

**ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PEJAGAN -
PEMALANG TERHADAP KONDISI SOSIAL DAN EKONOMI
MASYARAKAT DI KABUPATEN BREBES**

Darwanto, Edy Yusuf Agung Gunanto, Budi Samadikun

Universitas Diponegoro

Jl. Prof Soedarto SH Tembalang, Semarang 50239, Phone: +622476486851

Contact Person: darwanto@live.undip.ac.id

ABSTRAK

Jalan tol Pejagan-Pemalang merupakan bagian dari tol Trans Jawa. Jalan tol Pejagan-Pemalang telah diresmikan pada tahun 2016 untuk ruas tol Pejagan hingga Brebes Timur dengan panjang 20,2 km, dan pada tahun 2018 untuk ruas tol Brebes Timur hingga Pemalang dengan panjang 37,3 km. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol Pejagan-Pemalang terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kabupaten Brebes. Variabel yang digunakan dalam penelitian antara lain: persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol, hubungan sosial, kesehatan, persepsi terhadap dunia pendidikan, pendapatan, mata pencaharian, dan aksesibilitas. Data yang digunakan adalah sampel 120 responden (40 pelaku usaha telur asin, 40 petani, dan 40 warga yang bertempat tinggal di sekitar bangunan fisik jalan tol). Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif, kemudian untuk variabel pendapatan dilakukan uji beda rata-rata *Paired Sample t-Test* menggunakan SPSS versi 23. Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden sangat tidak setuju dengan pembangunan jalan tol. Dampak sosial yang ditimbulkan antara lain: 1) Hubungan sosial warga yang berada di sebelah selatan dan utara jalan tol rendah; 2) Tingkat kesehatan warga terganggu akibat timbulnya masalah berupa kebisingan, polusi udara, getaran, dan genangan air; 3) Peningkatan persepsi petani terhadap dunia pendidikan. Sedangkan dampak ekonomi yang ditimbulkan adalah: 1) Penurunan tingkat pendapatan. Rata-rata pendapatan pelaku UMKM telur asin sebelum beroperasinya jalan tol adalah Rp 33.341.635,00- per bulan, sedangkan setelah beroperasinya jalan tol adalah Rp 13.261.725,00- per bulan; 2) 747 KK dari 19 desa telah mengalami perubahan mata pencaharian; 3) Waktu tempuh ke lokasi kerja menjadi relatif lebih lama, sedangkan waktu tempuh ke tempat kesehatan, pendidikan, pasar dan Balai Desa tidak mengalami perubahan.

Kata Kunci: Jalan Tol, Dampak Sosial dan Ekonomi, Uji beda rata-rata *Paired Samplet-Test*

PENDAHULUAN

Pembangunan jalan tol merupakan bentuk pengadaan infrastruktur fisik. Pembangunan jalan tol bertujuan untuk memberikan kelancaran lalu lintas dari daerah satu ke daerah lain yang telah berkembang, sehingga ke depannya daerah yang lebih tertinggal akan ikut berkembang, dan pada akhirnya akan berdampak pada pemerataan pembangunan antar daerah. Salah satu program pembangunan jalan tol di Indonesia adalah jalan Tol Trans Jawa yang akan menghubungkan kota-kota di Pulau Jawa, yaitu dari Jakarta hingga Surabaya. Jalan Tol Trans Jawa termasuk dalam Asian Highway 2 (AH2) atau jaringan jalan di Asia yang menghubungkan Kota Denpasar (Indonesia) hingga Kota Khosravi (Iran).

Pemerintah menargetkan seluruh ruas tol siap beroperasi sepenuhnya pada tahun 2018. Adapun Tol Pejagan-Pemalang merupakan salah satu ruas tol yang sudah beroperasi sepenuhnya sejak Juni, 2018. Jalan Tol Pejagan-Pemalang melanjutkan ruas Tol Kanci-Pejagan yang menghubungkan Cirebon dengan Brebes. Tol Pejagan-Pemalang dibangun melewati tiga wilayah kabupaten/kota, yaitu Kabupaten Brebes, Kabupaten Tegal, dan Kabupaten Pemalang dengan panjang total 47,5 km. Proses pembangunan terbagi menjadi 4 seksi (tahap), dimana seksi 1 dan 2 telah selesai dan mulai beroperasi pada tahun 2016, sedangkan sesi 3 dan 4 telah selesai dan mulai beroperasi pada tahun 2018.

