

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan ekonomi ataupun industri suatu daerah tidak terlepas dari partisipasi pembangunan infrastruktur jalan yang ada di daerah tersebut. Sederhananya, infrastruktur merupakan sarana dan prasarana yang menunjang keberadaan suatu struktur. Dengan kata lain, infrastruktur diperuntukkan untuk menunjang kinerja suatu struktur agar lebih baik dan maksimal selaras dengan kegunaannya. Adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi guna menunjang pertumbuhan suatu daerah. Selain itu, jalan dimaksudkan guna menunjang mobilitas barang dan penumpang antar pusat kota dengan kawasan industri dan jasa, perkantoran, dan kawasan perumahan serta pemukiman juga daerah pinggiran (*hinterland*). Jalan juga dimaksudkan guna menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan serta mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota dan kaitan dengan daerah dibelakangnya (Sjafrizal, 2012).

Menurut *American Public Works Association* infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi (Stone, 1974 Dalam Kodatie, R.J., 2005). Definisi lain infrastruktur dijelaskan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial dapat berjalan dengan baik. Pada dasarnya, infrastruktur merupakan pembangunan sistem fisik yang diperlukan guna menunjang kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Pembangunan pada hakekatnya merupakan proses multidimensional yang melibatkan perubahan struktur sosial, kelembagaan nasional, percepatan pertumbuhan ekonomi, pemerataan pendapatan, dan pengentasan kemiskinan yang semuanya bertujuan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat (Todaro, 2000). Pembangunan merupakan sebuah proses perbaikan yang dilakukan secara terencana, sistematis dan berkelanjutan yang bertujuan untuk mencapai keadaan yang lebih baik. Pembangunan memiliki tujuan untuk memberikan manfaat sebesar-besarnya untuk dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Jalan tol adalah jalan bebas hambatan yang penggunaanya dikenakan biaya jika melintasinya. Adanya jalan tol dimaksudkan guna pemerataan pembangunan serta peningkatan aktivitas sosial ekonomi suatu wilayah.

Pembangunan jalan bebas hambatan atau jalan tol Trans Jawa ruas Semarang-Solo merupakan salah satu langkah yang diambil oleh pemerintah pusat dalam mempercepat sarana transportasi, pariwisata, dan pertumbuhan ekonomi nasional serta mengurai kemacetan di kawasan segitiga emas Jogja-Solo-Semarang (JOGLOSEMAR). Ruas jalan tol Semarang-Solo merupakan bagian dari program prioritas nasional tol Trans Jawa yang menghubungkan ujung barat Pulau Jawa hingga ujung timur Pulau Jawa. Dengan adanya jalan tol Trans Jawa diharapkan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas serta mempersingkat jarak dan waktu bagi transportasi barang maupun jasa. Tol Semarang-Solo memiliki panjang sekitar 72,6 km yang memudahkan para pengguna jalan dari Kota Semarang menuju Kota Solo maupun sebaliknya dapat menempuh perjalanan hanya dalam waktu ± 90 menit saja dengan kecepatan rata-rata. Jalan Tol Semarang-Solo ini melewati beberapa kota dan kabupaten, diantaranya: Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, Kabupaten Boyolali, dan Kabupaten Sukoharjo. Jalan Tol Semarang-Solo ini melewati beberapa kecamatan di Kabupaten Boyolali, salah satunya adalah Kecamatan Teras. Desa Mojolegi termasuk salah satu desa di Kecamatan Teras yang dilalui dan terkena dampak pembangunan dari jalan tol Semarang-Solo. Pembangunan jalan tol Semarang-Solo ini terbagi dalam 5 seksi, sebagai berikut:

Tabel 1.1 Tabel panjang jalan tol Semarang-Solo

No	Seksi	Panjang
1	Seksi I (Semarang-Ungaran)	10,84 km
2	Seksi II (Ungaran-Bawen)	11,95 km
3	Seksi III (Bawen-Salatiga)	17,27 km
4	Seksi IV (Salatiga-Boyolali)	24,13 km
5	Seksi V (Boyolali-Kartosuro)	8,41 km
	Total	72,6 km

