

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
BAKAUHENI-TERBANGGI BESAR TERHADAP KEHIDUPAN  
SOSIAL EKONOMI PENDUDUK SEKITAR GERBANG TOL  
DI KELURAHAN KORPRI RAYA  
KOTA BANDARLAMPUNG**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**EGI LOVEYAN JAYA**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDARLAMPUNG  
2018**

## **ABSTRACT**

### **THE IMPACT OF TOLL ROAD DEVELOPMENT BAKAUHENI-TERBANGGI BESAR ON LIFE POPULATION IS ABOUT SOCIO ECONOMIC TOLL GATE IN KELURAHAN KORPRI RAYA THE TOWN OF BANDARLAMPUNG**

**By**

**EGI LOVEYAN JAYA**

This study aims to know and explain about the construction of Bakauheni-Terbanggi Basar toll road Social taxonomy of the community around the toll gate in Korpri Raya Kota Bandarlampung. This research uses quantitative method with total sample of 93 head of family. Data analysis is done through the data presentation stage in the form of table or frequency distribution and cross tabulation, calculation of central tendency measure and calculation of spread size. The result of research shows that the social impact of toll road development is the decreasing of income of the citizens of Korpri Raya and people tend to choose two-wheeled vehicles compared to public transportation increase of 9.67%. Social interaction seen from the intensity of community communication experienced a non-significant change, the activity of patrols increased by 18.27%. Economic impact of toll road development is the people who originally worked as farmers lost their livelihood due to the conversion of agricultural land into toll road caused the majority of respondents as rough workers, many workers or contractors need building materials so that many material shops grow in Korpri Raya, has very good to give the potential success higher the majority of respondents still open business so as to increase the number of people who sell for 38.70%. The toll road construction project which requires a lot of hired workers in the process of making the farmers change the profession as a rough worker, the number of citizens who switched professions this year has increased by 39.78%, because the construction of toll roads provides ease of access and smooth distribution of goods and services also creates business opportunities and work, this makes the economic life of citizens experiencing rapid changes.

**Keywords:** Development Impact, Socio Economic, Toll Road, Bakauheni, Terbanggi Besar]

**ABSTRAK**

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
BAKAUHENI-TERBANGGI BESAR TERHADAP KEHIDUPAN  
SOSIAL EKONOMI PENDUDUK SEKITAR GERBANG TOL  
DI KELURAHAN KORPRI RAYA  
KOTA BANDARLAMPUNG**

**Oleh**

**EGI LOVEYAN JAYA**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat sekitar gerbang tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jumlah sampel sebanyak 93 kepala keluarga. Analisis data dilakukan melalui tahapan penyajian data dalam bentuk tabel atau distribusi frekuensi dan tabulasi silang, penghitungan ukuran tendensi sentral dan penghitungan ukuran penyebaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dampak sosial pembangunan jalan tol adalah menurunnya pendapatan warga korpri raya dan masyarakat cenderung memilih kendaraan roda dua dibandingkan kendaraan umum peningkatan sebesar 9,67%. Interaksi sosial yang dilihat dari intensitas komunikasi masyarakat mengalami perubahan yang tidak signifikan, kegiatan ronda mengalami peningkatan sebesar 18,27%. Dampak ekonomi pembangunan jalan tol adalah warga yang semula bekerja sebagai petani kehilangan mata pencarian akibat alih fungsi lahan pertanian menjadi jalan tol menyebabkan mayoritas responden sebagai pekerja kasar, banyak pekerja atau kontraktor membutuhkan bahan bangunan sehingga banyak toko material tumbuh berkembang di Kelurahan Korpri Raya, akses tol sudah sangat baik memberikan potensi keberhasilan semakin tinggi mayoritas responden tertarik membuka usaha sehingga meningkatkan jumlah masyarakat yang berjualan sebesar 38,70%. Proyek pembangunan jalan tol yang membutuhkan banyak pekerja kasar pada proses pengerjaannya menyebabkan petani mengubah profesinya sebagai pekerja kasar, jumlah warga yang beralih profesi tahun ini mengalami peningkatan sebesar 39,78%, karena pembangunan jalan tol memberikan kemudahan akses serta memperlancar distribusi barang dan jasa juga menciptakan peluang usaha maupun kerja, hal ini menjadikan kehidupan ekonomi warga mengalami perubahan yang meningkat pesat.

Kata Kunci: Dampak Pembangunan, Sosial Ekonomi, Jalan Tol, Bakauheni, Terbanggi Besar

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
BAKAUHENI-TERBANGGI BESAR TERHADAP KEHIDUPAN  
SOSIAL EKONOMI PENDUDUK SEKITAR GERBANG TOL  
DI KELURAHAN KORPRI RAYA  
KOTA BANDARLAMPUNG**

**Oleh  
EGI LOVEYAN JAYA**

**Skripsi**

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar  
SARJANA SOSIOLOGI**

**Pada**

**Jurusan Sosiologi  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDARLAMPUNG  
2018**

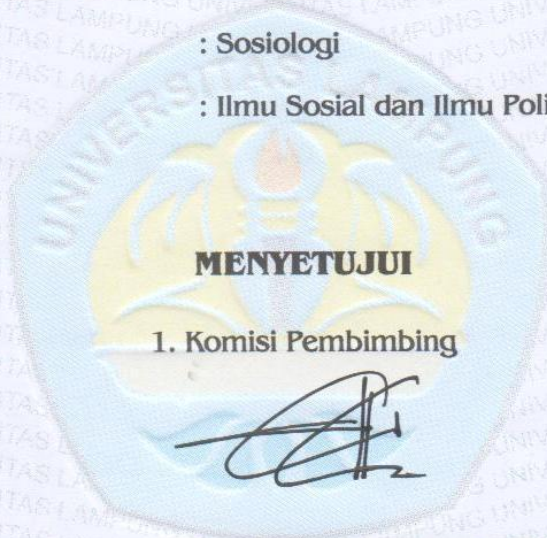
**Judul Skripsi : DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL  
BAKAUHENI-TERBANGGI BESAR  
TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL  
EKONOMI PENDUDUK SEKITAR  
GERBANG TOL DI KELURAHAN  
KORPRI RAYA KOTA BANDARLAMPUNG**

**Nama Mahasiswa : Egi Loveyan Jaya**

**Nomor Pokok Mahasiswa : 1346011004**

**Jurusan : Sosiologi**

**Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**MENYETUJUI**

**1. Komisi Pembimbing**

**Drs. I Gede Sidemen, M.Si.**

**NIP 19580415 198603 1 004**

**2. Ketua Jurusan Sosiologi**

**Drs. Ikram, M.Si.**

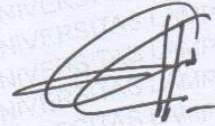
**NIP 19610602 198902 1 001**



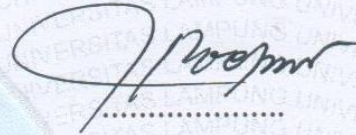
**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

**Ketua : Drs. I Gede Sidemen, M.Si.** .....



**Penguji Utama : Dr. Erna Rochana, M.Si.** .....



**2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**Dr. Syarif Makhya**  
NIP. 19590803 198603 1 003



**Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 3 Mei 2018**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar Akademik (Master/Sarjana/Ahli Madya), baik di Universitas Lampung maupun di Perguruan Tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan Tim Pembimbing dan Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 12 April 2018  
Yang membuat pernyataan,



Egi Loveyan Jaya  
NPM. 1346011004

## RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Egi Loveyan Jaya dilahirkan di Bandarlampung. Pada Tanggal 15 Juli 1995, merupakan anak pertama dari dua bersaudara, buah hati dari pasangan Bapak Sugiyo, S.Pd dan Ibu Aeni Wibawati, S.Ag

Penulis memulai pendidikan taman kanak kanak di Sekolah TK Al-Azhar 2 Way Halim Bandarlampung telah diselesaikan pada tahun 2001. Pada tahun 2001 penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Dasar Negeri 1 Tanjung Senang Bandarlampung dan selesai pada tahun 2007. Penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama Negeri (SMPN) 19 Bandarlampung pada tahun 2007 dan selesai pada tahun 2010. Pada tahun 2010 penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 5 Bandarlampung dan selesai pada tahun 2013. Pada tahun 2013 penulis terdaftar sebagai mahasiswa di Universitas Lampung pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Sosiologi.

Pada tahun 2014 penulis melaksanakan Kuliah Kerja Lapangan (KKL) di daerah Bandung dan Yogyakarta. Selain itu penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa/pekon Soka Kecamatan Punduh Pidada Kabupaten Pesawaran pada tahun 2016.



# MOTTO

*"Ilmu itu lebih baik daripada harta. Ilmu akan menjaga engkau dan engkau menjaga harta. Ilmu itu penghukum (hakim) sedangkan harta terhukum. Kalau harta itu akan berkurang apabila dibelanjakan, tetapi ilmu akan bertambah apabila dibelanjakan."*

*(Sayidina Ali bin Abi Thalib)*

*"Gantungkan cita-cita mu setinggi langit! Bermimpilah setinggi langit. Jika engkau jatuh, engkau akan jatuh di antara bintang-bintang."*

*(Bung Karno)*

## *PERSEMBAHAN*

*Terucap syukur kehadirat Allah SWT, kupersembahkan  
karya ini*

*sebagai tanda cinta, kasih sayang dan baktiku kepada :*

*Bapakku Sugiyo S.Pd, Ibuku Aeni wibawati S.Ag*

*Adikku Aprilia Mayang Asih*

*yang selalu memberikan dorongan moril yang sangat begitu  
penting buat saya pribadi , juga selama ini telah memberikan  
kasih sayangnya dari ku engkau timang hingga kelak ku  
mandiri, serta tiada hentinya selalu*

*mendoakan anak-anaknya.*

*Sahabat- sahabatku tercinta dan seluruh keluarga besarku*

*Para pendidik dan teman- teman kampus yang memberikan  
semangat untukku*

*Serta ALMAMATERKU tercinta*

## SANWACANA

*Assalamua'alaikum Wr. Wb.*

Puji syukur Penulis ucapkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, Karena atas rahmat dan hidayah-nya skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi dengan judul “**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL BAKAUHENI-TERBAGGI BESAR TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI PENDUDUK SEKITAR GERBANG TOL DI KELURAHAN KORPRI RAYA KOTA BANDARLAMPUNG**” adalah salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sosiologi di Universitas Lampung.

Penulis menyadari, bahwa apa yang ditulis dalam skripsi ini tidak lah terlepas dari bantuan berbagai pihak yang telah memberikan bantuan dan bimbingannya sehingga dapat menjadi lebih baik. Untuk itu dalam kesempatan kali ini dengan segala hormat, penulis mengucapkan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Bapak Dr. Syarief Makhya selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu politik.
2. Bapak Drs. Ikram, M.Si selaku Ketua Jurusan Sosiologi
3. Bapak Drs. I Gede Sidemen, M.Si. selaku dosen pembimbing, terimakasih atas waktu, motivasi, bimbingan saran dan kesabarannya dalam proses skripsi ini sehingga saya dapat menyelesaikan studi di Universitas Lampung

4. Ibu Dr. Erna Rochana, M.Si selaku dosen penguji utama. Terima kasih untuk segala bentuk masukan dan saran-saran nya pada seminar proposal, seminar hasil hingga pada sidang akhir.
5. Bapak Teuku Fahmi, S.Sos., M.Krim selaku pembimbing akademik yang telah turut membantu dalam proses akademik berlangsung
6. Seluruh dosen di jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung Yang telah memberikan penulis dengan ilmu pengetahuan selama mejalani masa perkuliahan
7. Ayahhandaku tercinta Sugiyo,SPd, terimakasih untuk semua jeripayahmu selama ini. Terimakasih untuk emua dukungan serta doa mu selama ini hingga aku bisa menyelesaikan studiku dengan baik. Semoga aku senantiasa selalu membanggakan dan membahagiakan mu sekarang hingga nanti.
8. Ibunda tercinta Dra. Aeni Wibawati. S.Ag, terimakasih untuk seluruh kasih sayang doa, dukungan serta pelukan dan cium mu selama ini. Terimakasih atas semua pengorbanan mu selama ini. Semoga aku bisa membanggakan dan membahagiakan mu sekarang hingga nanti.
9. Untuk adikku tersayang Aprilia Mayang Asih. Terimakasih atas semua dukungan dan doanya selama ini.
10. Tersepesial di dalam lubuk hati yang dalam farisa syarifah, S.Pd terimakasih untuk semua support dan bantuannya dan jika Allah menghendaki semoga iya akan menjadi makmum ku kelak.
11. Camat sukarama serta staff terimakasih telah memberikan bantuan serta informasi kepada penulis



12. Kepada teman seperjuangan Sosiologi 2013. Terimakasih atas kebersamaannya selama ini. Khususnya Angsori, Ari, Arifin, Dila, Elsa, Ibrohim, Mentari, Panca, Rendi, Sindy, Tiwi, dan Vikky.
13. Teman- teman KKN di Desa Soka Kecamatan Punduh Pidada Kabupaten pesawaran, kak Dedi Arianto, Claudia Hutahuruk, Anis Anzanis, Uti dan Udin serta ibu dan bapak induk semang. Saya dengan segenap hati yang terdalam mengucapkan banyak terimakasih atas pengalaman yang sangat berharga saya merasa mendapat pengalaman hidup serta perktek keilmuan saya bisa saya terapkan langsung di masyarakat. Semoga kita bisa tetap terus saling jaga tali silaturahmi meski pun sudah sulit untuk ketemu karena kesibukan masing-masing serta tuntutan masa depan.

Semoga Allah SWT membalas segala amal kebaikan kita. Penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan pembaca pada umumnya.

Wassalamua'alaikum Wr. Wb.