Tabel 1.1
Pembagian Seksi, Panjang Ruas, Tahun Operasi, dan Biaya Pembangunan Ruas Tol Pejagan-Pemalang

Seksi	Keterangan	Panjang	Tahun Operasi	Biaya (triliun)		
				Investasi	Konstruksi	Tanah
1	Pejagan-Brebes Barat	14,20	2016			
2	Brebes Barat-Brebes Timur	6,00	2016			
3	Brebes Timur-Tegal Timur	10,40	2018	6,84	3,39	0,253
4	Tegal Timur-Pemalang	26,90	2018			

Sumber: Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR 2018.

Pembangunan jalan tol dalam prakteknya identik dengan hambatan dari masyarakat sekitar. Namun, hal tersebut dinilai wajar dikarenakan pembangunan jalan tol tidak terlepas dari aspek fisik dan aspek non-fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan dan infrastruktur, sedangkan aspek non fisik berkaitan dengan sosial dan ekonomi masyarakat.

Pembangunan jalan tol mengakibatkan berkurangnya lahan produktif bagi sektor pertanian. Kondisi tersebut pada akhirnya berpengaruh terhadap volume produksi pertanian, khususnya komoditi bawang merah dan padi yang sebagian besar ditanam di wilayah Brebes bagian utara. Selain itu pembangunan jalan tol juga mengakibatkan berkurangnya daerah resapan air, terganggunya saluran irigasi, jarak petani ke lokasi kerja menjadi relatif lebih jauh, dan lahan pertanian di sebelah selatan jalan tol menjadi rawan banjir.

Dampak pembangunan jalan tol juga dirasakan oleh para pelaku usaha kecil mikro menengah (UMKM) di sepanjang jalan pantura. Sebelum dibangunnya tol Pejagan-Pemalang, disekitar jalan pantura banyak dijumpai sentra usaha yang menjual makanan dan oleh-oleh khas Brebes. Namun, seiring dengan telah berfungsinya jalan tol Pejagan-Pemalang volume kendaraan yang melewati jalur tersebut berkurang secara signifikan. Pelaku UMKM telur asin mengeluhkan akibat turunya pendapatan hingga lebih dari 50%. Banyak pelaku UMKM yang tidak mampu bertahan akhirnya memilih gulung tikar, khususnya mereka yang menyewa ruko sebagai tempat usaham dan sebagian yang lain memilih pindah lokasi usaha.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Jalan Tol

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional dimana penggunaanya diwajibkan untuk membayar tol. Pembangunan jalan tol didasarkan pada bertujuan; 1) memperlancar lalu lintas antar daerah; 2) meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk menunjang pertumbuhan ekonomi; 3) meningkatkan pemerataan dan keadilan dari hasil pembangunan, dan 4) meringankan beban dana dan sumber pemasukan bagi Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan (Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005).

Eksternalias

Eksternalitas merupakan efek langsung dari tindakan seseorang atau perusahaan yang mempengaruhi kesejahteraan orang lain atau perusahaan lain, baik pada proses produksi maupun konsumsi, yang dalam hal ini biaya yang ditimbulkan tidak diatur oleh harga pasar. Fisher dalam Mukhils (2009) menjelaskan bahwa eksternalitas terjadi apabila satu aktivitas pelaku ekonomi berpengaruh terhadap kesejahteraan pelaku ekonomi lain yang terjadi di luar mekanisme pasar. Eksternalitas dalam praktiknya berpengaruh terhadap efisiensi ekonomi karena dampak yang ditimbulkan tidak ditransmisikan dalam mekanisme pasar atau harga pasar.