Sumber: Trans Marga Jateng, 2019

Pembangunan infrastruktur jalan tol Semarang-Solo di mulai sejak tahun 2009 dan selesai pada tahun 2018 dengan total panjang 72,6 km. Pembangunan jalan tol Semarang-Solo dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang ada di Pulau Jawa khususnya di Provinsi Jawa Tengah. Infrastruktur pendukung seperti jalan tol ini sangat dibutuhkan untuk mempermudah dan memperlancar arus barang dan jasa, infrastruktur memiliki peran positif terhadap pertumbuhan ekonomi yang dalam jangka pendek menciptakan lapangan pekerjaan pada sektor konstruksi, dan pada jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktifitas sektor-sektor terkait (Ja'far M, 2007). Dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan tol Semarang-Solo terdapat dampak pasti yang dialami oleh masyarakat, baik dari aspek ekonomi maupun sosial.

Dalam aspek ekonomi, pembangunan jalan tol meningkatkan perekonomian lokal dalam bentuk adanya belanja pemerintah yang mendorong peningkatan kesempatan kerja dan pajak daerah (Chi dan Waugaman, 2010; Clower dan Weinstein, 2006). Selain itu, adanya pembebasan lahan guna keperluan pembangunan jalan tol Semarang-Solo tentunya juga dapat menimbulkan dampak

baru. Lahan-lahan persawahan yang ada dan pemukiman penduduk juga terkena pembebasan lahan guna kepentingan pembangunan infrastruktur jalan tol Semarang-Solo. Dengan hilangnya lahan persawahan maka berakibat juga pada berubahnya pekerjaan bahkan hingga hilangnya lahan pekerjaan. Luas lahan yang terkena imbas pembangunan jalan tol Semarang-Solo di wilayah Kabupaten Boyolali secara keseluruhan adalah 1.958 bidang dengan luas $\pm 137,682$ Ha, termasuk Desa Mojolegi yang terletak di Kecamatan Teras juga terkena imbas pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Selain lahan pekerjaan, usaha-usaha masyarakat yang telah lama ada juga terkena imbas pembebasan lahan dari pembangunan infrastruktur jalan tol ini.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa keberadaan jalan tol Semarang-Solo selain menimbulkan dampak positif juga ada dampak negatif yang ditimbulkan dari adanya pembangunan ini. Penelitian ini dilakukan guna mengetahui dampak dari aspek sosial dan ekonomi yang ditimbulkan dari keberadaan jalan tol Semarang-Solo terhadap masyarakat di Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali. Oleh karena itu, peneliti mengambil judul “Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Desa Mojolegi Kecamatan Teras Kabupaten Boyolali”.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana dampak sosial sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol Semarang-Solo bagi masyarakat di Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali?
2. Bagaimana dampak ekonomi sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol Semarang-Solo bagi masyarakat di Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian permasalahan diatas maka dapat dirumuskan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Menganalisis dampak sosial sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol Semarang-Solo bagi masyarakat di Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali.
2. Menganalisis dampak ekonomi sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol Semarang-Solo bagi masyarakat di Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali.

1.4 Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi peneliti, dapat mengetahui kajian mengenai analisis dampak sosial ekonomi pembangunan jalan tol terhadap masyarakat.
2. Sebagai persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana Geografi di Fakultas Geografi, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
3. Sebagai informasi mengenai dampak sosial ekonomi pembangunan jalan tol Semarang-Solo yang terjadi di masyarakat Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali.
4. Sebagai informasi dan rekomendasi bagi pemerintah, pemrakasa pembangunan, dan instansi-instansi terkait dalam proses pengambilan keputusan dan penyelesaian dari dampak sosial ekonomi pembangunan jalan tol.
5. Bagi peneliti lain, sebagai referensi penelitian mengenai dampak sosial dan ekonomi dari adanya pembangunan jalan tol Semarang-Solo.