Bandarlampung, 16 April 2018

Penulis

Egi Loveyan Jaya

## DAFTAR ISI

Halaman

### DAFTAR ISI

### DAFTAR TABEL

### DAFTAR LAMPIRAN

#### BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Pembatasan Masalah .....	5
1.3 Rumusan Masalah .....	6
1.4 Tujuan Penelitian .....	6
1.5 Kegunaan Penelitian .....	6

#### BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Tentang Jalan Tol .....	7
2.1.1 Pengertian Jalan Tol.....	7
2.1.2 Manfaat dan Tujuan Pembangunan Jalan Tol.....	8
2.2 Tinjauan tentang Jalan Tol di Indonesia .....	10
2.3 Latar Belakang Pembangunan Jalan Tol lintas Bakauheni- Terbanggi Besar .....	12
2.4 Tujuan Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar.....	13
2.5 Manfaat Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar bagi Masyarakat.....	17
2.6 Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat .....	19
2.7 Kerangka Pikir .....	31

#### BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Tipe Penelitian .....	36
3.2 Lokasi Penelitian .....	36
3.3 Definisi Konseptual dan Operasionalisasi Variabel .....	37
3.4 Populasi dan Sampel .....	39
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	40

3.6 Teknik Pengolahan Data .....	41
3.7 Teknik Analisis Data.....	41

#### **BAB IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

4.1 Letak Kelurahan Korpri Raya .....	43
4.2 Keadaan Geografi .....	44
4.3 Kependudukan .....	44
4.4 Komposisi Penduduk menurut MataPencapaian .....	45
4.5 Komposisi Penduduk berdasarkan Kelompok Umur.....	46
4.6 Komposisi Penduduk menurut Tingkat Pendidikan .....	46
4.7 Infrastruktur .....	47
4.7.1 Sarana Transportasi.....	48
4.7.2 Sarana Pendidikan.....	48
4.7.3 Sarana Keagamaan.....	50
4.7.4 Sarana Kesehatan .....	51
4.8 Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat .....	52
4.8.1 Kehidupan Sosial .....	52
4.8.2 Kehidupan Ekonomi .....	54

#### **BAB V. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

5.1 Deskripsi Hasil Penelitian.....	56
5.2 Karakteristik Responden .....	57
5.3 Sebaran Responden berdasarkan Umur .....	57
5.4 Sebaran Responden berdasarkan Jenis Kelamin.....	58
5.5 Sebaran Responden berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	59
5.6 Sebaran Responden berdasarkan Matapencapaian .....	60
5.7 Sebaran Responden berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	61
5.8 Dampak Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar Terhadap Kehidupan Sosial Masyarakat di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung .....	64
5.8.1 Gaya Hidup .....	64
5.8.1.1 Pakaian.....	65
5.8.1.2 Pakaian baru hari raya.....	66
5.8.1.3 Tempat membeli Pakaian.....	68
5.8.1.4 Kepemilikan kendaraan bermotor.....	69
5.8.1.5 Kepemilikan kendaraan roda empat.....	71
5.8.2 Interaksi Sosial.....	72
5.8.2.1 Komunikasi .....	72
5.8.2.2 Kegiatan Ronda.....	74
5.8.2.3 Pengajian.....	75
5.8.2.4 Yasinan .....	76
5.8.2.5 Gotong-royong.....	78
5.9 Dampak Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar Terhadap Kehidupan Ekonomi Masyarakat di KelurahanKorpri Raya Kota Bandarlampung .....	79
5.9.1 Penyerapan Angkatan kerja.....	79
5.9.1.1 Bidang pekerja .....	80

5.9.2 Usaha-usaha Baru .....	81
5.9.2.1 Jenis Usaha.....	82
5.9.2.2 Jumlah masyarakat yang berjualan .....	83
5.9.2.3 Minat membuka usaha .....	85
5.9.3 Perubahan Profesi .....	85
5.9.3.1 Jenis perubahan pekerjaan .....	86
5.9.3.2 Alasan beralih profesi .....	87
5.9.3.3 Jumlah yang melakukan perubahan profesi .....	88
5.9.3.4 Kondisi kehidupan warga yang mengalami profesi .....	89
5.10 Pembahasan Hasil Penelitian .....	91

## **BAB VI. KESIMPULAN DAN SARAN**

6.1 Simpulan .....	101
6.2 Saran .....	103

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel :</b>	<b>Halaman</b>
1. Tabel 1.1 Jumlah Penduduk menurut Umur dan Jenis Kelamin di Kecamatan Sukarame Tahun 2015.....	3
2. Tabel 4.1 Jumlah Penduduk di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Matapencapaian Tahun 2016.....	44
3. Tabel 4.2 Komposisi penduduk di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan kelompok Umur dan Jenis kelamin Tahun 2016.....,,.....	45
4. Tabel 4.3 Komposisi penduduk Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2016.....	46
5. Tabel 4.4 Sarana pendidikan di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Jenjang Pendidikan tahun 2015.....	48
6. Tabel 4.5 Komposisi penduduk menurut Agama di Kelurahan Korpri Raya .....	49
7. Tabel 4.6 Sarana keagamaan di Kelurahan Korpri Raya Tahun 2016.....	50
8. Tabel 4.7 Sarana kesehatan di Kelurahan Korpri Raya Tahun 2015 .....	51
9. Tabel 5.1 Distribusi kepala keluarga di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan umur.....	56
10. Tabel 5.2 Distribusi Responden berdasarkan Jenis kelamin .....	57
11. Tabel 5.3 Distribusi Responden berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	58
12. Tabel 5.4 Distribusi Kepala keluarga di Kelurahan Korpri Raya Berdasarkan Matapencapaian.....	59

13. Tabel 5.5 Distribusi Responden berdasarkan Tingkat Pendapatan satu Bulan Tahun 2017.....	61
14. Tabel 5.6 Intensitas membeli pakaian Tahun lalu pakaian Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya .....	64
15. Tabel 5.7 Membeli baju baru saat hari besar Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya .....	66
16. Tabel 5.8 Tempat membeli pakaian warga Kelurahan Korpri Raya Tahun yang lalu dan Tahun ini .....	67
17. Tabel 5.9 Kepemilikan kendaraan roda dua Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya.....	69
18. Tabel 5.10 Kepemilikan kendaraan roda empat Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya .....	71
19. Tabel 5.11 Intensitas komunikasi Masyarakat di Kelurahan Korpri Raya Tahun lalu dan Tahun ini .....	73
20. Tabel 5.12 Intensitas mengikuti kegiatan ronda Tahun yang lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya.....	75
21. Tabel 5.13 Intensitas mengikuti kegiatan pengajian Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya.....	77
22. Tabel 5.14 Intensitas mengikuti kegiatan Yasinan Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya .....	78
23. Tabel 5.15 Intensitas mengikuti kegiatan Gotongroyong Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya .....	81
24. Tabel 5.16 Bidang pekerjaan warga yang bekerja didalam proyek Pembangunan Jalan Tol di Kelurahan Korpri Raya.....	82
25. Tabel 5.17 Jumlah masyarakat yang Bekerja dalam proyek Pembangunan Jalan Tol ini di Kelurahan Korpri Raya.....	83

26. Tabel 5.18 Jenis usaha yang ada disekitar akses Jalan Tol di Kelurahan Korpri Raya .....	85
27. Tabel 5.19 Jumlah masyarakat yang berjualan disekitar akses Jalan Tol Tahun lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya.....	87
28. Tabel 5.20 Minat Responden untuk membuka usaha disekitar akses jalan Tol di Kelurahan Korpri Raya .....	89
29. Tabel 5.21 Jenis Perubahan Pekerjaan akibat Proyek Pembangunan Jalan Tol di Kelurahan Korpri Raya .....	90
30. Tabel 5.22 Alasan beralih profesi dari adanya Proyek Pembangunan Jalan Tol di Kelurahan Korpri Raya .....	92
31. Tabel 5.23 Jumlah penduduk yang mengalami perubahan pekerjaan pada Tahun yang lalu dan Tahun ini di Kelurahan Korpri Raya.....	93
32. Tabel 5.24 Kondisi kehidupan warga yang mengalami perubahan pekerjaan di Kelurahan Korpri Raya.....	94

## **DAFTAR LAMPIRAN**

### Lampiran

1. Kuesioner
2. Dokumentasi
3. Surat Izin Penelitian



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Pada dasarnya pembangunan di Indonesia menekankan pada peningkatan taraf hidup masyarakat melalui dana APBN dan kerjasama dengan pihak swasta. Pembangunan tersebut bertujuan untuk melakukan pemerataan sehingga pemerintah terus berupaya untuk memenuhi hak-hak dasar masyarakat. Melalui program-programnya, banyak sekali program pemerintah, salah satunya adalah pembangunan infrastruktur jalan (termasuk pembangunan jalan tol, yang merupakan salah satu prioritas utama pemerintah).

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*.

Dalam perkembangannya, jalan tol di Indonesia banyak dibangun di pulau-pulau besar. Yang sangat terkenal adalah jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi (Jagorawi) yang merupakan jalan tol pertama di Indonesia (dibangun pada tahun 1978).

Saat ini Indonesia telah memiliki 53 jalan tol. Jumlah jalan tol ini akan bertambah melalui pembangunan infrastruktur yang direncanakan oleh pemerintah. Salah satu jalan tol yang masih dalam tahap pembangunan pada saat ini adalah jalan tol lintas Sumatra. Jalan tol tersebut akan dibangun sejauh 2600 kilometer, dimulai dari Provinsi Lampung sampai Provinsi Aceh. Pada tahap pertama, pengerjaan jalan tol dimulai dari ruas jalan tol Bakauheni sampai Terbanggi Besar (sepanjang 140,41 kilometer). Saat ini jalan tol Bakauheni-Terbanggi besar yang telah selesai dalam proses pengerjaannya (untuk zona 1) di Bakauheni baru sepanjang 8,9 km dan zona 2 (di Kecamatan Penengahan) sepanjang 2,7 kilometer dari keseluruhan total zona yang sudah masuk proses pembangunan sepanjang 12,6 kilometer (Tribun Lampung, 2016).

Kelurahan Kopri Raya merupakan salah satu wilayah yang akan dilintasi jalan tol. Selain itu, di wilayah tersebut juga direncanakan akan dibangun gerbang tol yang merupakan akses pintu keluar dan masuk kendaraan untuk wilayah Kota Bandarlampung.

Korpri Raya merupakan Kelurahan yang memiliki luas wilayah 250 Ha. Saat ini di Kelurahan Korpri Raya terdapat 2 Kepala Lingkungan dan 19 RT (Rukun Tetangga). Wilayah Kelurahan Korpri Raya berbatasan langsung dengan Desa Way Huwi Kec. Jati Agung di sebelah Utara, Kelurahan Way Dadi Kec. Sukarame di sebelah selatan, Kelurahan Way Dadi Baru Kec. Sukarame di sebelah barat, dan Kelurahan Korpri Jaya Kec. Sukarame di sebelah timur.

Secara umum jumlah penduduk perempuan di Kelurahan Korpri Raya lebih banyak dibandingkan dengan penduduk Laki-lakinya. Tabel berikut ini menunjukkan jumlah penduduk menurut golongan umur dan jenis kelamin di Kelurahan Korpri Raya tahun 2016.

**Tabel 4.2 Komposisi Penduduk di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Kelompok Umur dan Jenis Kelamin Tahun 2016**

No	Kelompok umur	Jenis kelamin		Jumlah	Presentase (%)
		Laki-laki	Perempuan		
1	0-4 tahun	68	120	188	3,8
2	5-6 tahun	117	139	256	5,2
3	7-13 tahun	229	258	487	10,0
4	14-17 tahun	133	176	309	6,3
5	18-24 tahun	353	447	800	16,5
6	24-54 tahun	759	985	1.744	36,7
7	55 tahun keatas	463	585	1.048	21,5
Jumlah		2.122	2.710	4.832	100,0

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, Tahun 2016**

Karena letak Kelurahan Korpri Raya berada dekat dengan pusat kota atau pemerintahan dan akses lalu lintasnya yang mudah, serta tersedianya fasilitas-fasilitas umum seperti tempat perbelanjaan, perbankan, dan ketersediaan lapangan pekerjaan, banyak penduduk migran memilih tinggal di daerah tersebut. Hal ini menjadikan Korpri Raya sebagai salah satu kawasan permukiman yang padat penduduk di Kota Bandar Lampung. Hal tersebut disebabkan antusiasme masyarakat di Provinsi Lampung ataupun di luar Lampung untuk bekerja dan bermukim atau bertempat tinggal di kawasan Korpri Raya karena memungkinkan untuk meningkatkan taraf hidup mereka agar lebih baik.

Diperkirakan pembangunan tol Bakauheni-Terbanggi Besar yang melintasi kawasan Korpri Raya akan membawa dampak positif dan negatif bagi

masyarakat. Dampak positif pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar diantaranya adalah:

1. Jalan tol tersebut mampu mempercepat mobilisasi kendaraan.
2. Dapat menyerap tenaga kerja pada saat proses pembangunannya.
3. Mengurangi pengangguran.

Selain dampak positif yang dirasakan, terdapat beberapa dampak negatif yang juga diperkirakan muncul sebagai efek samping dari perkembangan suatu wilayah, dampak negatif pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar, diantaranya adalah:

1. Dapat mengurangi daerah resapan air dikarenakan banyaknya pohon yang ditebang untuk pembangunan jalan tol.
2. Masyarakat yang semula memiliki sawah dan kebun menjadi tidak memiliki, sehingga mempengaruhi penghasilannya.
3. Terjadinya pro dan kontra di tengah-tengah masyarakat akibat pembangunan jalan tol tersebut, seperti pertentangan antara pemerhati masalah lingkungan alam dan pihak pengelola jalan tol trans Sumatera (Koran-Sindo, 2016).

Selain dampak positif dan negatif sebagaimana dijelaskan diatas ada juga dampak lain yang juga mungkin timbul dan dapat mempengaruhi kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Dengan keberadaan jalan tol tersebut, waktu yang ditempuh akan cepat sehingga masyarakat menjadi individualis terhadap lingkungan sekitarnya, dan dapat meningkatkan jumlah kendaraan pribadi karena kemudahan mengakses daerah yang ingin dijangkau.

Pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar diharapkan dapat menjadi salah satu solusi atas permasalahan perekonomian masyarakat yang ada di sekitar jalan tol, diantaranya adalah memberikan kemudahan akses jalan dan dampak positif bagi keberlangsungan kegiatan distribusi barang dan jasa yang lebih baik. Sehubungan dengan hal itu maka peran masyarakat juga dibutuhkan dalam pelaksanaan proyek pembangunan jalan tol tersebut, yaitu dengan ikut menjalankan fungsi peraturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara langsung maupun tidak langsung.

Masyarakat dalam melakukan perannya wajib berhubungan dengan penyelenggaraan jalan tol di tiap-tiap tingkatan (Nasional, Provinsi, Kabupaten, Kota, dan Desa) melalui unit yang berfungsi melayani peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan tol (Appe, 2013).

Berdasarkan permasalahan di atas peneliti ingin meneliti tentang dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk sekitar gerbang tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung.

## **1.2 Pembatasan Masalah**

Mengingat luasnya masalah dalam penelitian ini dan terbatasnya kemampuan yang ada, maka hanya mengkaji tentang dampak pembangunan jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk di sekitar wilayah gerbang tol Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Bagaimana dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar gerbang tol di Kelurahan Korpri Raya Bandarlampung?