Eksternalitas terbagi menjadi eksternalitas negatif dan positif. Eksternalitas negatif terjadi ketika biaya yang dibebankan kepada pihak lain tidak dimasukkan dalam mekanisme pasar, sedangkan eksternalitas positif terjadi karena manfaat yang diperoleh individu tidak dimasukkan dalam mekanisme pasar. Eksternalitas menurut Pearce dan Nash dalam Stanley dkk. (2017) terbagi atas eksternalitas produksi dan eksternalitas konsumsi. Eksternalitas konsumsi terjadi ketika kenikmatan/kesejahteraan seseorang atas suatu barang/jasa dipengaruhi oleh perilaku produksi atau konsumsi orang lain dan dampak tersebut tidak dapat dinilai/dihargai. Eksternalitas produksi terjadi ketika adanya kemungkinan produksi suatu perusahaan dipengaruhi oleh adanya aktivitas perusahaan lain/konsumen dan dampak atas aktivitas tersebut tidak dinilai/dibiayai.

Solusi dan Kebijakan untuk Mengatasi Eksternalitas

1) Solusi Swasta

Solusi swasta yang dapat digunakan antara lain: (1) internalisasi eksternalitas, yaitu memasukkan insentif perubahan dengan melibatkan individu dalam proses produksi, (2) derma atau amal, yaitu pembentukan organisasi atau yayasan yang berpartisipasi dalam mengatasi eksternalitas, dan (3) Teorema Coase, yaitu pihak-pihak swasta dapat melakukan tawar-menawar mengenai alokasi sumber daya tanpa harus mengeluarkan biaya, mereka dapat menyelesaikan masalah eksternalitas mereka sendiri (Coase, 1960).

2) Kebijakan Publik

Bentuk kebijakan publik yang dapat diterapkan; (1) Regulasi, melalui pembuatan atau undang-undang yang guna mencegah atau mengatasi terjadinya eksternalias, (2) Pajak Pigovian, yaitu pajak yang khusus diterapkan untuk mengatasi

dampak eksternalitas negatif, dimana besarnya pajak sesuai dengan dampak negatif yang ditimbulkan, dan (3) pemberian subsidi kepada perusahaan.

METODE PENELITIAN

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini meliputi: persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol, penggunaan lahan, hubungan sosial, kesehatan, persepsi terhadap dunia pendidikan, pendapatan, mata pencaharian dan aksesibilitas.

Data yang digunakan adalah sampel dari 120 responden yang terbagi kedalam 3 kelompok (palaku UMKM telur asin, petani dan warga desa yang bertempat tinggal di sekitar bangunan fisik jalan tol. Pengumpulan data dilakukan dengan cara FGD, dokumentasi, observasi, wawancara dan penyebaran kusioner.

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif, selanjutnya untuk variabel pendapatan pelaku usaha UMKM telur asin secara khusus dilakukan uji beda rata-rata *Paired Sample T-Test*.

$$t = \frac{X_1 + X_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} - 2r \left(\frac{S_1}{\sqrt{n_1}}\right) \left(\frac{S_2}{\sqrt{n_1}}\right)}}$$

Keterangan

- X_1 = Rata-rata sampel 1
- X_2 = Rata-rata sampel 2
- S_1 = Simpangan baku 1
- S_2 = Simpangan baku 2
- S_1^2 = Varians sampel 1
- S_2^2 = Varians sampel 2
- r = Korelasi antara dua sampel

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lahan yang Terkena Pembebasan Pembangunan Jalan Tol

Jenis tataguna lahan yang dibebaskan akibat pembangunan jalan tol terdiri dari lahan sawah, tegalan dan pemukiman. Presentase lahan yang dibebaskan sebagai berikut: 88,85% lahan sawah, 6,36% lahan tegalan dan 4,79% lahan pemukiman. Dari nilai presentase tersebut maka dapat diketahui bahwa lahan sawah merupakan yang paling besar terkena dampak pembangunan jalan tol, sedangkan lahan pemukiman relatif tidak terpengaruh pembebasan lahan.

Tabel 1.2
Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Tol Pejagan-Pemalang di
Kabupaten Brebes menggunakan Skala Linkert.

No	Kelompok Sampel	Persepsi Masyarakat				
		STS	TS	N	S	SS
1	Pelaku UMKM Telur Asin	29	7	-	4	-
2	Petani	20	12	-	8	-
3	Penduduk (jarak rumah 0 – 100 meter dari bangunan fisik jalan tol)	-	12	-	24	4
Total		49	41		37	4
Presentase		40,83	34,17	0,00	30,00	3,33
Skor		81,16				
Keterangan		Sangat tidak setuju				

Sumber: data primer

Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan Jalan Tol

Persepsi adalah pandangan seluruh responden terhadap pembangunan jalan tol Pejagan-Pemalang di Kab. Brebes. Dari hasil persepsi ini dapat diketahui tingkat ketersetujuan (*aggrement rate*) dari masyarakat perihal keberadaan jalan tol di Kabupaten Brebes.

