengais rezeki diubah menjadi jalan tol yang dilalui berbagai Kendaraan roda empat, situasi ini mendukung hasil studi (Mulyawan, 2015). b) sebagian warga ada yang kehilangan rumah sebagai tempat tinggal akibat pembangunan jalan tol walaupun mereka mendapat ganti rugi seperti di Kota Bekasi dan Cirebon. c) kerugian dari aspek kesehatan yang berujung pada aspek ekonomi dirasakan oleh warga yang tidak terkena jalur jalan tol tetapi lahan tempat tinggalnya menjadi berdampingan dengan jalan tol hingga jarak 500m mengalami kerugian dalam bentuk siksaan fisik dan mental yang dialami warga yang tinggal di tepian jalan tol. Kondisi ini ada kemiripan dengan hasil studi (A'la, 2019) bahwa pembangunan jalan tol menimbulkan dampak negatif yang dihasilkan diantaranya adalah kesehatan masyarakat menurun.

Menurut sebagian informants, terutama para supir truk, bus pariwisata, dan mobil box tarif tol dianggap terlalu mahal dan memberatkan bagi pengendara. Sekalipun Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) telah berupaya semaksimal mungkin agar tarif tol menjadi lebih terjangkau namun pada faktanya, hingga saat ini masih ada saja keluhan dari masyarakat mengenai biaya redistribusi harus mereka bayarkan. Tarif yang terlalu mahal secara otomatis membuat pendapatan warga menjadi berkurang.

Kehadiran jalan tol menimbulkan ketimpangan sosial antara masyarakat perkotaan dan pedesaan. Memang tol dibangun agar bisa digunakan oleh siapa saja. Tidak peduli masyarakat kota maupun desa. Namun, fenomena yang terjadi jalan tol lebih dominan diminati masyarakat perkotaan dan masyarakat menengah ke atas, sebab masyarakat lapis bawah cenderung tidak memiliki mobil, jika memiliki mobilpun kuantitasnya terbatas dan jarang melaju pada jalan tol. Tentu kondisi ini menimbulkan ketimpangan sosial dan saling iri antara masyarakat desa dan kota. Atas dasar itu jalan tol berpotensi menimbulkan konflik.

Disisi lain kehadiran jalan tol diikuti dengan hadirnya perumahan-perumahan baru untuk kelas menengah ke atas di disekitar kawasan jalan tol. Kehadiran perumahan ini ternyata berdampak sosial yang lebih luas sebab dikawasan perumahan yang membuat gap dengan masyarakat lokal dengan penghuni perumahan, fenomena ini terjadi disemua Kabupaten dan Kota lokasi penelitian.

2. Dampak positif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol

Kehadiran jalan tol baik di Kota Bekasi, Kabupaten dan Kota Cirebon dan Kabupaten Kerawang ternyata memiliki pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan wilayah sekitar. Sebab disekitar jalan tol tersebut berdiri berbagai pabrik seperti yang sudah disebutkan diatas. Dengan banyaknya pabrik maka banyak bisnis informal yang hadir seperti, warung makan, jasa kontrakan, jasa laundry, dan jasa-jasa lain yang dapat menunjang pemenuhan kebutuhan karyawan pabrik dan sebagian penunjang pengguna jalan tol.

Mampu mengerakan perekonomian rakyat, aktivitas menjadi lancar karena transportasi menjadi cepat, terbukanya lapangan kerja dan menarik bagi arus urban karena waktu tempuh menjadi singkat maka barang ekonomi semakin cepat sampai tujuan, sehingga dapat menghadirkan berbagai kebutuhan manusia secara cepat, kusus bagi pemilik modal kawasan tol menjadi prospek untuk kegiatan ekonomi berskala besar, hasil studi ini mendukung studi (Iek, 2013) bahwa kehadiran jalan tol aktivitas menjadi efektif, efisiensi dan lancar.

3. Dampak negatif bagi publik pengguna jalan tol

Untuk dampak negatif bagi publik pengguna jalan tol cenderung diutarakan oleh para sopir box, travel, bus pariwisata karena mereka beranggapan harga jasa jalan tol dianggap mahal.

4. Dampak positif bagi publik pengguna jalan tol

Pembangunan infrastruktur jalan tol memang tak sepenuhnya salah. Pemerintah pun bertujuan baik agar tingkat kemacetan khususnya di daerah penelitian menjadi menurun. Selain itu dengan dibangunnya jalan tol diharapkan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih cepat sehingga efektif. Situasi cepat dan efektif bagi para pemilik pabrik disekitar kawasan tol bisa menjadi efisien.

Dapat mengurangi kemacetan yang sering terjadi, seperti yang terjadi di Kota Bekasi yang dilalui tol Jagorawi, Jakarta Bogor. Di Bekasi banyak pabrik-pabrik seperti pabrik elektronik, pabrik bahan kimia, pabrik makanan, pabrik baja, pabrik sepatu, dll. Secara ekonomi berdampak pada kelancaran distribusi dan akhirnya ke produksi.

Di Cirebon tol melewati kecamatan palimanan 26km dan Astonojapura, dampak sosial ekonomi Cipali-Palimanan positif memperlancar distribusi barang dan jasa Arus kunjungan wisata setiap *weekend* dan hari libur Cirebon dipadati oleh wisatawan yang berburu kuliner Cirebon sebagai surga kuliner dan batik trusmi sebagai centra batik. Pabrik tekstile di kecamatan Plumbun. Pabrik jaring ikan, pabrik sampah, pabrik makanan kecil di Pleret pabrik makanan ternak, batu alam, batik trusmi, kondisi ini berbeda dengan hasil studi di (Siswanto et al., 2019) Kota Pekalongan bahwa dampak jalan tol terhadap usaha perhotelan dan batik mengalami penurunan sampai 41%.