### **1.4 Tujuan penelitian**

Untuk mengetahui dan menjelaskan dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat sekitar gerbang tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung.

### **1.5 Kegunaan Penelitian**

Dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi para pejabat daerah, terutama Lurah Korpri Raya untuk mempersiapkan masyarakat dalam menghadapi dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan tentang Jalan Tol**

##### **2.1.1 Pengertian Jalan Tol**

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar. Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif, namun dalam keadaan tertentu jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif (UU No. 38/2004 tentang Jalan Pasal 44).

Pengguna jalan tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol (UU No. 38/2004 tentang Jalan Pasal 43 ayat 3). Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan waktu, dibandingkan apabilamelewati jalan non tol. Sementara Badan Usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui tarif tol yang dibayar pengguna jalan tol.

Pembangunan jalan tol dilakukan untuk memperlancar lalu lintas didaerah yang telah berkembang, meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi

barang dan jasa untuk menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, meringankan beban pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan, dan meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan (UU No. 38/2004 Pasal 43 ayat 1).

Manfaat strategis lainnya dari pembangunan jalan tol yakni membuka lapangan kerja skala besar, meningkatkan penggunaan sumber daya dalam negeri, seperti industri semen, baja dan jasa konstruksi, mendorong fungsi intermediasi bank, meningkatkan daya tarik investasi di Indonesia, meningkatkan kegiatan ekonomi di daerah yang dilalui jalan tol sebagai pendorong PDRB (Produk Domestik Regional Bruto), dan memperlancar kegiatan ekspor. Pembangunan jalan tol juga akan memacu kebangkitan sektor riil dengan terjadinya *multiplier effect* bagi perekonomian nasional (Pasaribu, 2009).

Jadi dapat disimpulkan, jalan tol adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban membayar dan merupakan jalan alternatif untuk jalan lintas dan jalan umum yang telah ada. Jalan tol diselenggarakan dengan tujuan meningkatkan efisiensi pelayanan distribusi barang dan jasa guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan perkembangan wilayah dengan memperhatikan rencana induk jaringan jalan.

### **2.1.2 Manfaat dan Tujuan Pembangunan Jalan Tol**

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005, jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan



jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Berdasarkan Undang-undang No. 38/2004 tentang Jalan, dinyatakan bahwa wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan (Pasal 45 (1&2)).

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

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

- a. Pembukaan lapangan kerja dalam skala besar.
- b. Peningkatan penggunaan sumber daya dalam negeri.
- c. Mendorong kembalinya fungsi intermediasi perbankan ke sektor investasi produktif demi terciptanya pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan.
- d. Meningkatkan kegiatan ekonomi di daerah yang dilalui jalan tol sebagai pendorong meningkatnya Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) dan memperlancar ekspor.

- e. Memacu kebangkitan sektor riil dengan menciptakan efek *multiplier* bagi perekonomian nasional (Syafaatun, 2009).

Namun demikian, dalam investasi jalan tol ini, terdapat beberapa resiko-resiko ketidakpastian yang dapat mengakibatkan pihak investor kurang tertarik dengan proyek infrastruktur jalan tol yang ditawarkan (Info BPJT, 2014).

## **2.2 Tinjauan tentang Jalan Tol di Indonesia**

Pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia sangat dibutuhkan karena dapat mengurangi inefisiensi akibat kemacetan pada ruas utama, serta untuk meningkatkan proses distribusi barang dan jasa terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, serta dapat mengembangkan wilayah tersebut menjadi sentra perekonomian.

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), pembangunan jalan tol di Indonesia dimulai pada tahun 1987 dengan dioperasikannya jalan tol Jagorawi dengan panjang 59 km (termasuk jalan akses), yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi. Pembangunan jalan tol yang dimulai tahun 1975 ini, dilakukan oleh pemerintah dengan dana dari anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri yang pengelolaannya diserahkan kepada PT. Jasa Marga (persero Tbk). Selanjutnya PT. Jasa Marga ditugasi oleh pemerintah untuk membangun jalan tol dengan pembebasan tanah yang dibiayai oleh pemerintah. Mulai tahun 1987, swasta mulai ikut berpartisipasi dalam investasi jalan tol (sebagai operator jalan tol) dengan menandatangani Perjanjian Kuasa Pengusahaan (PKP) dengan PT Jasa Marga. Hingga tahun 1987, 553 km jalan tol telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia. Dari total panjang

tersebut, 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan 135 km sisanya dioperasikan oleh swasta(Info BPJT Sejarah Jalan Tol, 2013).

Pada periode 1995 hingga 1997, dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km. Namun upaya ini terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997 yang mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39/1997.

Akibat penundaan tersebut, pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode 1997-2001.

Pada tahun 1998, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No.7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan infrastruktur jalan.Selanjutnya di tahun 2002, Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15/2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur. Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap perusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004, terbangun 4 ruas jalan tol dengan panjang total 41,80 km. Pada tahun 2004 diterbitkan Undang-undang No.38 tahun 2004 tentang Jalan yang mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga(Info BPJT Sejarah Jalan Tol, 2013).

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

pembangunannya ditunda pada tahun 1997 kembali dilakukan. Di masa yang akan datang, pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan menggunakan tiga pendekatan, yaitu pembiayaan penuh oleh swasta, program kerjasama swasta-publik (*Public Private Partnership/PPP*), serta pembiayaan pembangunan oleh pemerintah dengan operasi-pemeliharaan oleh swasta (Info BPJT Sejarah Jalan Tol, 2013).

### **2.3 Latar Belakang Pembangunan Jalan Tol Lintas Bakauheni-Terbanggi Besar**

Pada tanggal 20 Februari 2012, Menteri Badan Usaha Milik Negara (Dahlan Iskan) mengadakan sebuah pertemuan dengan para Gubernur yang ada di seluruh Sumatera di Griya Agung, Palembang, Sumatera Selatan. Pertemuan ini membahas tentang percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera.

Dalam pertemuan tersebut juga hadir Deputy Kementerian BUMN bidang infrastruktur (Sumaryanto), Direktur Utama PT Jasa Marga (Adityawarman), dan Direktur Pengembangan Usaha Jasa Marga (Abdul Hadi) (KPPIP.go.id, 2016).

Dikarenakan secara ekonomi pembangunan jalan tol di Sumatera masih terlalu berat, serta kurang diminati oleh investor, maka awalnya hanya disepakati untuk membangun perusahaan terlebih dahulu, lalu kemudian pembiayaannya ditanggung oleh Jasa Marga dan setiap Pemda yang ada di Sumatera. Pembagian tugasnya adalah, Pemda membebaskan tanah dan mencadangkan sejumlah lahan di sepanjang jalan tol untuk sebuah proyek bisnis pada masa depan yang akan dikelola bersama (Afriyadi, 2014).

Pada tahun 2014, Presiden RI (Susilo Bambang Yudhoyono) mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Dalam Perpres ini dinyatakan, sebagai langkah awal akan diupayakan tercapainya pembangunan jalan tol di Sumatera dan akan dilaksanakan pembangunan jalan tol pada empat ruas, yang meliputi ruas Medan-Binjai, ruas Palembang-Simpang Indralaya, ruas Pekanbaru-Dumai, dan ruas Jalan Tol Bakauheni-Terbangi Besar. Kemudian pada tahun 2015, Presiden RI (Joko Widodo) melakukan revisi terhadap peraturan jalan tol Sumatra tersebut dengan peraturan baru, yaitu Undang-undang Nomor 117 Tahun 2015. Dalam Perpres tersebut terdapat penambahan ruas-ruas jalan tol baru lainnya yang akan digarap, meliputi ruas Tol Terbanggi Besar-Pematang Panggang, ruas Pematang Panggang-Kayuagung, ruas Kisaran-Tebing Tinggi, serta ruas Tol Palembang-Tanjung Api-Api (PU.go.id, 2015).

Sebagian besar ruas Tol Trans Sumatera yang digarap akan dilakukan serta dikelola oleh BUMN, yaitu PT.

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

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

keseluruhan total zona yang sudah masuk proses pembangunan sepanjang 12,6 kilomter (Tribun Lampung, 2016).

#### **2.4 Tujuan Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar**

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

1. Meningkatnya distribusi barang dan jasa dalam rangka memenuhi kebutuhandasar masyarakat. Seperti yang sudah disinggung dalam pembahasan di atas, secara global tujuan dari adanya jalan tol adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan cara meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa. Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan yang memungkinkan waktu perjalanan menjadi lebih cepat sehingga biaya distribusi barang dan jasa bisa ditekan. Jalan umum banyak sekali memiliki hambatan, seperti kemacetan maupun jalan banyak yang berlubang. Hal tersebut menyebabkan perusahaan merugi karena barang yang terlambat dikirim, apalagi yang muatannya adalah sayur atau buah yang memiliki batas waktu maksimum. Bisa jadi sayur atau buah tersebut sudah membusuk kalau truk yang mengangkut tidak sesuai target waktu dalam mengantarnya.

Dalam hal ini, jalan tol mempercepat waktu perjalanan kendaraan, karena akses jalan menjadi mudah atau adanya keterjangkauan daerah. Jika suatu daerah sudah mudah diakses, maka akan menarik para investor untuk berinvestasi disana(Jasa Sipil,2016).

2. Meningkatkan taraf hidup masyarakat.

Yang dimaksud meningkatnya taraf hidup masyarakat adalah meningkatkan tingkat kehidupan masyarakat di suatu tempat (kota maupun negara) dengan cara memenuhi kebutuhan yang sebelumnya tidak terpenuhi dengan cara-cara tertentu. Salah satu cara untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat dengan cara memanfaatkan momentum keberadaan jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar. Masyarakat dapat berpartisipasi dalam pelaksanaan proyek pembangunan jalan tol, pihak penyelenggara pun melaksanakan *open recruitment* pekerja di sektor-sektor yang dibutuhkan, dan terdapat peluang bisnis di sektor mikro dan makro untuk masyarakat sekitar jalan tol (Wahyuni, 2014).

3. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan adanya jalan tol ekonomi daerahpun akan naik, pendistribusian barang dan jasa dari suatu daerah ke daerah lain akan menjadi lebih mudah dan menjadi lebih efisien serta cepat, maka pembangunan di tiap daerahpun bisa lebih cepat dan merata.

Pertumbuhan ekonomi daerah sangat dipengaruhi oleh kemudahan infrastruktur jalan yang baik. Pembangunan infrastruktur jalan yang baik akan meningkatkan mobilitas produksi barang dan jasa. Pembangunan infrastruktur yang baik merupakan pondasi penggerak kemajuan ekonomi, ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang infrastruktur yang memadai dan lancar akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar.

Perkembangan wilayah memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks.

Pembangunan infrastruktur jalan yang baik dapat memajukan kesejahteraan ekonomi serta menciptakan dan meningkatkan tingkat aksesibilitas. Sumber daya alam yang semula tidak termanfaatkan akan terjangkau dan dapat diolah. Prasarana akses jalan yang baik berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan permukiman baru yang hendak dikembangkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana akses jalan yang baik. Hal senada juga terjadi di kawasan permukiman transmigrasi. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai jika tidak tersedia prasarana akses jalan yang baik. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan maka kawasan permukiman transmigrasi tersebut tidak akan berkembang. Faktor perkembangan wilayah yakni modal, tenaga kerja, kondisi SDA dan pasar merupakan kesatuan yang saling berkaitan dan nantinya menghasilkan interaksi dan menciptakan kegiatan ekonomi, sosial maupun politik (Ramadhany, 2012).

4. Mengurangi kesenjangan ekonomi desa dan kota. Pembangunan infrastruktur merupakan upaya yang dilakukan negara untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia. Selama kurun waktu yang cukup panjang, pembangunan infrastruktur telah menghasilkan berbagai kemajuan



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

Namun, perubahan struktur ekonomi ini hanya terjadi pada tingkat nasional, sedangkan pada tingkat daerah secara agregat relatif stagnan, terutama daerah-daerah di luar pulau Jawa. Ini berarti bahwa peranan dan partisipasi daerah dalam pembangunan ekonomi nasional belum optimal.

Salah satu upaya negara untuk mengurangi ketimpangan antar daerah/wilayah tentunya melalui pemerataan pembangunan pada daerah-daerah. Pembangunan regional merupakan bagian integral dalam pembangunan nasional. Dengan demikian diharapkan hasil pembangunan akan dapat terdistribusi dan teralokasi ke tingkat regional. Dalam mencapai keseimbangan pembangunan antar wilayah, terutama dalam pembangunan ekonominya, dibutuhkan beberapa kebijakan dan program pembangunan daerah yang mengacu pada kebijakan perwilayahan (Hazmi, 2015).

## **2.5 Manfaat Jalan Tol Bakauheni-Terbangi Besar bagi Masyarakat**

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

Manfaat yang bisa dirasakan oleh masyarakat adalah tumbuhnya perekonomian wilayah di sekitar jalur tol tersebut. Pembangunan proyek tol yang terkoneksi pada pengembangan proyek Tol Trans Sumatera ini, juga dikarenakan dapat mendukung pusat-pusat perekonomian baru di wilayah terkait. Manfaat proyek jalan tol ini (seperti yang telah dirasakan masyarakat dan kalangan industri di Jawa) maka akan dapat menghidupkan daerah-daerah yang dilintasi jalan tol sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru. Industri di daerah tersebut juga akan berkembang karena proses logistiknya akan terbantu dengan adanya jalan tol tersebut.

Dalam beberapa waktu ke depan, proyek tol ini juga akan mengerjakan ruas Palembang-Tanjung Api-api yang merupakan kawasan industri.

Dengan adanya jalan tol akan dapat mengurangi biaya dan waktu logistik sehingga industri di Sumatera juga akan mengalami peningkatan. Bahkan bisa jadi dalam sepuluh tahun ke depan industri di Sumatera akan mengalahkan pertumbuhan industri di Jawa (Chyana,2016).

Proyek tol ini selain memerlukan dukungan dari konsorsium BUMN dan kontraktor, juga perlu dukungan material utama, yakni semen yang berkualitas dengan harga yang memadai. Kebutuhan semen ini juga pastinya sangat besar karena proyek jalan tol Sumatera ini termasuk proyek raksasa yang memerlukan waktu beberapa tahun ke depan. Oleh karenanya tekad dan komitmen BUMN Semen Indonesia Group dalam proyek tol ini patut diapresiasi.