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat diketahui persepsi responden terhadap pembangunan jalan tol yang dikelompokkan dalam kelompok sampel : 1) pelaku UMKM telur asin; 2) petani; dan 3) penduduk (jarak rumah 0-100 meter dari pemangunan fisik jalan tol). Kelompok sampel pelaku UMKM sebanyak 72,50% sangat tidak setuju, 17,5 % tidak setuju dan 10 persen setuju terhadap pembangunan jalan tol. Kelompok sampel petani sebanyak 50% sangat tidak setuju, 30% tidak setuju dan 20% setuju terhadap pembangunan jalan tol. Kelompok sampel penduduk (jarak rumah 0-100 meter dari bangunan fisik jalan tol) 30% tidak setuju, 60% setuju dan 10% sangat setuju terhadap pembangunan jalan tol.

Apabila kelompok sampel dianalisis secara keseluruhan terdapat 49 responden (40,83%) sangat tidak setuju adanya pembangunan jalan tol, 41 responden (34,17%) tidak setuju, 36 responden (30,00%) setuju, dan 4 responden (3,33%) sangat setuju. Secara keseluruhan persepsi terhadap pembangunan jalan tol memiliki skor 81,16, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa secara keseluruhan responden sangat tidak setuju pembangunan jalan Tol Pejagan-Pemalang yang melewati wilayah di Kab. Brebes.

Dampak terhadap Kondisi Sosial

1) Hubungan Sosial

Hubungan sosial dalam hal ini adalah interaksi atau komunikasi antar warga desa sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol yang melewati desa. Hubungan sosial diprosikan dalam bentuk komunikasi warga desa disebelah utara dan selatan jalan tol.

Tabel 1.3

Tingkat Komunikasi Warga yang Berseberangan dengan Jalan Tol

Sampel	Tingkat Komunikasi				
	Sangat sering	Sering	Jarang	Sangat Jarang	Tidak Pernah
Penduduk (jarak rumah 0 hingga 100 m dari bangunan fisik jalan tol)	3	4	16	12	5
Presentase (%)	7,5	10	40	30	12,5
Skor	54				
Keterangan	Tingkat komunikasi rendah				

Sumber: data primer

Berdasarkan Tabel 1.3 dapat diketahui tingkat komunikasi warga disebelah selatan jalan tol dengan warga di sebelah jalan tol memiliki skor 54. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa komunikasi warga di sebelah selatan dan utara jalan tol tergolong rendah. Warga yang berada disebelah selatan jalan tol cenderung hanya berkomunikasi dengan warga yang berada disebelah selatan jalan tol. Hal serupa juga terjadi pada warga desa disebelah utara jalan tol.

2) Kesehatan

Terdapat 4 (empat) indikator yang digunakan untuk melihat dampak pembangunan jalan tol Pejagan-Pemalang terhadap tingkat kesehatan warga, yaitu tingkat kebisingan, asap kendaraan dan debu, getaran dan genangan air disekitar bangunan fisik jalan tol. Berdasarkan Tabel 1.4 dapat diketahui bahwa tingkat kebisingan memiliki skor 93. Hasil tersebut menunjukkan masyarakat sangat setuju bahwa tingkat kebisingan sangat berpengaruh terhadap aspek kesehatan. Asap kendaraan dan debu memiliki skor 77,5. Hasil tersebut menunjukkan masyarakat setuju bahwa asap kendaraan dan debu berpengaruh terhadap aspek kesehatan. Sedangkan untuk getaran dan genangan air masing-masing memiliki skor 59 dan 56,5. Hasil tersebut menunjukkan dampak getaran dan genangan air ada pengaruhnya namun tidak terlalu besar.