1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya

1.5.1 Telaah Pustaka

1.5.1.1. Pembangunan

1.5.1.1.1. Pengertian Pembangunan

Banyak pendapat mengenai definisi pembangunan dari para ahli. Definisi pembangunan dapat saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain. Pembangunan merupakan sebuah rangkaian gerak perubahan menuju arah kemajuan, perubahan tersebut dicanangkan berdasarkan norma-norma tertentu. Pembangunan juga diartikan sebagai rangkaian usaha dan kegiatan yang ditujukan guna mencapai keadaan lepas landas, atau mungkin keadaan yang penuh dengan dorongan kearah kematangan (Sadono Sukirno, 2006). Pembangunan ialah mengubah kesepadan yang ada menjadi sebuah kesepadan baru, yang dirasa lebih baik untuk kelangsungan kehidupan manusia (Sumarwoto, 2001). Pembangunan merupakan suatu mekanisme transformasi menuju arah yang lebih baik melalui usaha yang dilaksanakan secara terencana. Pembangunan merupakan suatu usaha yang dilaksanakan individu, negara, ataupun lembaga/instansi lain dengan tujuan guna menunjang kesejahteraan masyarakat baik dalam bidang ekonomi maupun sosial (Ginjar Kartasmita, 1984).

Dari sudut pandang sosiologi, pembangunan merupakan sebuah mekanisme perubahan diseluruh lini kehidupan yang dilakukan dengan cara sengaja berdasarkan suatu rencana tertentu (Soerjono Soekanto, 2013). Dari sudut pandang ekonomi, pembangunan berarti sebuah mekanisme yang dimana *real per capita income* dari suatu negara bertambah dalam suatu periode panjang, dan dalam periode yang bersamaan jumlah penduduk yang berada di bawah garis kemiskinan tidak bertambah, serta distribusi pendapat tidak semakin timpang (Meier dan Marzali, 1989). Pembangunan merupakan suatu transformasi mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi-institusi nasional, di samping tetap dalam visi misi mengejar perkembangan ekonomi, mengatasi kesenjangan pendapatan serta pengentasan kemiskinan (Todaro, 2000).

Berdasarkan pendapat dari beberapa tokoh dan ahli serta dari beberapa sudut pandang yang berbeda-beda maka dapat disimpulkan mengenai pengertian pembangunan. Pembangunan adalah suatu aktivitas perubahan yang direncanakan secara sistematis, guna meningkatkan taraf hidup manusia baik dari segi sosial maupun ekonomi.

1.5.1.1.2. Konsep-Konsep Pembangunan

Konsep pembangunan mempunyai tujuan guna meningkatkan kesejahteraan individu atau manusia. Berikut merupakan beberapa konsep pembangunan menurut Ginanjar Kartasasmita, diantaranya:

a. Konsep pembangunan berorientasi pertumbuhan ekonomi

Abad ke-18 merupakan awal mula adanya konsep pembangunan yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi. Proses pertumbuhan dimulai jika perekonomian mampu melakukan pembagian kerja (Adam Smith, 1776 dalam Kartasasmita, 1997:2). Transformasi dari negara yang terbelakang menjadi negara yang maju dapat dijelaskan melalui suatu urutan tingkatan atau tahap pembangunan yang dilalui oleh semua negara. Terdapat lima tahap yang dilalui oleh suatu negara dalam proses pembangunannya; yaitu tahap *Traditional Society*, *Preconditions for Growth*, *The Take-off*, *The Drive to Maturity*, dan *The Age of High Mass Consumption* (Rostow, 1960 dalam Kartasasmita, 1997:4).

b. Konsep pembangunan berdasarkan kebutuhan dasar manusia (*basic human needs*)

Konsep pembangunan ini disusun guna menyediakan barang dan jasa dasar bagi masyarakat miskin, seperti makanan pokok, air dan sanitasi, perawatan kesehatan, pendidikan dasar, serta tempat tinggal. Konsep pembangunan ini menekankan pada penyediaan pelayanan umum yang disertai jaminan kepada masyarakat miskin agar dapat memperoleh pelayanan tersebut (Streeten dkk, 1981 dalam Kartasasmita, 1997:5).

c. Konsep pembangunan berpusat pada rakyat

Konsep ini memiliki tujuan utama guna menciptakan lingkungan yang memungkinkan masyarakatnya untuk merasakan kehidupan yang kreatif, sehat, dan berumur panjang. Terdapat tiga parameter dari pembangunan manusia (*human development index*) yang dipublikasikan oleh UNDP (*United Nation Development Programme*), yaitu meliputi kesehatan, pendidikan, serta tingkat pendapatan riil.