Di Sumatera, BUMN yang termasuk dalam Semen Indonesia Group adalah PT. Semen Padang (Persero) dan PT. Semen Indonesia Aceh yang sedang dalam proses pembangunan. Semen Padang merupakan industri semen tertua di Indonesia sehingga dari segi pengalaman sudah diakui, begitu juga dengan kualitas dan kapasitas semen yang dihasilkan. Untuk fase pertama pembangunan jalan tol yang dilaksanakan di Lampung, Semen Padang telah memasok seluruh kebutuhan semennya. Pengantongan semen di daerah Lampung ini sudah dilakukan sejak tahun 2013 sehingga pada proyek jalan tol fase pertama ini sudah tidak terlalu terbenani dan siap untuk berfokus menyiapkan kapasitas semen untuk fase berikutnya.

Proyek tol trans Sumatra diharapkan segera selesai sehingga pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan warga Sumatera bisa segera terwujud.

Dengan demikian pertumbuhan ekonomi dari berbagai sektor, termasuk pariwisata dapat meningkat dan dinikmati oleh warga yang ada di Sumatera (Puspasari, 2016).

## **2.6 Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat**

Pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar memberikan beragam dampak terhadap kehidupan masyarakat, diantaranya dalam bidang sosial dan ekonomi yaitu:

### a. Dampak Sosial

Pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar akan memberikan beragam dampak terhadap kehidupan masyarakat disekitarnya, dampak yang akan timbul dalam kehidupan sosial masyarakat, diantaranya:

#### 1. Jalan tol tersebut dapat mempengaruhi kehidupan sosial masyarakat.

Dengan keberadaan jalan tol, waktu yang ditempuh akan cepat sehingga masyarakat menjadi individualis terhadap lingkungan sekitarnya. Jika masyarakat sudah menganut paham individualistik maka akan sangat bertentangan dengan segala macam aturan dan standar moral yang berlaku di dalam tataran masyarakat.

Orang-orang ini beranggapan bahwa segala sesuatu yang berhubungan dengan kehidupan pribadi mereka adalah sebuah wilayah/area tersembunyi yang tidak perlu dicampuri oleh siapapun dan menjadi kewenangan pribadi mereka sendiri.

Sikap individualistis ini mengakibatkan mereka enggan bersosialisasi di kehidupan nyata. Mereka hanya dapat berkomunikasi secara pasif tanpa bisa bersosialisasi dengan masyarakat sekitarnya. Akibatnya, kehidupan sosial mereka akan terganggu dan menutup diri dari kehidupan nyata (Aziz, 2013).

Berkaitan dengan permasalahan diatas terdapat teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya yaitu, teori perilaku sosial. perilaku sosial adalah suasana saling ketergantungan yang merupakan keharusan untuk menjamin keberadaan suatu manusia dengan manusia lainnya (Pratiwi, 2001).

Sebagai bukti bahwa manusia dalam memenuhi kebutuhan hidup sebagai diri pribadi tidak dapat melakukannya sendiri melainkan memerlukan bantuan orang lain. Ada ikatan saling tergantung diantara satu orang dengan orang lainnya. Artinya bahwa kelangsungan hidup manusia berlangsung dalam kebersamaan. Untuk itu manusia dituntut mampu bekerja sama, saling menghormati, tidak mengganggu hak orang lain, dan toleran dalam hidup bermasyarakat. Sesungguhnya yang menjadi dasar dari uraian di atas adalah bahwa pada hakikatnya manusia adalah makhluk sosial (Gerungan, 1978). Sejak dilahirkan, manusia membutuhkan pergaulan dengan orang lain untuk memenuhi kebutuhan biologisnya. Pada perkembangan menuju kedewasaan, interaksi sosial diantara manusia dapat merealisasikan kehidupannya secara individual. Hal ini dikarenakan jika tidak ada timbal balik dari interaksi sosial maka manusia tidak dapat merealisasikan potensi-potensinya sebagai sosok individu yang utuh sebagai hasil interaksi sosialnya (Aziz, 2013).

Jadi dapat disimpulkan, peran masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar sangat diperlukan. Jika masyarakat individualismaka dapat menghambat peran serta masyarakatdalam pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar, sebagaimana telah diatur peran masyarakat berfungsi sebagai peraturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara langsung maupun tidak langsung. Peran masyarakat menjadi sangat penting dalam keberlangsungan pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Sehingga masyarakat diharapkan dapat menyesuaikan diri dengan keadaan sekitarnya dan tidak

berperilaku individualis sehingga peran masyarakat dapat berjalan dengan baik.

2. Dengan adanya jalan tol masyarakat dapat bertukar budaya dengan masyarakat yang lainnya sehingga masyarakat tradisional menjadi lebih modern. Dengan adanya pembangunan jalan tol, masyarakat dari luar Lampung dapat dengan mudah datang dan pergi untuk bertukar pikiran maupun bertukar pengetahuan, bahkan pengalamannya. Perubahan pola perilaku masyarakat akan mengikuti kebudayaan baru yang datang dari luar Lampung, baik itu berupa gaya hidup, pola perilaku masyarakat, bahkan nilai-nilai yang tadinya sangat dijunjung tinggi akan memudar. Berbicara tentang kebudayaan, sangat erat kaitannya dengan kepribadian seseorang. Budaya dan kepribadian bagaikan dua sisi mata uang tidak bisa dipisahkan, dimana budaya yang baik selalu mempengaruhi pribadi yang baik, kemudian budaya buruk selalu mempengaruhi pribadi yang buruk juga.

Sehubungan dengan hal itu, maka masyarakat diharapkan dapat menyaring dan memilah-milah budaya yang masuk dan berkembang di wilayahnya supaya tidak terjadi penyimpangan budaya. Masyarakat yang mengalami perubahan kebiasaan (dari desa ke kota) berkaitan erat dengan masyarakat transisi. Masyarakat transisi ialah masyarakat yang mengalami perubahan dari suatu masyarakat ke masyarakat yang lainnya, misalnya masyarakat pedesaan yang mengalami transisi ke arah kebiasaan kota, yaitu pergeseran tenaga kerja dari pertanian, dan mulai masuk ke sektor industri (Ahmad, 2011).

Hubungan kelompok masyarakat transisi terhadap kelompok masyarakat lain memiliki pola yang tidak pasti. Banyak masyarakat transisi yang masih mengedepankan kehidupan sosial yang lama (yakni sesuai dengan hubungan kelompok masyarakat desa), namun banyak juga masyarakat transisi yang sudah mulai meninggalkan pola hubungan masyarakat desa dan berpindah pada pola hubungan masyarakat perkotaan.

Pola hubungan masyarakat desa ditentukan oleh nilai, adat, kebiasaan, serta budaya tertentu, seperti nilai gotong royong, nilai saling mengenal, budaya berinteraksi, kebiasaan menunggu, kebiasaan saling bergantung, adat ritual, dan sebagainya. Sedangkan masyarakat kota hubungan sosialnya lebih ditentukan oleh kepentingan profesi dan seberapa besar tidak terikat oleh nilai dan budaya tertentu sehingga masyarakat memiliki sikap individual yang tinggi, kurang mengenal satu sama lain, dipenuhi rasa kecurigaan, suka menerobos, mudah tersinggung, nostalgia, dan sebagainya (Ahmad, 2011).

Masyarakat transisi umumnya memiliki hubungan sosial yang mengadopsi dari kota dan desa, yakni suka menerobos, mudah tersinggung, nostalgia, kurang memperhatikan adat dalam bergaul, sikap individual mulai menonjol, dalam mencapai tujuan bersama kurang menjunjung etika gotongroyong, rasa saling membutuhkan satu sama lain mulai memudar, dan mereka mulai kehilangan nilai dan norma yang asli (Ahmad, 2011).

Contoh dari masyarakat transisi yaitu masyarakat yang tinggal di suatu desa yang mengalami kemajuan serta perubahan sehingga desa tersebut mengalami proses perubahan dari desa menjadi kota (Ahmad, 2011).

Berkaitan dengan permasalahan diatas terdapat teori lain yang juga dapat digunakan untuk menjelaskannya, yaitu teori pertukaran sosial.

Teori pertukaran sosial adalah teori dalam ilmu sosial yang menyatakan bahwa dalam sebuah hubungan sosial, terdapat unsur ganjaran, pengorbanan, dan keuntungan yang saling mempengaruhi. Teori perukaran sosial menurut Thibault dan Kelley (1921) menganggap bahwa bentuk dasar dari hubungan sosial adalah sebagai suatu transaksi dagang, dimana orang berhubungan dengan orang lain karena mengharapkan sesuatu untuk memenuhi kebutuhannya.

Berdasarkan teori ini, kita memasuki hubungan pertukaran dengan orang lain karena dengan itu hubungan kita dapat memperoleh suatu ganjaran. Teori ini melihat hubungan antara perilaku dengan lingkungan atau wilayah, dan hubungan yang saling mempengaruhi (Mankoma, 2013).

Jadi dapat disimpulkan, pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar dapat memudahkan interaksi masyarakat dengan masyarakat lainnya karena kemudahan akses jalan tersebut. Daerah di sekitar jalan tol akan sangat cepat mendapat dampak budaya asing dari luar daerah karena wilayahnya yang sangat berdekatan dengan pintu gerbang menjadi tempat pertama yang dikunjungi masyarakat pendatang sehingga akan membawa dampak pertukaran budaya yang lebih cepat dibandingkan dengan wilayah lainnya.



## b. Dampak Ekonomi

Pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar akan memberikan beragam dampak terhadap kehidupan masyarakat di sekitarnya, dampak yang akan timbul dalam kehidupan ekonomi masyarakat diantaranya:

1. Alih fungsi lahan atau lazimnya disebut sebagai konversi lahan adalah perubahan fungsi sebagian atau seluruh kawasan lahan dari fungsinya semula, perubahan ini membawa dampak negatif terhadap lingkungan dan potensi lahan itu sendiri.

Alih fungsi lahan juga dapat diartikan sebagai perubahan penggunaan lain disebabkan oleh faktor-faktor yang secara garis besar meliputi keperluan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang makin bertambah jumlahnya dan meningkatnya tuntutan akan mutu kehidupan yang lebih baik.

Alih fungsi lahan biasanya terkait dengan proses perkembangan wilayah, bahkan dapat dikatakan bahwa alih fungsi lahan merupakan konsekuensi dari perkembangan wilayah.

Sebagian besar alih fungsi lahan yang terjadi, menunjukkan adanya ketimpangan dalam penguasaan lahan yang lebih didominasi oleh pihak kapitalis dengan mengantongi izin mendirikan bangunan yang dikeluarkan oleh pemerintah, seperti pembangunan infrastruktur jalan tol.

Pembangunan jalan tol tersebut akan melintasi kawasan pertanian dan perkebunan yang dikelola oleh masyarakat. Secara tidak langsung pembangunan tersebut mengakibatkan lahan pertanian dan perkebunan menjadi tidak produktif lagi dan dapat mempengaruhi penghasilan mereka.

Karena itu, pengelola jalan tol diwajibkan untuk mengganti kerugian para petani yang terkena dampak pengrusakan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar dengan layak sehingga petani tidak dirugikan secara materi dengan keberadaan jalan tol tersebut (Murdaningsih, 2015). Berkaitan dengan permasalahan diatas terdapat teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya, yaitu teoripengembangan wilayah. Secara garis besar, teori perkembangan wilayah dibagi atas 4 (empat) kelompok. Kelompok pertama adalah teori yang memberi penekanan kepada kemakmuran wilayah (*local prosperity*). Kelompok kedua menekankan pada sumberdaya lingkungan dan faktor alam yang dinilai sangat mempengaruhi keberlanjutan sistem kegiatan produksi di suatu daerah (*sustainable production activity*).

Kelompok ini sering disebut sebagai tahapan pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Kelompok ketiga memberikan perhatian kepada kelembagaan dan proses pengambilan keputusan di tingkat lokal sehingga kajian terfokus kepada *governance* yang bisa bertanggungjawab (*resposnsible*) dan berkinerja bagus (*good*). Kelompok keempat perhatiannya tertuju kepada kesejahteraan masyarakat yang tinggal di suatu lokasi (*peopleprosperity*) (Siswadi, 2010).

Jadi dapat disimpulkan bahwa, alih fungsi lahan yang terjadi karena adanya pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar membawa dampak yang cukup besar bagi para petani, karena kebun dan sawah mereka digusur untuk kepentingan pembangunan tersebut. Dari teori

pengembangan wilayah, pembangunan tersebut merupakan kemajuan yang dapat dirasakan oleh para petani.

Nantinyadenganadanya akses jalan yang baik, para petani dapat dengan mudah mengirim hasil taninya ke pihak kedua atau pengolah bahan mentah menjadi setengah jadi dan bahkan menjadi bahan setengah jadi menjadibahan jadi atau siap dijual kekota dan daerah lain sehingga tercipta kemakmuran dari wilayah tersebut.

2. Dalam penyelenggaraan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar, terdapat proses pembangunan yang sedang berlangsung sehingga membutuhkan tenaga kerja yang sangat banyak. Berarti secara tidak langsung dapat mengurangi pengangguran di daerah terkait, khususnya di Provinsi Lampung dan sekitarnya. Proyek infrastruktur jalan yang telah dikerjakan saat ini diharapkan akan memberikan dampak positif bagi pembukaan lapangan kerja di beberapa daerah.

Setiap proyek diperkirakan menyerap ribuan tenaga kerja dalam proses pengerjaannya. Penyerapan tenaga kerja tidak hanya di sektor konstruksi, tetapi juga pertanian dan industri, termasuk juga jasa dan perdagangan.

Dalam proses pengerjaan jalan tol, tenaga kerja akan didominasi oleh sektor konstruksi. Dari sisi mikro, bidang konstruksi dapat menyerap tenaga kerja lulusan STM, lulusan perguruan tinggi jurusan Teknik Sipil, Teknik Mesin, dan jurusan lainnya di Lampung dan kota-kota lain untuk ikut bekerja dalam proyek pembangunan Jalan tol Trans Sumatera yang memiliki panjang 2771 kilometer (InfoBaranews, 2016).

Berkaitan dengan permasalahan diatas terdapat teori yang dapat digunakan untuk menjelaskan, yaitu Teori Klasik yang dikemukakan oleh Keynes pada abad ke-20. Menurutnya, perekonomian yang dilandaskan pada kekuatan mekanisme pasar akan selalu menuju keseimbangan (*aquilibrium*).

Dalam posisi keseimbangan, semua sumber daya, termasuk tenaga kerja, akan digunakan secara penuh (*full-employed*). Dengan demikian dibawah sistem yang didasarkan pada mekanisme pasar tidak ada pengangguran. Kalau tidak ada yang bekerja, dari pada tidak memperoleh pendapatan sama sekali, maka mereka bersedia bekerja dengan tingkat upah yang lebih rendah. Ketersediaan untuk bekerja dengan tingkat upah lebih rendah ini akan menarik perusahaan untuk mempekerjakan mereka lebih banyak (Musleh, 2013).