Tabel 1.4
Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Tingkat Kesehatan

No	Indikator	Skor	Keterangan
1	Tingkat Kebisingan	93	Sangat Setuju
2	Asap Kendaraan dan debu	77,5	Setuju
3	Getaran	59	Ragu-ragu
4	Genangan Air	56,5	Ragu-ragu

Sumber: data primer

3) Persepsi di Bidang Pendidikan

Persepsi di bidang pendidikan yang dimaksud adalah pandangan orang tua terhadap tingkat pendidikan yang harus ditamatkan oleh anaknya. Pembangunan jalan tol telah mengakibatkan lahan pertanian di desa berkurang secara signifikan. Kurang lebih 118,20 ha lahan sawah dari total 19 desa telah dibebaskan. Kondisi tersebut menyebabkan berkurangnya kesempatan bekerja di sektor pertanian. Disamping itu jumlah penduduk desa yang semakin bertambah juga akan mempersempit kesempatan kerja di sektor pertanian. Berdasarkan pada masalah tersebut, akhirnya muncul persepsi anak harus menempuh pendidikan tinggi agar mampu berkerja diluar sektor pertanian.

Tabel 1.5
Target Pendidikan Orang Tua terhadap Anak

No	Target Pendidikan	Responden	(%)
1	S1	26	65
2	Diploma	-	-
3	SMK/SMA	12	30
4	Tidak Ada Target	2	5
Total		40	100

Sumber: data primer

Berdasarkan Tabel 1.5 dapat diketahui bahwa 26 responden (65%) menginginkan anaknya lulus sarjana, 12 responden (30%) menginginkan anaknya lulus setara SMA,

dan 2 responden (5%) tidak memiliki target minimal pendidikan yang harus ditamatkan anaknya.

Dampak Terhadap Kondisi Ekonomi

1) Tingkat Pendapatan

Komposisi pelaku UMKM telur asin berdasarkan tingkat pendapatantelah mengalami perubahan. Sebelum beroperasinya jalan tol Pejagan-Pemalang, pelaku UMKM telur asin didominasi oleh unit usaha dengan pendapatan lebih dari Rp 30.000.000,00-per bulan, yaitu 12 unit usaha. Namun, setelah jalan Tol Pejagan-Pemalang mulai dioperasionlkan, pendapatan pelaku UMKM telur asin didominasi oleh unit usaha dengan pendapatan berkisar Rp .000.000,00- sampai dengan Rp 9.999.999,00, yaitu 14 unit usaha.

Tabel 1.6

Jumlah UMKM Telur Asin Sebelum dan Sesudah Beroperasinya Jalan Tol Berdasarkan Tingkat Pendapatan

No	Tingkat Pendapatan	Jumlah	
		t-1	T
1	< 4.999.999	0	5
2	5.000.000 – 9.999.999	3	14
3	10.000.000 – 14.999.999	5	9
4	15.000.000 – 19.999.999	6	5
5	20.000.000 – 24.999.999	9	0
6	25.000.000 – 29.999.999	5	1
7	> 30.000.000	12	6

Sumber: data primer

t-1 : sebelum operasional jalan tol

t : setelah operasional jalan tol

Rata-rata pendapatan pelaku UMKM telur asin sebelum beroperasinya jalan tol adalah Rp 33.341.635,00- per bulan, sedangkan rata-rata pendapatan pelaku UMKM telur asin setelah beroperasinya jalan tol adalah Rp 13.261.725,00- per bulan. Dengan demikian telah terjadi rata-rata penurunan pendapatan pelaku UMKM telur asin sebesar 58,31%.

Tabel 1.7
 Hasil Uji Paired Sample t-Test Pendapatan Pelaku UMKM Sebelum dan Sesudah Beroperasinya Jalan Tol Pejagan-Pemalang

Uraian	Sebelum Beroperasinya Jalan Tol	Sesudah Beroperasinya Jalan Tol
Jumlah Sampel	40	40
Rata-rata pendapatan	33.341.625,00	13.261.725,00
Correlation	0,892	
Sig	0,000	
t-hitung	6,713	
t-tabel	2,021	

Sumber: data primer, diolah menggunakan SPSS 23

Berdasarkan Tabel 1.7 dapat diketahui bahwa tingkat korelasi pendapatan sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol cukup besar, yaitu 0,89 persen. Selanjutnya nilai signifikansi pada hasil uji beda adalah 0,000 dan nilai t hitung 6,713. Hasil uji tersebut menunjukkan bahwa nilai signifikansi kurang dari 5% dan nilai t hitung lebih besar dari t tabel. Artinya Ho ditolak dan Ha diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pendapatan pelaku UMKM telur asin sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol signifikan berbeda, yaitu telah terjadi penurunan pendapatan.