KESIMPULAN

Pembangunan jalan tol di Pulau Jawa didorong atas kebutuhan masyarakat agar efisiensi waktu dan *connectivitas* antar daerah, sehingga keberadaan jalan tol memberi dampak positif secara sosial dan ekonomi, tetapi dampak sosial dan ekonomi cenderung negatif bagi masyarakat sekitar jalan tol dan lebih dominan dampak ekonomi bagi pengguna jasa jalan tol serta para pemilik modal, khususnya para pelaku usaha papan atas. Bahwa pada

kenyataannya kehadiran jalan tol banyak masyarakat golongan bawah yang merasakan kerugian atas pembangunan jalan tol yang sudah dilakukan. Mulai dari kehilangan lapangan pekerjaan, kehilangan tempat tinggal, hingga menimbulkan potensi konflik yang berkepanjangan. Manfaat jalan tol adalah untuk menciptakan dan menumbuhkan daerah industri, melancarkan pengangkutan barang yang keluar masuk pabrik, melancarkan perjalanan wisata/tour dan beragam hal baik lainnya. Dampak positif, Dinamika masyarakat perkotaan kelas menengah ke atas semakin efektif, sehingga menguntungkan *stakeholder* pemilik modal besar seperti pemilik pabrik-pabrik dikawasan Bekasi, Cikarang, Cirebon dan sekitarnya.

Dampak negatif, hubungan sosial menjadi jauh karena harus memutar butuh waktu yang lebih lama, jalan tol cenderung dinikmati kelas menengah ke atas, kelas menengah ke bawah tidak semua bisa menikmati jalan tol karena tidak memiliki kendaraan roda empat, yang memiliki kendaraan roda empat belum tentu mampu membayar, serta menimbulkan ketimpangan desa dan kota.

Rekomendasi, penelitian ini masih terdapat kelemahan pada aspek geografi dan ragam responden yang memiliki kepentingan terhadap keberadaan jalan tol, untuk penelitian ini layak dilanjutkan dengan geografi setiap kabupaten atau kota serta informansi diperluas dari aspek pemerintah, pelaku bisnis dan masyarakat dikawasan jalan tol tersebut dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif.

Pemerintah dalam studi kelayakan merancang dan membangun jalan tol masih ada sisi lemah khususnya memikirkan dampak fisik dan mental yang dialami warga yang tinggal di tepi jalan tol, seperti kebisingan kendaraan berat seperti truk, trailer, bus, dan kendaraan-kendaraan lainnya tiada henti yang mengeluarkan asap hitam, suara bising, suara klakson.

Ini menjadi keluhan warga karena dapat menyebabkan sesak nafas dan gangguan pendengaran. Maka sesungguhnya layak jika

pemerintah berkenan memikirkan dampak buruk jalan tol bagi kesehatan fisik dan mental warga yang tinggal di tepian kawasan jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

- A'la, U. U. (2019). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi di Desa Kalisari Kecamatan Natar Lampung Selatan)*. UIN Raden Intan Lampung,
- Budiardjo, M. (2003). *Dasar-Dasar Ilmu Politik*: Gramedia Pustaka Utama.
- Creswell, J. W. (2016). *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*.
- Ferdini Hadiyanti, A. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bebekan Kecamatan Taman Kabupaten Sidoarjo *Swara Bhumi*, 2(1).
- Friedrich, C. J. (1963). *Man and his government: An empirical theory of politics*: McGraw-Hill.
- Iek, M. (2013). Analisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6(1), 44299.
- Jaya, E. L. (2018). Dampak Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Sekitar Gerbang Tol Di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung
- KBBI Online. (Ed.) (2020). Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

- Mantra, I. B. (2003). *Demografi Umum. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.*
- Mulyawan, S. (2015). *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Infrastruktur Jalan.* Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung, Bandung.
- Noor, T. R., Hamdan, A., Saifuddin, S., & Fanan, M. A. (2017). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto. *PROSIDING*, 1(3), 26-280.
- Republik Indonesia. (1980). *Undang-Undang No. 13 Tahun 1980 Tentang Jalan.* Jakarta: Menteri/Sekretariat Negara
- Republik Indonesia. (2004). *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.* Jakarta: Sekretariat Negara
- Republik Indonesia. (2005). *Peraturan Pemerintah RI nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol.* Jakarta: Sekretariat Negara
- Siswanto, V. A., Wahjuningsih, T. P., & Murtini, M. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Pada Usaha Batik Dan Perhotelan Di Kota Pekalongan *JURNAL LITBANG KOTA PEKALONGAN*, 17.
- Sugiyanto., Solahudin., M., & Lani., D. (1993). *Pengaruh Perilaku Mobilitas Sirkuler Terhadap Tingkat Kehidupan Sosial Ekonomi Keluarga Yang Ditinggalkan.*
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: PT Alfabet.
- Sumaryoto, S. (2018). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2).
- Suseno, D. P., Soedarsono, S., & Anindyawati, N. (2017). Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Di Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes

(Studi Kasus Area Pintu Tol Brebes Timur). *Prosiding SNST
Fakultas Teknik*, 1(1).

William, D. N. (2003). Pengantar analisis kebijakan publik.
Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.