Jadi dapat disimpulkan, Teori Klasik yang dikemukakan oleh Keynes sejalan dengan penyerapan tenaga kerja dalam skala besar pada pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Penyerapan tenaga kerja dapat mengurangi pengangguran di wilayah terkait, khususnya di daerah sekitar jalan tol sehingga kekuatan mekanisme pasar akan selalu menuju keseimbangan.

3. Akan tumbuh usaha-usaha baru di sekitar jalan tol sehingga mendukung pusat-pusat perekonomian baru yang digagas oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi.

Dalam usaha sektor informal, seperti kedai makanan dan minuman sudah pasti akan tumbuh memenuhi kebutuhan makan para pekerja jalan tol

dan mungkin selanjutnya perlu diatur oleh pengelola jalan tol agar para pemasok makanan ini mendapat tempat di *rest area* di tepi jalan tol setelah pembangunan selesai. Masyarakat yang tidak mendapatkan tempat pada sektor formal akan beralih ke sektor informal yang tidak menuntut banyak keahlian dan pendidikan yang memadai (Dilapanga,2016).

Beberapa jenis pekerjaan yang termasuk di dalam sektor informal, salah satunya adalah pedagang kaki lima, seperti warung nasi, penjual rokok, penjual koran dan majalah, penjual makanan kecil dan minuman, dan lain-lainnya.

Keberadaan pedagang asongan dianggap penting di beberapa tempat. Pedagang asongan menjadi stimulan muncul dan berkembangnya usaha-usaha mikro dengan menjadi penyedia barang-barang dagangan yang dijual pedagang asongan (Hafni R, 2014).

Sektor informal memberi ruang kepada masyarakat yang tidak memiliki *skill* dalam sektor ekonomi formal. Pedagang asongan tidak hanya ditemukan di pinggir-pinggir jalan, jembatan, terminal bus, angkutan umum, bus kota, kereta, kampus, instansi pemerintah dan swasta dengan beragam bentuk. Di satu sisi kegiatan ekonomi dan sosial penduduk yang dibarengi dengan kebutuhan yang tinggi semakin memerlukan ruang untuk meningkatkan kegiatan penduduk sehingga menyebabkan semakin bertambahnya ruang untuk mendukung kegiatan sektor informal (Hafni R, 2014).

Sektor informal yang ada di Indonesia memiliki peran yang sangat penting dalam perekonomian Indonesia, terutama dalam hal penyerapan tenaga kerja. Sektor informal merambah semua jenis pekerjaan dan bidang pekerjaan. Sektor informal secara sederhana dapat diartikan sebagai suatu usaha yang tidak terdaftar secara resmi, tidak mempunyai organisasi, tidak teratur, serta tidak terdaftar di dalam badan usaha resmi negara (Hafni R, 2014).

Sektor informal pasti mempunyai kekurangan dan kelebihan, hal itu tergantung kepada bagaimana pengelolaannya agar tidak merugikan negara. Kebijakan-kebijakan dalam pengembangan sektor informal perlu dilakukan oleh pemerintah agar sektor informal jauh lebih berperan dalam perekonomian masyarakat (Ningrum, 2015).

Berkaitan dengan permasalahan diatas terdapat teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya, yaitu Teori Pertumbuhan Ekonomi (Aliran Merkantilisme, Klasik, Neo Klasik, dan Historis) yang dikemukakan oleh Schumpeter (1776). Teori Schumpeter menekankan tentang pentingnya peranan pengusaha dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi. Para pengusaha merupakan golongan yang akan terus-menerus membuat pembaruan atau inovasi dalam ekonomi. Hal ini bertujuan untuk peningkatan pertumbuhan perekonomian jika para pengusaha terus-menerus mengadakan inovasi dan mampu mengadakan kombinasi baru atas investasinya atau proses produksinya. Adapun jenis-jenis inovasi tersebut, di antaranya dalam hal berikut: a) Penggunaan teknik produksi, b) Penemuan bahan dasar, c) Pembukaan daerah pemasaran, d)

Penggunaan manajemen, dan e) Penggunaan teknik pemasaran (Hafni R, 2014).

Jadi dapat disimpulkan, bahwa peran pengusaha sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi disuatu daerah. Dengan adanya jalan tol maka peluang bisnis akan terbuka lebar bagi pengusaha besar seperti pengusaha hotel, pabrik, dan perumahan mewah. Mereka akan bersaing secara sehat dan dapat membuka lapangan kerja yang luas kepada masyarakat sekitar jalan tol. Bahkan bukan hanya pengusaha yang memiliki modal besar saja yang dapat berkembang, namun pengusaha kecil di sektor informal pun dapat mencoba peruntungannya, pengusaha kecil di sektor informal akan lebih dahulu tumbuh dan berkembang di wilayah tersebut seiring permintaan konsumen yang tinggi. Menjadikan kawasan sekitar jalan tol sebagai tempat yang ideal untuk membuka bisnis di semua bidang dan menjadikan daerah tersebut sebagaisalah satu pusat ekonomi daerah yang akan menambah pendapatan daerah.

## **2.7 Kerangka Pikir**

Tol merupakan singkatan dari *Tax On Location*, yang memiliki arti bahwa jalan yang digunakan adalah jalan bebas hambatan dan harus membayar terlebih dahulu. Salah satu jalan tol yang masih dalam tahap pembangunan pada saat ini adalah jalan tol lintas Sumatra. Pada tahap pertama, pengerjaan jalan tol dimulai dari ruas jalan tol Bakauheni sampai Terbangi Besar. Kecamatan Sukarame merupakan salah satu wilayah yang akan dilintasi jalan tol. Selain itu, di wilayah tersebut juga direncanakan akan dibangun gerbang

tol untuk wilayah Kota Bandarlampung. Diperkirakan pembangunan tol Bakauheni-Terbanggi Besar yang melintasi kawasan Sukarame akan membawa dampak terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Dampak yang akan timbul dalam kehidupan sosial masyarakat, diantaranya:

1. Jalan tol tersebut dapat mempengaruhi kehidupan sosial masyarakat.

Dengan keberadaan jalan tol, waktu yang ditempuh akan cepat sehingga masyarakat menjadi individualis terhadap lingkungan sekitarnya. Teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya yaitu, teori perilaku sosial. Perilaku sosial adalah suasana saling ketergantungan yang merupakan keharusan untuk menjamin keberadaan suatu manusia dengan manusia lainnya (Ibrahim, 2001).

Sebagai bukti bahwa manusia dalam memenuhi kebutuhan hidup sebagai diri pribadi tidak dapat melakukannya sendiri melainkan memerlukan bantuan orang lain. Ada ikatan saling tergantung diantara satu orang dengan orang lainnya. Artinya bahwa kelangsungan hidup manusia berlangsung dalam kebersamaan.

Untuk itu manusia dituntut mampu bekerja sama, saling menghormati, tidak mengganggu hak orang lain, dan toleran dalam hidup bermasyarakat. Sesungguhnya yang menjadi dasar dari uraian di atas adalah bahwa pada hakikatnya manusia adalah makhluk sosial (Gerungan, 1978).

2. Dengan adanya jalan tol masyarakat dapat bertukar budaya dengan masyarakat yang lainnya sehingga masyarakat tradisional menjadi lebih modern. Masyarakat yang mengalami perubahan kebiasaan (dari desa ke kota) berkaitan erat dengan masyarakat transisi. Masyarakat transisi ialah



masyarakat yang mengalami perubahan dari suatu masyarakat ke masyarakat yang lainnya, misalnya masyarakat pedesaan yang mengalami transisi ke arah kebiasaan kota (Ahmad, 2011). Teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya, yaitu teori pertukaran sosial. Teori pertukaran sosial menurut Thibault dan Kelley (1921) menganggap bahwa bentuk dasar dari hubungan sosial adalah sebagai suatu transaksi dagang, dimana orang berhubungan dengan orang lain karena mengharapkan sesuatu untuk memenuhi kebutuhannya. Berdasarkan teori ini, kita memasuki hubungan pertukaran dengan orang lain karena dengan itu hubungan kita dapat memperoleh suatu ganjaran (Mankoma, 2013).

Dampak yang akan timbul dalam kehidupan ekonomi masyarakat, diantaranya:

1. Alih fungsi lahan atau lazimnya disebut sebagai konversi lahan adalah perubahan fungsi sebagian atau seluruh kawasan lahan dari fungsinya semula, perubahan ini membawa dampak negatif terhadap lingkungan dan potensi lahan itu sendiri. Alih fungsi lahan biasanya terkait dengan proses perkembangan wilayah. Alih fungsi lahan dalam penelitian ini terjadi karena adanya pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar yang membawa dampak bagi para petani, karena kebun dan sawah mereka digusur untuk kepentingan pembangunan tersebut.

Teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya, yaitu teori pengembangan wilayah. Teori perkembangan wilayah dibagi atas 4 (empat) kelompok. Kelompok pertama adalah teori yang memberi penekanan kepada kemakmuran wilayah (*local prosperity*). Kelompok

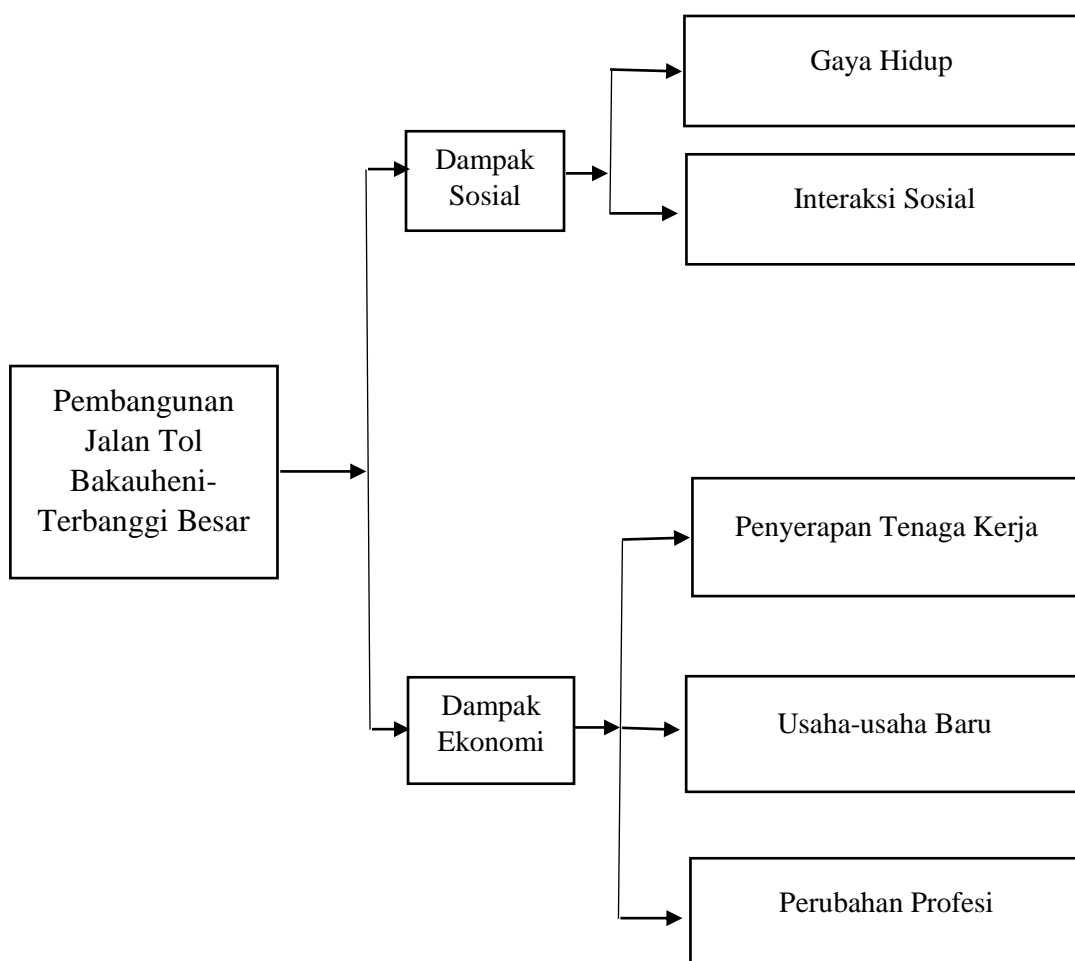
kedua menekankan pada sumberdaya lingkungan dan faktor alam yang dinilai sangat mempengaruhi keberlanjutan sistem kegiatan produksi di suatu daerah (*sustainable production activity*). Kelompok ketiga memberikan perhatian kepada kelembagaan dan proses pengambilan keputusan di tingkat lokal sehingga kajian terfokus kepada *governance* yang bisa bertanggungjawab (*resposnsible*). Kelompok keempat perhatiannya tertuju kepada kesejahteraan masyarakat yang tinggal di suatu lokasi (*people prosperity*).

2. Dalam penyelenggaraan jalan tol terdapat proses pembangunan yang sedang berlangsung sehingga membutuhkan tenaga kerja yang sangat banyak. Berarti secara tidak langsung dapat mengurangi angka pengangguran. Teori yang dapat digunakan untuk menjelaskan, yaitu Teori Klasik yang dikemukakan oleh Keynes. Menurutnya, perekonomian yang dilandaskan pada kekuatan mekanisme pasar akan selalu menuju keseimbangan. Semua sumber daya, termasuk tenaga kerja, akan digunakan secara penuh. Dengan demikian di bawah sistem yang didasarkan pada mekanisme pasar tidak ada pengangguran.
3. Akan tumbuh usaha-usaha baru di sekitar jalan tol, seperti kedai makanan dan minuman sudah pasti akan tumbuh memenuhi kebutuhan makan para pekerja jalan tol. Teori yang dapat digunakan untuk menjelaskannya, yaitu Teori Pertumbuhan Ekonomi yang dikemukakan oleh Schumpeter. Teori Schumpeter menekankan tentang pentingnya peranan pengusaha dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi.

Para pengusaha merupakan golongan pembaruan inovasi dalam ekonomi. Adapun jenis-jenis inovasi tersebut, di antaranya: a) Penggunaan teknik produksi, b) Penemuan bahan dasar, c) Pembukaan daerah pemasaran, d) Penggunaan manajemen, dan e) Penggunaan teknik pemasaran.

Dalam hal ini, pembangunan jalan tol akan berdampak pada kondisi sosial ekonomi masyarakat. Dampak sosial meliputi gaya hidup, pola pikir, dan interaksi sosial sedangkan dampak ekonomi meliputi, penyerapan tenaga kerja, usaha-usaha baru, pendapatan/penghasilan, dan perubahan profesi. Kerangka pemikiran tersebut ditunjukkan pada bagan berikut ini.