2) Mata Pencaharian

Berdasarkan hasil observasi ditemukan hasil bahwa 28 KK telah mengalami perubahan mata pencaharian. 18 KK berubah dari petani menjadi wiraswasta, 10 KK berubah dari buruh menjadi wiraswasta dan 2 KK berubah dari kuli bangunan menjadi wiraswasta. Dengan demikian telah terjadi perubahan mata pencaharian sebesar 1,57% di Desa Banjaratma

Dengan mengasumsikan bahwa perubahan jumlah KK sebesar 1,57% tiap desa yang berdasar pada perubahan mata pencaharian di Desa Banjaratma. Maka perubahan KK secara keseluruhan sebagai berikut;

- a) Desa Siasem (Kecamatan Wanasari) merupakan desa yang paling besar mengalami perubahan mata pencaharian, yaitu 110 KK, sedangkan Desa Sutamaja merupakan desa yang paling sedikit mengalami perubahan mata pencaharian, yaitu 15 KK;
- b) Jumlah KK yang mengalami perubahan mata pencaharian dari 19 desa yang terkena dampak pembangunan jalan tol secara langsung adalah 747 KK

3) **Aksesibilitas**

Aksesibilitas yang dimaksud adalah akses warga desa menuju lokasi tertentu setelah adanya pembangunan jalan tol yang melewati desa. Bangunan fisik jalan tol yang melewati desa berdampak pada perubahan aksesibilitas. Dalam penelitian ini lokasi yang digunakan sebagai sampel adalah;

- a) Akses ke lokasi kerja (pertanian)
- b) Akses ke pusat kesehatan (rumah sakit dan puskesmas)
- c) Akses ke tempat pendidikan
- d) Akses ke pasar
- e) Akses ke Balai Desa

Tabel 1.8
Pendapat Responden mengenai Waktu Tempuh ke Lokasi Tertentu

No	Lokasi Tujuan	Waktu Tempuh	
		Berubah	Tidak Berubah
1	Tempat Kerja	32	8
2	Pusat Kesehatan	0	40
3	Tempat Pendidikan	0	40
4	Pasar	0	40
5	Balai Desa	0	40

Sumber: data primer

Berdasarkan tabel 1.8 dapat diketahui bahwa 40 responden berpendapat bangunan fisik jalan tol tidak berdampak terhadap akses ke pusat kesehatan, tempat pendidikan, pasar dan balai desa. Hal tersebut berdasarkan jumlah responden yang berpendapat adalah 0 (nol). Bangunan fisik jalan tol hanya berdampak pada akses ke tempat kerja (pertanian).

Berdasarkan tabel 1.8 dapat diketahui bahwa 32 responden (80%) setuju keberadaan jalan tol mengakibatkan waktu tempuh ke lokasi kerja (pertanian) menjadi relatif lebih lama. Sedangkan 8 responden (20%) tidak setuju keberadaan jalan tol mengakibatkan waktu tempuh ke lokasi kerja menjadi lebih lama.

Bangunan fisik jalan tol cenderung hanya berdampak pada akses ke lokasi kerja dan tidak berpengaruh terhadap akses ke pusat kesehatan, tempat pendidikan, pasar dan balai desa. Hal tersebut dikarenakan akses ke pusat kesehatan, tempat pendidikan, pasar dan Balai Desapada umumnya menggunakan jalan utama desa, dimana dalam

pembangunan jalan tol akan dibangun terowongan atau jembatan, sehingga waktu tempuh tidak berubah. Berbeda dengan akses ke lokasi kerja (pertanian), dimana hanya jalan tertentu yang dibangun terowongan atau jembatan, sehingga beberapa petani harus memutar jalan untuk mencapai lokasi kerja.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan, kesimpulan penelitian ini adalah sebagai berikut:

Lahan yang terkena pembebasan terdiri dari 118,51 hektar (88,85%) lahan sawah, 10,46 hektar (6,36%) lahan tegalan dan 15,10 hektar (4,79%) lahan pemukiman. Secara keseluruhan total lahan yang telah dibebaskan adalah 144,07 hektar.