**Gambar 2.7** Alur Kerangka Pemikiran



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Tipe Penelitian**

Tipe penelitian ini adalah deskriptif. Menurut Morissan (2012), penelitian deskriptif merupakan pengamatan yang bersifat ilmiah serta dilakukan secara hati-hati dan cermat sehingga hasilnya menjadi lebih akurat dan tepat. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk sekitar gerbang jalan tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif.

#### **3.2 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini akan dilakukan di Kelurahan Korpri Raya Bandarlampung. Alasan dipilihnya lokasi ini, karena jalan tol tersebut akan melintasi wilayah Kelurahan Korpri Raya dan direncanakan akan terdapat gerbang tol di wilayah tersebut (akses keluar masuk kendaraan untuk wilayah Kota Bandarlampung).

### 3.3 Definisi Konseptual dan Operasionalisasi Variabel

Definisi konseptual dan operasionalisasi variabel bertujuan untuk memudahkan pemahaman dan menafsirkan berbagai macam aspek yang berkaitan dengan variabel penelitian. Definisi konseptual dan operasionalisasi variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### 1. Dampak sosial

Dampak sosial adalah pengaruh atau akibat dari suatu kejadian, keadaan, kebijakan sehingga mengakibatkan perubahan baik yang bersifat positif maupun yang bersifat negatif bagi lingkungan sosial dan keadaan sosial. Dampak sosial dalam penelitian ini meliputi perubahan gaya hidup, perubahan interaksi sosial masyarakat.

#### 2. Dampak Ekonomi

Dampak ekonomi adalah pengaruh atau akibat dari suatu kejadian, keadaan, kebijakan sehingga mengakibatkan perubahan baik yang bersifat positif maupun yang bersifat negatif bagi aktivitas manusia yang berhubungan dengan produksi, distribusi, pertukaran, konsumsi barang, dan jasa. Dampak ekonomi dalam penelitian ini meliputi perubahan profesi, perubahan penghasilan masyarakat, dan penyerapan tenaga kerja dengan adanya pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.

Adapun operasional variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### A. Dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap

kehidupan sosial penduduk sekitar gerbang jalan tol di kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung, dilihat dari:

1. Ada tidaknya perubahan gaya hidup masyarakat Korpri Raya dengan adanya jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.
2. Ada tidaknya perubahan interaksi sosial masyarakat Korpri Raya dengan adanya jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.

B. Dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kehidupan ekonomi penduduk sekitar gerbang jalan tol di kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung dilihat dari:

1. Perubahan profesi dan penghasilan masyarakat, dilihat dari:
  - a. Ada tidaknya alih profesi masyarakat akibat pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.
  - b. Ada tidaknya perubahan penghasilan atau pendapatan masyarakat akibat pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.
2. Penyerapan tenaga kerja, dilihat dari:
  - a. Banyaknya masyarakat Korpri Raya yang bekerja di proyek pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.
  - b. Banyaknya pengangguran di daerah sekitar gerbang tol dengan adanya alih fungsi lahan dalam proses pembangunan Bakauheni-Terbanggi Besar.
3. Usaha-usaha baru, dilihat dari:
  - a. Banyaknya pedagang asongan/kaki lima yang tumbuh dengan adanya jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.
  - b. Kemunculan kios-kios/ruko untuk memenuhi permintaan konsumen yang ada disekitar jalan tol.
  - c. Kemunculan rumah makan untuk memenuhi kebutuhan makan para Pekerja jalan tol dan pendatang yang singgah.

### 3.4 Populasi dan Sampel

#### a. Populasi Penelitian

Populasi diartikan sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2011). Populasi pada penelitian ini adalah kepala keluarga di Kelurahan Korpri Raya sebanyak 1.249 kepala keluarga (Sumber: Kecamatan Sukarame, 2017).

#### b. Sampel Penelitian

Sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti. Sampel dilihat sebagai suatu pendugaan terhadap populasi dan bukan populasi itu sendiri (Prasetyo dan Jannah, 2008). Dalam penentuan sampel, peneliti menggunakan *teknik simple random sampling*. Dalam hal ini sampel dipilih secara acak dari keseluruhan unit analisis yang akan diteliti, yaitu sebanyak 1.249 kepala keluarga. Sementara itu jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin (dalam Jonathan, 2006) dengan tingkat kesalahan 10%.

Rumus:

$$n = \frac{N}{N(d^2)+1}$$

Keterangan :

n : Sampel

N : Populasi

$d^2$  : *Sampling error* ( ditetapkan sebesar 10%)

Berdasarkan rumus di atas maka banyaknya sampel dalam penelitian ini adalah:

$$n = \frac{1.249}{1.249(0.1^2)+1} = n = \frac{1.249}{1.249(0.01)+1} = n = \frac{1.249}{12,49+1} = 92,59,$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, maka dapat diketahui bahwa total sampel dalam penelitian ini adalah berjumlah 92,59, dibulatkan menjadi 93 kepala keluarga.

### **3.5 Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan kuesioner sebagai instrumen utama dalam pengumpulan data. Observasi lapangan, pengumpulan data sekunder, dan studi pustaka untuk memperkuat data yang didapat melalui kuesioner.

#### **1. Kuesioner**

yaitu dengan memberikan daftar pertanyaan yang diisi oleh responden tentang materi yang ada hubungannya dengan permasalahan yang diteliti, yaitu dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk sekitar gerbang jalan tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung.

#### **2. Observasi Lapangan**

Pengamatan langsung yang dilakukan peneliti pada obyek lokasi penelitian. Dengan observasi peneliti dapat memperoleh gambaran tentang dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk sekitar gerbang jalan tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung.



### 3. Pengumpulan Data Sekunder

Data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung, akan tetapi melalui pihak ke tiga (diperoleh dan dicatat dari pihak lain). Data sekunder diharapkan akan diperoleh melalui pihak-pihak yang dapat memberikan informasi pendukung bagi penelitian ini, yaitu dari pihak pelaksana proyek pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar dan pihak Kelurahan Korpri Raya.

### 3.6 Teknik Pengolahan Data

Teknik pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan program pengolahan data SPSS dengan tahap-tahap sebagai berikut:

1. *Editing*, yaitu proses pemeriksaan kembali kuesioner yang telah terisi di lapangan (jika terdapat kesalahan atau kekeliruan, serta untuk melihat konsistensi jawaban dan kelengkapan pengisian kuesioner).
2. Membuat *format entry data* di program SPSS sesuai dengan pertanyaan-pertanyaan yang terdapat di dalam kuesioner.
3. *Entry data*, yaitu tahap memasukkan data yang telah didapatkan dari kuesioner kedalam program SPSS.
4. *Prossesing* dan *ouput data*.

### 3.7 Teknik Analisis Data

Proses analisis data penelitian ini dimulai dengan menelaah seluruh data yang diperoleh, baik melalui hasil kuesioner. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kuantitatif, yakni analisis statistik deskriptif. Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang

terkumpul sebagaimana adanya (Muhson, 2006). Menurut Muhson, analisis ini hanya berupa akumulasi data dasar dalam bentuk deskripsi semata (dalam arti tidak mencari atau menerangkan saling hubungan, menguji hipotesis, membuat ramalan, atau melakukan penarikan kesimpulan).

Teknik analisis statistik deskriptif yang dapat digunakan antara lain:

1. Penyajian data dalam bentuk tabel atau distribusi frekuensi dan tabulasi silang (*crosstab*). Dengan analisis ini akan diketahui kecenderungan hasil temuan penelitian, apakah masuk dalam kategori rendah, sedang, atau tinggi.
2. Penghitungan ukuran tendensi sentral (mean, median, modus, dan sebagainya).
3. Penghitungan ukuran penyebaran (standar deviasi, varians, range, deviasi kuartil, mean deviasi, dan sebagainya).

Penelitian ini menggunakan teknik analisis statistik deskriptif karena ingin mendeskripsikan data yang diperoleh dari responden dan menjelaskannya secara deskriptif, yaitu dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kehidupan sosial ekonomi penduduk sekitar gerbang jalan tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung.

## **BAB IV**

### **GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

#### **4.1 Letak Kelurahan Korpri Raya**

Kelurahan Korpri Raya terbentuk pada tahun 1985. Korpri Raya merupakan salah satu kelurahan yang terletak di Kecamatan Sukarame di wilayah Kota Bandarlampung yang terletak di ujung timur Kota Bandar Lampung.

Wilayah Kelurahan Korpri Raya berbatasan langsung dengan:

1. Sebelah Utara : Desa Way Huwi Kec. Jati Agung
2. Sebelah Selatan : Kelurahan Way Dadi Kec. Sukarame
3. Sebelah Barat : Kelurahan Way Dadi Baru Kec. Sukarame
4. Sebelah Timur : Kelurahan Korpri Jaya Kec. Sukarame

Dengan bertambahnya penduduk setiap tahun di Kelurahan Korpri Raya maka terjadilah pemekaran atau penambahan jumlah RT. Saat ini di Kelurahan Korpri Raya terdapat 2 Kepala Lingkungan dan 19 RT (Rukun Tetangga). Hal ini dikarenakan faktor eksternal, dimana penduduk dari wilayah lain banyak yang ingin bertempat tinggal di Kelurahan Korpri Raya.

Korpri Raya yang dahulu bernama Harapan Jaya saat ini mengalami perkembangan pesat dan sedang melakukan pembangunan SDM maupun infrastruktur akibat pemimpin atau Lurah Kelurahan Korpri Raya yang selalu berusaha mensejahterakan masyarakatnya. Sarana umum yang menunjang kemajuan ekonomi tersebut diantaranya banyak fasilitas publik yang memadai dan juga terdapat pintu akses keluar masuk jalan tol sehingga prospek ekonomi di Kelurahan Korpri Raya akan menuju kesejahteraan yang lebih baik.

#### **4.2 Keadaan Geografi**

Kelurahan Korpri Raya merupakan kelurahan yang terletak di Kecamatan Sukarame Kota Bandarlampung. Luas wilayah Kelurahan Korpri Raya 250 Ha. Kelurahan ini memiliki ketinggian dari permukaan laut 110 mdpl (meter diatas permukaan air laut). Suhu udara rata-rata di kelurahan ini berkisar 29 °C dengan curah hujan setiap tahunnya sekitar 1.000 mm. Jarak Kelurahan Korpri Raya menuju pusat pemerintahan Kecamatan Sukarame 0,5 km.

#### **4.3 Kependudukan**

Penduduk merupakan unsur yang sangat penting dalam menentukan tercapainya upaya pembangunan. Penduduk dapat menjadi penggerak sekaligus pemain dalam keberlangsungan pembangunan dengan segala aktifitasnya. Pada tahun 2017, penduduk Kelurahan Korpri Raya berjumlah 4.832 jiwa, dengan rincian 2.122 laki-laki dan 2.710 perempuan, dengan kepala keluarga sebanyak 1.249.

#### 4.4 Komposisi Penduduk menurut Matapencaharian

Matapencaharian merupakan aktivitas manusia untuk memenuhi kebutuhan dalam kehidupan sehari-hari. Matapencaharian penduduk di Kelurahan Korpri Raya cenderung beragam, yang paling dominan adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS), namun banyak juga pekerjaan sampingan yang mereka lakukan untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari. Untuk anak-anak remaja yang tidak melanjutkan sekolahnya, mereka lebih memilih berdagang, hal ini dikarenakan Kelurahan Korpri Raya menjadi tempat yang strategis untuk bisnis. Berikut ini pemaparan mengenai matapencaharian penduduk Kelurahan Korpri Raya.

**Tabel 4.1 Jumlah Penduduk di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Mata Pencaharian Tahun 2016.**

No	Mata pencaharian	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Pegawai Negeri Sipil	788	1.154	1.942
2	TNI/POLRI	212	271	483
3	Dagang/Wiraswasta	192	206	398
4	Tani	106	135	241
5	Tukang	84	-	84
6	Buruh	74	108	182
7	Pensiunan	364	542	906
8	Karyawan swasta	69	93	162
Jumlah		1.889	2.509	4.398

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, tahun 2016.**

Data pada Tabel 4.2 menunjukkan bahwa sebagian besar penduduk Kelurahan Korpri Raya memiliki matapencaharian sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS). Hal tersebut dikarenakan adanya perkantoran-perkantoran milik pemerintahan dan sekolah-sekolah negeri yang mudah untuk dijangkau oleh para PNS yang tinggal di Kelurahan Korpri Raya, sehingga Kelurahan Korpri Raya menjadi daerah yang sangat strategis untuk tempat tinggal para PNS. Adapun matapencaharian lain yang dilakukan masyarakat

Korpri Raya yakni sebagai TNI/POLRI, dagang, tani, tukang, buruh, dan karyawan swasta.

#### 4.5 Komposisi Penduduk berdasarkan Kelompok Umur

Penduduk di Kelurahan Korpri Raya dapat dibagi berdasarkan kelompok umur. Dengan pembagian kelompok umur maka dapat diketahui jumlah penduduk yang tergolong ke dalam usia produktif dan tidak produktif. Tabel dibawah ini menyajikan rincian jumlah penduduk di Kelurahan Korpri Raya menurut kelompok umur dan jenis kelamin.

**Tabel 4.2 Komposisi Penduduk di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Kelompok Umur dan Jenis Kelamin Tahun 2016**

No	Kelompok umur	Jenis kelamin		Jumlah	Presentase (%)
		Laki-laki	Perempuan		
1	0-4 tahun	68	120	188	3,8
2	5-6 tahun	117	139	256	5,2
3	7-13 tahun	229	258	487	10,0
4	14-17 tahun	133	176	309	6,3
5	18-24 tahun	353	447	800	16,5
6	24-54 tahun	759	985	1.744	36,7
7	55 tahun keatas	463	585	1.048	21,5
Jumlah		2.122	2.710	4.832	100,0

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, Tahun 2016**

Berdasarkan Tabel 4.3 terlihat bahwa penduduk Kelurahan Korpri Raya yang memiliki presentase terendah adalah pada golongan usia kurang dari 5 tahun (sebesar 3,8%). Usia antara 24-54 tahun memiliki presentase tertinggi (sebesar 36,7%) dengan jumlah penduduk 1744 jiwa, dan pada golongan usia ini termasuk ke dalam golongan usia yang produktif.

#### 4.6 Komposisi Penduduk menurut Tingkat Pendidikan

Pendidikan merupakan hal yang perlu ditingkatkan dalam kehidupan agar wawasan atau pengetahuan dapat dikembangkan dalam kehidupan bermasyarakat. Tingkat

pendidikan penduduk di Kelurahan Korpri Raya cukup beragam. Tingkat pendidikan terdiri dari perguruan tinggi, tingkat pendidikan SLTA, SLTP, SD, dan Taman Kanak-kanak.

**Tabel 4.3 Komposisi Penduduk Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Tingkat Pendidikan, Tahun 2016**

No	Tingkat Pendidikan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Sarjana	816	1.068	1.884
2	Sarjana Muda	546	713	1.259
3	SLTA	236	247	483
4	SLTP	106	140	246
5	SD	228	258	486
6	Taman Kanak-kanak	170	254	424
7	Belum Sekolah	20	30	50
Jumlah		2.122	2.710	4.832

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, tahun 2016**

Dari Tabel 4.4 dapat diketahui bahwa tingkat pendidikan penduduk di Kelurahan Korpri Raya paling banyak adalah tingkat pendidikan sarjana, yaitu sebanyak 1884 jiwa, sedangkan yang paling sedikit adalah penduduk yang belum sekolah (sebanyak 50 jiwa). Data tersebut menunjukkan bahwa gambaran dari kondisi kualitas dan kuantitas sumberdaya manusia di Kelurahan Korpri Raya sudah cukup baik, hal tersebut ditunjang dengan tingkat pendidikan sarjana dengan jumlah paling banyak dibanding dengan tingkat pendidikan lainnya.

#### **4.7 Infrastruktur**

Upaya meningkatkan sarana jalan sudah menjadi prioritas utama pembangunan di Kelurahan Korpri Raya, hal ini dikarenakan akses jalan di Kelurahan Korpri Raya menjadi akses jalan gerbang tol Bakauheni-Terbanggi Besar menuju pusat Kota Bandarlampung sehingga diarahkan untuk meningkatkan aksesibilitas dan arus barang serta jasa antar daerah. Pembangunan infrastruktur di Kelurahan Korpri Raya merupakan usaha atau rangkaian usaha peningkatan dan perubahan yang dilakukan

secara terencana untuk membangun segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya proses pembangunan tersebut. Hal ini disebabkan karena infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di suatu daerah.

Infrastruktur yang memadai merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat agar masyarakatnya dengan mudah atau lancar untuk melakukan aktifitas. Pembangunan berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan masyarakat di Kelurahan Korpri Raya, baik perekonomian, industri, kegiatan sosial di masyarakat, dan pemerintahan. Manfaat yang dirasakan oleh masyarakat akibat pembangunan infrastruktur yang memadai (yakni perbaikan jalan) adalah meningkatnya kelancaran arus lalu lintas serta mudahnya distribusi barang dan jasa. Dengan semakin lancarnya arus lalu lintas berarti lebih mengefisiensikan waktu dan pengeluaran biaya.

#### **4.7.1 Sarana Transportasi**

Secara umum, keseluruhan wilayah di Kelurahan Korpri Raya Kecamatan Sukarame dapat diakses dengan mudah, dikarenakan akses jalan yang memadai disertai *pul* bus BRT (*Bus Rapid Transit*) yang beroperasi setiap hari untuk menghubungkan Sukarame dengan pusat Kota Bandarlampung. Terdapat pula warga yang menggunakan sepeda motor dan mobil sebagai kendaraannya untuk beraktifitas sehari-hari.

#### **4.7.2 Sarana Pendidikan**

Sarana pendidikan adalah semua fasilitas yang diperlukan dalam proses belajar mengajar, baik yang bergerak maupun tidak bergerak agar pencapaian tujuan pendidikan dapat berjalan dengan lancar, teratur, efektif, dan efisien. Pengembangan sarana pendidikan merupakan salah satu upaya untuk mengarahkan kehidupan



masyarakat agar menjadi lebih baik. Pembangunan pendidikan bertujuan untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan serta budi pekerti manusia. Selain itu pendidikan merupakan salah satu kebutuhan bagi setiap manusia untuk dapat meningkatkan kelangsungan hidupnya. Sarana pendidikan yang mendukung dapat memberikan kenyamanan bagi anak-anak untuk belajar dalam kelas sehingga terasa lebih efektif. Berikut adalah sarana pendidikan yang terdapat di Kelurahan Korpri Raya.

**Tabel 4.4 Sarana Pendidikan di Kelurahan Korpri Raya berdasarkan Jenjang Pendidikan Tahun 2015.**

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah Sekolah	Jumlah Murid	Jumlah Guru
1	Kelompok Bermain (PAUD)	3	75	18
2	TK	2	120	16
3	Sekolah Dasar	1	800	45
4	SMTP	1	1.200	55
5	Madrasah	1	1.100	52
Jumlah		8	3.295	186

**Sumber: Monografi di Kelurahan Korpri Raya, Tahun 2015**

Pendidikan merupakan salah satu faktor penting bagi manusia, sehingga setiap orang atau keluarga selalu berusaha untuk memenuhi kebutuhan pendidikannya. Berdasarkan Tabel 4.5 terlihat bahwa di Kelurahan Korpri Raya terdapat sarana pendidikan sebanyak 8 gedung sekolah, yaitu 3 (tiga) unit bangunan Kelompok Bermain (PAUD), 2 (dua) unit bangunan Taman Kanak-kanak (TK), 1 (satu) unit bangunan Sekolah Dasar (SD), 1 (satu) unit SMTP, dan 1 (satu) unit Madrasah. Adapun total murid sebanyak 3.295 orang, yang ditunjang tenaga pengajar sebanyak 186 guru.

### 4.7.3 Sarana Keagamaan

Penduduk Kelurahan Korpri Raya terdiri dari beragam pemeluk agama, yaitu pemeluk agama Islam, Keristen Protestan, Katolik, dan Budha. Mayoritas agama yang dianut adalah agama Islam dan yang paling sedikit adalah agama Budha. Berikut adalah rincian jumlah penganut agama yang terdapat di Kelurahan Korpri Raya.

**Tabel 4.5 Komposisi Penduduk menurut Agama di Kelurahan Korpri Raya**

No	Agama yang dianut	Laki	Perempuan	Jumlah
1	Islam	1.847	2.359	4.206
2	Keristen Protestan	148	189	337
3	Keristen Katolik	106	135	241
4	Budha	21	27	48
Jumlah		2.122	2.710	4.832

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, Tahun 2016**

Data pada Tabel 4.6 menunjukkan bahwa warga Kelurahan Korpri Raya mayoritas memeluk agama Islam. Karena mayoritas warga Kelurahan Korpri Raya beragama Islam, hal tersebut menunjang adanya ketersediaan fasilitas-fasilitas umum untuk beribadah yang memadai, diantaranya adanya perlengkapan solat seperti sarung dan Al-quran, sumur untuk *berwudhu* dan toilet umum yang terdapat di masing-masing masjid yang berada di Kelurahan Korpri Raya. Masjid merupakan tempat ibadah dan juga untuk menjalin hubungan interaksi sesama umat Islam melalui pengajian, selain itu juga digunakan untuk pelaksanaan hari-hari besar, seperti Idul Adha, Idul Fitri, dan hari-hari besar lainnya. Adapun sarana keagamaan di Kelurahan Korpri Raya sebagai berikut.

**Tabel 4.6 Sarana Keagamaan di Kelurahan Korpri Raya Tahun 2016**

No	Agama yang dianut	Tempat Ibadah	Jumlah
1	Islam	Masjid dan Musolah	10
2	Keristen Protestan	Gereja Protestan	0
3	Keristen Katolik	Gereja Katolik	0
4	Budha	Kelenteng	0
Jumlah			10

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, Tahun 2016**

#### **4.7.4 Sarana Kesehatan**

Sarana kesehatan adalah tempat yang digunakan masyarakat Kelurahan Korpri Raya untuk mendapatkan pelayanan kesehatan. Sarana kesehatan berfungsi untuk memberikan pelayanan kesehatan kepada masyarakat. Sarana kesehatan juga memiliki peran yang sangat strategis dalam mempercepat peningkatan derajat kesehatan bagi masyarakat.

Pola hidup sehat sangat penting demi kesejahteraan masyarakat dengan meningkatkan kesadaran dan kemampuan hidup sehat bagi setiap warga agar terwujud derajat kesehatan masyarakat yang setinggi-tingginya. Selain pola hidup sehat yang harus dijaga oleh setiap masyarakat, fasilitas kesehatan juga harus tersedia untuk menunjang tercapainya kesehatan masyarakat tersebut. Sarana kesehatan yang terdapat di kelurahan ini meliputi Puskesmas, Puskesmas Pembantu, Pos Klinik KB, dan Dokter Praktek.

**Tabel 4.7 Sarana Kesehatan di Kelurahan Korpri Raya Tahun 2015**

No	Sarana Kesehatan	Jumlah
1	Puskesmas	1
2	Puskesmas Pembantu	1
3	Pos Klinik KB	6
4	Dokter Praktek	2

**Sumber: Monografi Kelurahan Korpri Raya, Tahun 2015**

Berdasarkan Tabel 4.8 terlihat bahwa sarana kesehatan yang terdapat di Kelurahan Korpri Raya adalah 1 Puskesmas, 1 Puskesmas Pembantu, 6 Pos Klinik KB, dan 2 Dokter Praktek. Penunjang lain dalam pembangunan kesehatan masyarakat di Kelurahan Korpri Raya adalah ketersediaan obat dengan jumlah yang relatif mencukupi. Adanya prasarana kesehatan tersebut dapat melayani masyarakat dengan cukup baik, sehingga masyarakat dapat menjaga kesehatannya.

#### **4.8 Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat**

##### **4.8.1 Kehidupan Sosial**

Kehidupan sosial adalah kehidupan bersama manusia atau kesatuan manusia yang hidup dalam suatu pergaulan. Dalam kehidupannya, manusia mempunyai banyak kebutuhan dan sudah menjadi keharusan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, baik moral maupun material. Dalam pemenuhan kebutuhan tersebut, manusia juga saling berinteraksi satu sama lain (Soleman, 1986).

Contoh interaksi sosial masyarakat Kelurahan Korpri Raya akibat hubungan atau kontak sosial serta interaksi secara langsung misalnya pada saat hari besar keagamaan, baik pada hari raya Idul fitri, Idul adha, Natal, dan hari besar lainnya. Juga pada saat momen pernikahan dan kematian. Pada momen-momen tersebut terjadilah komunikasi timbal balik antar individu dengan individu, individu dengan kelompok, dan kelompok dengan kelompok sehingga terjadi interaksi antar sesama warga Kelurahan Korpri Raya.

Proses interaksi sosial yang dilakukan warga Kelurahan Korpri Raya berdasarkan faktor identifikasi. Faktor identifikasi merupakan keinginan dalam diri seseorang untuk menyamakan diri dengan pihak lain. Biasanya proses identifikasi terjadi karena adanya kesadaran dari masing-masing individu (baik secara sadar maupun tidak sadar) bahwa di lingkungan masyarakat setiap individu saling membutuhkan pertolongan antar sesama dalam proses kehidupan untuk menjalin hubungan kekeluargaan. Adaptasi terhadap lingkungan ditunjukkan dalam bentuk interaksi warga Kelurahan Korpri Raya dalam aktifitas seperti gotongroyong, ronda, pengajian, yasinan, dan organisasi kepemudaan.

1. Aktivitas gotongroyong warga Kelurahan Korpri Raya cukup aktif, dimana kegiatan tersebut rutin dilaksanakan setiap minggu, namun jika ada warga yang berhalangan hadir, warga tersebut mendapat sanksi berupa kewajiban membayar denda (uang). Nantinya denda uang tersebut dipergunakan untuk membeli konsumsi dan alat-alat yang diperlukan dalam kegiatan gotongroyong.
2. Kegiatan ronda tidak dilakukan oleh warga Korpri Raya, namun dilakukan oleh petugas ronda (disebut Hansip). Dengan cara tersebut masyarakat di Kelurahan Korpri Raya diwajibkan membayar uang operasional petugas ronda untuk setiap bulannya, sedangkan yang tidak mampu membayar bisa membayar dengan tenaganya saja dalam membantu jalannya kegiatan ronda tersebut.
3. Pengajian warga di Kelurahan Korpri Raya juga terbilang cukup aktif, dimana pengajian rutin dilaksanakan setiap minggu di TPA untuk anak-anak dan orang dewasa diadakan setiap bulan di masjid-masjid yang ada di Kelurahan Korpri Raya.

4. Aktifitas seperti yasinan terbilang tidak terlalu aktif karena dilaksanakan saat ada warga yang sedang terkena musibah atau meninggal dunia saja.
5. Pemuda di Kelurahan Korpri Raya aktif berorganisasi dalam bentuk kelompok wisma. Kelompok wisma adalah kelompok yang terdiri dari 10-20 pemuda dalam satu RT. Setelah terbentuknya kelompok kemudian diangkatlah satu orang yang memiliki tanggung jawab sebagai ketua. Kelompok wisma bertujuan untuk mempermudah jalannya program-program pengumpulan dana seperti 17 Agustus di Kelurahan Korpri Raya. Saat ini kelompok wisma di Kelurahan Korpri Raya memiliki jumlah anggota sebanyak 80 orang.

#### **4.8.2 Kehidupan Ekonomi**

Kehidupan ekonomi adalah aktivitas yang dilakukan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Umumnya kegiatan ekonomi terdiri dari kegiatan konsumsi, produksi, serta distribusi barang dan jasa. Kegiatan produksi pada dasarnya bertujuan untuk menghasilkan barang dan jasa. Kegiatan produksi dapat juga dilakukan untuk menambah nilai guna barang dan jasa. Di Kelurahan Korpri Raya terdapat pengusaha mebel jati ukir dimana pengusaha mebel tersebut dapat merubah kayu menjadi kursi atau meja, dan alat-alat rumah tangga lainnya, maka pengusaha mebel tersebut pada dasarnya sedang melakukan kegiatan produksi karena sudah menghasilkan barang dan jasa. Barang dan jasa yang dihasilkan dari kegiatan produksi, nantinya akan didistribusikan untuk bisa menjangkau konsumen. Dapat diketahui pengusaha mebel di Kelurahan Korpri Raya memasarkan hasil kerajinannya hingga ke luar kota dan terdapat *showroom furniture* untuk konsumen yang ingin transaksi secara langsung. Di Kelurahan ini terdapat 3 sampai 4 perusahaan mebel yang tersebar di beberapa tempat. Terdapat pula kegiatan ekonomi lain yang dilakukan oleh warga Kelurahan

Korpri Raya, diantaranya berdagang dan membuka pertokoan seperti konter, toko perabotan rumah tangga, toko bangunan, dan grosir. Terdapat pula pasar kaget yang bukpada hari-hari tertentu dan diselenggarakan dilapangan Korpri Raya atau lahan kosong yang ada di Kelurahan Korpri Raya. Warga Kelurahan Korpri Raya juga membuka peluang usaha dalam bidang *jasabarber shop* dan pegadaian.