Hasil nilai indeks untuk persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol memiliki skor 81,16. Nilai tersebut menunjukkan masyarakat sangat tidak setuju adanya pembangunan jalan tol. Pembangunan jalan tol berdampak terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kabupaten Brebes. Dampak terhadap kondisi sosial antara lain: 1) Penurunan hubungan sosial, masyarakat yang berada disebelah selatan jalan tol dan masyarakat yang berada disebelah utara jalan tol mengalami penurunan komunikasi; 2) Persepsi masyarakat desa terhadap dunia pendidikan meningkat; 3) Tingkat kesehatan terganggu akibat timbulnya masalah kebisingan, polusi udara dan debu, genangan air dan getaran.

Dampak pembangunan jalan tol terhadap kondisi ekonomi antara lain: 1) Perubahan tingkat pendapatan pelaku UMKM telur asin. Hasil uji beda menunjukkan bahwa signifikan terjadi perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol dengan tingkat korelasi 0,89 persen. Rata-rata pendapatan pelaku UMKM telur asin sebelum beroperasinya jalan tol adalah Rp 33.341.635,00- sedangkan rata-rata pendapatan setelah beroperasinya jalan tol adalah Rp 13.261.725,00-. Nilai tersebut menunjukkan adanya rata-rata penurunan pendapatan sebesar 58,31%; 2) Perubahan mata pencaharian. Terdapat 747 KK dari 19 desa telah mengalami perubahan mata pencaharian; 3) Aksesibilitas, yaitu akses ke lokasi kerja (pertanian) menjadi relatif lebih lama, sedangkan untuk akses ke tempat kesehatan, tempat pendidikan, pasar dan balai desa tidak mengalami perubahan.

SARAN

Saran dalam penelitian ini ditunjukkan kepada pihak Pemerintah Kabupaten Brebes dan Pengelola Jalan Tol Pejagan-Pemalang atau stakeholder lainnya yang terkait. Adapun saran tersebut antara lain:

- 1) Pembuatan zona hijau sebagai upaya untuk mengatasi dampak negatif polusi udara dan suara yang dirasakan masyarakat, khususnya bagi mereka yang bertempat tinggal disekitar bangunan fisik jalan tol.
- 2) Memberikan pelatihan penanaman dengan metode intensifikasi kepada petani, baik yang terkena pembebasan lahan maupun yang tidak, sehingga petani mampu mengoptimalkan lahan yang terbatas untuk menjaga tingkat produksi
- 3) Memberikan pelatihan kewirausahaan terhadap masyarakat desa, sehingga kecenderungan dan ketergantungan untuk bekerja di sektor pertanian dapat dikurangi. Disamping itu juga dapat digunakan untuk mengurangitingkat pengangguran di desa.
- 4) Memberikan kompensasi terhadap warga yang mengalami masalah kebisingan, getaran dan polusi udara yang ditimbulkan akibat operasional jalan tol. Kompensasi dapat diberikan dalam bentuk uang tunai, asuransi kesehatan atau bentuk lainnya.
- 5) Membuat pasar kuliner untuk mendorong tumbuhnya wiraswastawan baru dan membuka kesempatan kerja bagi masyarakat Brebes, sehingga dapat dijadikan sebaga solusi bagi pelaku usaha telur asin yang gulung tikar akibat operasional jalan tol.
- 6) Memanfaatkan keberadaan jalan tol untuk mengoptimalkan sektor pariwisata yang ada di Brebes. Sektor pariwisata memiliki *multiplier effect* yang besar. Kemajuan sektor pariwisata akan menggerakkan sektor ekonomi lainnya, seperti pedagang telur asin, batik, nelayan, jasa transportasi dan bentuk usaha lainnya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Badan Perencanaan Pembangunan Penelitian dan Pengembangan Daerah, Baperlitbangda Kabupaten Brebes atas dukungan pendanaan sehingga kegiatan penelitian kajian dampak pembangunan jalan tol terhadap perekonomian masyarakat Kabupaten Brebes dapat terlaksana dengan baik, serta pihak-pihak lain yang telah membantu dalam pelaksanaan kegiatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Berminas, S. F. (2014). *Proses Negosiasi dalam Penetapan Ganti Rugi Pengadaan Tanah Guna*. Semarang: Universitas Diponegoro
- Devitasari, T. (2016). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial dan Ekonomi Penduduk di Daerah Kecamatan Wringanom Kabupaten Gressik*. *Swara Bumi*, 197-207.
- Intani, S. (2016). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial-Ekonomi Masyarakat di Kecamatan Jetis Kecamatan Mojokerto*. *Swara Bhumi e-Journal Pendidikan Geografi FIS Unesa*, 9-12.
- Khalifan, M. N. (2017). *Proses Pembebasan Lahan Proyek Jalan Tol Pejagan-Pemalang Oleh Badan Pertanahan Nasional/Agraria dan Tata Ruang Kabupaten Pemalang*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Khasanah, U., Nugraha, N., & Kokotiasa, W. (2017). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi*. *Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, 108-120.
- Mangkoesebroto, D. G. (2014). *Ekonomi Publik*. Yogyakarta: BPFE.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (2007). *Analisis Data Kualitatif, Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Muhammad Harun, S. (2017). *Pembangunan Jalan Tol Sutami Terhadap Nilai Lahan di Sekitarnya*. Makasar: Universitas Sulawesi Barat.
- Mulyawan, S. (2015). *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan*. Bandung: Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Jati Bandung.
- Musgrave, R. A. (1959). *The Theory of Public finance*. New York: Mc Graw Hill.
- PUPR, B. d. (2014). *Peluang Investasi Jalan Tol di Indonesia*. Jakarta: BPJT dan Kementerian PURP.
- Selong, H. (2011, Januari Saturday). *Ragam Mata Pencaharian Penduduk Indonesia*. Retrieved from ProdoGeografi.blogspot.com: <http://prodigeografi.blogspot.com/2011/01/mata-pencaharian.html>
- sosiologibudaya.wordpress.com*. (2011, Mei Monday). Retrieved from Gaya Hidup (bergaya untuk hidup): <https://sosiologibudaya.wordpress.com/2011/05/18/gaya-hidup/>
- Badan Pusat Statistik (2016). *Sensus Ekonomi 2016, Analisis Hasil Listing*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes .

- Badan Pusat Statistik (2018). *Distribusi PDRB Kabupaten Brebes Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 2010-2017 (persen)* . Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik (2018). *Kabupaten Brebes dalam Angka 2018*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik (2018). *Kecamatan Brebes dalam Angka 2018*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik (2018). *Kecamatan Bulakamba dalam Angka 2018*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik (2018). *Kecamatan Kersana dalam Angka 2018*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik (2018). *Kecamatan Tanjung dalam Angka 2018*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik (2018). *Kecamatan Wanasari dalam Angka 2018*. Kabupaten Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Stanley, John, Janet S., Roslyne H. 2017. *How Great Cities Happen : Integrating People, Land Use and Transport*. Cheltenham : Edward Elgar Publishing
- Mukhlis. 2009. Ekternalitas, *Pertumbuhan Ekonomi dan Pembangunan Berkelanjutan dalam Perspektif Teoritis*. *Jurnal Ekonomi Bisnis*, 191-199.
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang *Jalan Tol*.
- Sumaryoto. (2010). *Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik-Sosial dan Ekonomi Lingkungannya*. *Journal Rural and Development*, 161-167.
- Todaro. (1998). *Pembangunan Ekonomi Dunia Ketiga, Edisi keenam*. Jakarta: Erlangga.
- Utami, E. U., Kamal, B., & Rahmadiane, G. D. (2018). *Dampak Pembangunan Jalal Tol Brexit Terhadap Kondisi Mata Pencaharian dan Pendapatan UMKM Telor Asin*. *Jurnal Monex*, 423-429.
- Wijaya, T. (2013). *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Jogjakarta: Graha Ilmu.
- Zarina. (2014). *Dampak Pembangunan Tol Gempol Pasuruan Terhadap Kondisi Sosial-Ekonomi Penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan*. *Swara-Bumi*, 50-57.