## **BAB VI**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan terkait dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar gerbang tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung, dapat disimpulkan sebagai berikut:

Dampak sosial dalam proses pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar adalah:

1. Menurunnya pendapatan warga Korpri Raya dan intensitas membeli pakaian di hari-hari besar keagamaan tahun lalu dan tahun ini. Kepemilikan kendaraan roda dua tahun lalu dan tahun ini mengalami peningkatan, masyarakat cenderung memilih kendaraan roda dua dibandingkan kendaraan umum saat berpergian karena kondisi kendaraan umum di Bandarlampung sangat memprihatinkan, sedangkan kepemilikan kendaraan roda empat tahun lalu dan tahun ini mengalami penurunan karena saat ini sebagian warga menjual kendaraan roda empat miliknya untuk keperluan yang mendesak seperti kebutuhan pengobatan, terkena kasus hukum sehingga harus menyewa pengacara, dan membiayai pendidikan anak.
2. Interaksi sosial yang dilihat dari intensitas komunikasi masyarakat tahun lalu dan tahun ini mengalami perubahan yang tidak signifikan; kegiatan ronda tahun lalu



dan tahun ini mengalami peningkatan, hal ini karena adanya program dari Walikota Bandarlampung untuk melaksanakan kegiatan ronda secara rutin; kegiatan pengajian dan kegiatan yasinan tahun lalu dan tahun ini mengalami perubahan yang cukup signifikan, hal ini karena peningkatan kesadaran diri yang dimiliki masing-masing individu; kegiatan gotongroyong tahun lalu dan tahun ini tidak mengalami perubahan yang signifikan, hal ini karena masyarakat kurang memiliki kesadaran diri untuk melakukan kegiatan gotongroyong.

Dampak ekonomi pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar adalah:

1. Warga yang semula bekerja sebagai petani kehilangan mata pencarian akibat alih fungsi lahan pertanian menjadi jalan tol dan banyaknya warga yang berpendidikan rendah menyebabkan mayoritas responden bekerja sebagai pekerja kasar.
2. Banyaknya pekerja kasar atau kontraktor yang membutuhkan *supplier* bahan-bahan bangunan menyebabkan banyak toko material yang tumbuh berkembang di Kelurahan Korpri Raya; jumlah masyarakat yang berjualan di akses tol tahun lalu dan tahun ini mengalami peningkatan yang signifikan, sulitnya mendapatkan pekerjaan, serta ketidakmampuan para pemilik modal untuk membuka lapangan pekerjaan baru mendorong mereka untuk membuka usaha sesuai dengan keterbatasan kemampuan modal yang dimilikinya; akses jalan di Kelurahan Korpri Raya menuju gerbang tol untuk wilayah Kota Bandarlampung sudah sangat baik membuat potensi keberhasilan usaha semakin tinggi sehingga mayoritas responden tertarik membuka usaha di akses tol di Kelurahan Korpri Raya.

3. Proyek pembangunan jalan tol yang membutuhkan banyak pekerja kasar pada proses pengerjaannya menyebabkan petani tertarik mengubah profesinya menjadi pekerja kasar, alasan warga beralih profesi yaitu keinginan untuk merubah nasib; jumlah warga yang beralih profesi tahun lalu dan tahun ini mengalami peningkatan yang signifikan, hal itu karena adanya pengaruh modernisasi (pembangunan jalan tol yang mempergunakan teknologi baru) sehingga mereka tertarik bekerja sebagai pekerja kasar di proyek pembangunan jalan tol; pembangunan jalan tol yang memberikan kemudahan akses serta memperlancar distribusi barang dan jasa juga dapat menciptakan peluang kerja maupun peluang usaha, hal ini menjadikan kehidupan ekonomi warga mengalami perubahan dan meningkat pesat.

## **6.2 Saran**

Berdasarkan hasil penelitian tentang dampak pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar terhadap kondisi kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar gerbang tol di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung, peneliti mengemukakan beberapa saran, diantaranya sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada masyarakat di Kelurahan Korpri Raya untuk lebih mempersiapkan diri dalam menghadapi dampak yang akan timbul setelah pembangunan jalan tol selesai, juga dibutuhkan peran Lurah dalam membina masyarakatnya, sehingga masyarakatnya dapat lebih siap terhadap dampak yang timbul untuk kedepannya. Ketika masyarakat siap maka daerah di sekitar jalan tol pun menjadi lebih berkembang.

2. Dibutuhkan penelitian lebih lanjut mengenai dampak sosial ekonomi setelah proyek pembangunan jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar selesai. Dengan begitu dapat memberikan gambaran lebih menyeluruh dan lebih mendalam terkait dampak sosial ekonomi akibat pembangunan jalan tol Bakauheni Terbanggi Besar. Khususnya bagi mahasiswa tingkat akhir yang tertarik memverifikasi kembali permasalahan dalam penelitian ini, karena peneliti menyadari banyak kekurangan dalam penelitian ini, sehingga dibutuhkan penelitian baru untuk melanjutkan penelitian sebelumnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Afriyadi, Achmad Dwi. 2014. *Pemerintah Masih Tunggu Perpres Tol Trans Sumatra*. [Http://bisnis.liputan6.com/read/2015759/pemerintah-masih-tunggu-perpres-tol-trans-sumatra](http://bisnis.liputan6.com/read/2015759/pemerintah-masih-tunggu-perpres-tol-trans-sumatra). Akses tanggal 25/01/2017.
- Aziz, Abdul. 2013. *Pengaruh Individualisme terhadap Perilaku Masyarakat*. [Https://prezi.com/jksq8ulljdyj/pengaruh-individualisme-terhadap-perilaku-masyarakat/](https://prezi.com/jksq8ulljdyj/pengaruh-individualisme-terhadap-perilaku-masyarakat/). Akses tanggal 20/01/2017.
- Chyana. 2016. *18 Manfaat Jalan Tol bagi Masyarakat Umum*. [Http://manfaat.co.id/manfaat-jalan-tol-bagi-masyarakat](http://manfaat.co.id/manfaat-jalan-tol-bagi-masyarakat). Akses tanggal 24/01/2017.
- Djumain Appe. 2013. *Sinergitas Pembangunan Konektivitas MP3EI dengan Perspektif Wawasan Nusantara Mampu Mewujudkan Harmonisasi Hubungan Pemerintah Pusat dan Daerah*. [Http://www.bppt.co.id/profil/organisasi/86-opini/1081-opini](http://www.bppt.co.id/profil/organisasi/86-opini/1081-opini). Akses tanggal 10/11/2016.
- Dwi Murdaningsih. 2015. *Alih fungsi lahan menjadi jalan tol*. [Http://www.google.co.id/amp/m.republika.co.id/amp-version/n14r5g](http://www.google.co.id/amp/m.republika.co.id/amp-version/n14r5g). Akses tanggal 6/11/2016.
- Dilapanga, Junius. 2016. *Awal 2017, 39 Usaha Baru Tumbuh di Kotamobagu*. [Http://www.kabarbmr.com/2017/02/21/awal-2017-usaha-baru-tumbuh-kotamobagu/](http://www.kabarbmr.com/2017/02/21/awal-2017-usaha-baru-tumbuh-kotamobagu/). Akses tanggal 18/02/2017.
- Hafni R. 2014. *Ekonomi Formal dan Informal*. [Http://electrarobhy4.blogspot.co.id/2014/04/ekonomi-formal-dan-informal.html](http://electrarobhy4.blogspot.co.id/2014/04/ekonomi-formal-dan-informal.html). Akses tanggal 22/01/2017.
- Info BPJT. 2013. *Sejarah Jalan Tol di Indonesia*. [Bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah](http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah). Akses tanggal 6/11/2016.
- Info BPJT. 2014. *Tujuan dan Manfaat Jalan Tol*. [Http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/tujuan-dan-manfaat](http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/tujuan-dan-manfaat). Akses tanggal 6/11/2016.
- Info Baranews. 2016. *Proyeksi Lapangan Kerja Positif*. [Http://m.baranews.co/web/read/56807/proyeksi.lapangan.kerja.positif#.WI\\_wiuD-vIU](http://m.baranews.co/web/read/56807/proyeksi.lapangan.kerja.positif#.WI_wiuD-vIU). Akses tanggal 22/01/2017.
- Info Jasasipil. 2016. *Apa yang Istimewa dari Jalan Tol*. [Www.jasasipil.com/2016/07/apa-yang-istimewa-dari-jalan-tol.html](http://www.jasasipil.com/2016/07/apa-yang-istimewa-dari-jalan-tol.html). Akses tanggal 7/11/2016.
- Jonathan. 2006. *Bentuk-bentuk Partisipasi Masyarakat*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

- Kementerian PU (Perkerjaan Umum). 2015. *Presiden Groundbreaking Jalan Tol Trans Sumatera*. [Http://www.pu.go.id/berita/10165/Presiden-Groundbreaking-Jalan-Tol-Trans-Sumatera](http://www.pu.go.id/berita/10165/Presiden-Groundbreaking-Jalan-Tol-Trans-Sumatera). Akses tanggal 25/01/2017.
- Koran Sindo. 2016. *Kaji Dampak Positif dan Negatif Secara Menyeluruh*. [Http://www.koran-sindo.com/news.php?r=4&n=18&date=2016-07-10](http://www.koran-sindo.com/news.php?r=4&n=18&date=2016-07-10). Akses tanggal 12/10/2016.
- KPPIP (Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas). 2016. *Proyek Prioritas 8 Ruas Jalan Tol Trans Sumatera*. [Https://kppip.go.id/proyek-prioritas/jalan/8-ruas-jalan-tol-trans-sumatera/](https://kppip.go.id/proyek-prioritas/jalan/8-ruas-jalan-tol-trans-sumatera/). Akses tanggal 25/01/2017.
- Morissan, 2012. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: Kencana.
- Musleh. 2013. *Teori-teori Ketenagakerjaan*. [Http://Muslehgeo.blogspot.co.id/2013/06/teori-teori-ketenagakerjaan.html?m=1](http://Muslehgeo.blogspot.co.id/2013/06/teori-teori-ketenagakerjaan.html?m=1). Akses tanggal 22/01/2017.
- Mankoma. 2013. *Teori Pertukaran Sosial*. [Https://www.slideshare.net/mankoma/2013/social-exchange-theory-34439348](https://www.slideshare.net/mankoma/2013/social-exchange-theory-34439348). Akses tanggal 15/02/2017.
- Ningrum Artina, Vita. 2015. *Peran Sektor Informal dalam Perekonomian Indonesia*. [Https://artinavningrum.wordpress.com/2015/06/19/peran-sektor-informal-dalam-perekonomian-indonesia/](https://artinavningrum.wordpress.com/2015/06/19/peran-sektor-informal-dalam-perekonomian-indonesia/). Akses tanggal 18/02/2017.
- Prasetyo dan Jannah. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Puspa Anitana, Widya. 2016. *Hutama Karya Dapat Tambahan 3 Ruas*. [Http://koran.bisnis.com/read/20160909/437/582691/hutama-karya-dapat-tambahan-3-ruas](http://koran.bisnis.com/read/20160909/437/582691/hutama-karya-dapat-tambahan-3-ruas). Akses tanggal 25/01/2017.
- Pasaribu, Andreas Partogi. 2009. *Faktor Penyebab Terjadinya Klaim yang Mempengaruhi Kinerja Waktu Proyek Konstruksi Jalan Tol di Jabodetabek*. [Http://www.digilib.ui.ac.id](http://www.digilib.ui.ac.id). Akses tanggal 18/11/2016.
- Puspasari, Dewi. 2016. *Tol Trans Sumatera dan Kesejahteraan Warga Sumatera*. [Https://dewi.puspasari.net/2016/05/30/tol-trans-sumatera-dan-kesejahteraan-warga-sumatera/](https://dewi.puspasari.net/2016/05/30/tol-trans-sumatera-dan-kesejahteraan-warga-sumatera/). Akses tanggal 02/02/2017.
- Ramadhany, Weny. 2012. *Peranan Transportasi dalam Perkembangan Wilayah*. [Http://wenyra.blogspot.co.id/2012/10/peranan-transportasi-dalam-perkembangan.html](http://wenyra.blogspot.co.id/2012/10/peranan-transportasi-dalam-perkembangan.html). Akses tanggal 02/02/2017.
- Ruslanhazmi. 2015. *Kebijakan Pembangunan dan Kesenjangan Ekonomi Antar Wilayah*. [Https://ruslanhazmi.wordpress.com/2015/04/23/kebijakan-pembangunan-dan-kesenjangan-ekonomi-antar-wilayah/](https://ruslanhazmi.wordpress.com/2015/04/23/kebijakan-pembangunan-dan-kesenjangan-ekonomi-antar-wilayah/). Akses tanggal 7/11/2016.

- Sekarageng Pratiwi. 2001. *Prilaku Sosial*. [Http://www.google.co.id/amp/s/sekaragengpratiwi.wordpress.com/2012/02/02/prilaku-sosial/amp/](http://www.google.co.id/amp/s/sekaragengpratiwi.wordpress.com/2012/02/02/prilaku-sosial/amp/). Akses tanggal 8/11/2016.
- Syafatuun. 2009. *Investasi dengan Pembangunan Jalan Tol Baru Akan Menyediakan Transportasi yang Lebih Efisien dan Memacu Investasi Sektor Lain yang Kan Mempercepat Pertumbuhan Ekonomi*. Jakarta: Dapertemen Pendidikan dan ITB.
- Siswadi, Agus. 2010. *Teori-teori Pengembangan Wilayah*. [Http://agusfasis.blogspot.co. id/2010/11/teori-pengembangan-wilayah.html?view=timeslide](http://agusfasis.blogspot.co.id/2010/11/teori-pengembangan-wilayah.html?view=timeslide). Akses tanggal 12/02/2017.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Tribun lampung. 2016. *Tiga Ruas Tol Trans Sumatera Yang Akan Beroperasi*. [Http://lampung.tribunnews.com/2016/11/19/tiga-ruas-tol-trans-sumatera-yang-beroperasi-tahun-2017](http://lampung.tribunnews.com/2016/11/19/tiga-ruas-tol-trans-sumatera-yang-beroperasi-tahun-2017). Akses tanggal 6/11/2016.
- Wahyuni, Risma. 2014. *Pengertian Meningkatkan Taraf Hidup Masyarakat*. [Https://brainly.co. id/tugas/604980](https://brainly.co.id/tugas/604980). Akses tanggal 28/01/2017.