1.5.1.1.3. Teori-Teori Pembangunan

Pada perkembangannya, teori pembangunan berkembang dan memiliki beragam pendekatan yang memberikan kritik satu dengan yang lain. Oleh para ahli, teori-teori pembangunan dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yaitu:

a. Teori Modernisasi

Teori ini pertama kali muncul di Amerika Serikat dan diterapkan dalam program Marshal Plan. Teori ini terbagi menjadi 2, yaitu teori modern klasik dan teori modern baru. Teori modern klasik memberikan pembenaran mengenai hubungan yang bertolak belakang antara masyarakat tradisional dan modern. Teori ini menyoroti bahwa negara dunia ketiga merupakan negara terbelakang dengan masyarakat tradisionalnya. Teori ini memberikan saran bahwa negara berkembang harus meninggalkan nilai-nilai tradisionalnya agar dapat keluar dari berbagai permasalahan, seperti kemiskinan. Teori ini juga berpandangan bahwa ideologi komunisme sebagai ancaman pembangunan negara dunia ketiga.

Terdapat hal yang menonjol dari teori modern klasik, yaitu modernisasi lebih menekankan faktor internal sebagai akibat dari masalah dalam masyarakat itu sendiri. Sedangkan teori modern baru sangat bertentangan dengan teori modern klasik karena teori modern klasik terlalu berorientasi ke barat, terlalu optimis, mensahkan dominasi barat di dunia ketiga, dan meolak tradisi. Teori modern baru

berpendangan bahwa tradisi dapat memberikan dampak positif terhadap perkembangan ekonomi.

b. Teori Dependensi

Teori ini menitikberatkan pada permasalahan keterbelakangan dan pembangunan negara dunia ketiga. Teori ini mewakili suara-suara pinggiran guna melawan hegemoni ekonomi, politik, budaya, dan intelektual negara maju. Teori ini berpendapat bahwa karena sentuhan modernisasi itulah negara-negara dunia ketiga kemudian mengalami kemunduran (keterbelakangan). Secara filosofis, teori dependensi mempunyai kehendak guna mengkaji ulang pengertian dari pembangunan.

Pembangunan tidak tepat jika hanya diartikan sekedar proses industrialisasi, peningkatan output, dan peningkatan produktifitas. Teori dependensi berpendapat pembangunan lebih tepat jika diartikan sebagai peningkatan standar hidup bagi setiap penduduk di negara dunia ketiga. Dengan maksud lain, pembangunan tidak hanya sekedar pelaksanaan program yang melayani kepentingan elit dan penduduk perkotaan, akan tetapi lebih merupakan program yang dilakukan guna memenuhi kebutuhan dasar penduduk pedesaan, para pencari kerja, dan kelas sosial lainnya yang membutuhkan bantuan.

c. Teori Sistem Dunia

Teori ini memiliki pendapat bahwa dunia merupakan suatu system yang sangat kuat yang mencakup seluruh negara di dunia, yaitu sistem kapitalisme. Dalam teori ini, negara yang ada di dunia akan dibagi menjadi tiga bentuk negara, yaitu: negara sentral, negara semi pinggiran, dan negara pinggiran. Teori ini juga memiliki asumsi jika diantara negara-negara yang terlibat memiliki koneksi hubungan yang harmonis satu dengan yang lain secara ekonomi, termasuk negara semi pinggiran dan negara pinggiran nantinya dapat merubah status nya menjadi negara sentral yang maju secara ekonomi. Perubahan status negara pinggiran menuju negara semi pinggiran

ditentukan oleh keberhasilan negara pinggir dalam melaksanakan salah satu strategi pembangunan.

Sedangkan upaya negara semi pinggir menuju negara sentral bergantung pada kemampuan negara semi pinggir dalam melakukan perluasan pasar serta pengenalan teknologi modern. Selain itu, juga memiliki kemampuan untuk bersaing di pasar internasional melalui perang harga dan kualitas.

1.5.1.1.4. Tujuan Pembangunan

Berdasarkan pembukaan UUD 1945, tujuan pembangunan nasional adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia, seluruh tumpah darah, dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa. Selain tujuan pembangunan berdasarkan pembukaan UUD 1945, terdapat pendapat lain yang menyatakan untuk mencapai kehidupan yang serba lebih baik setidaknya semua masyarakat minimal harus memiliki tiga tujuan inti diantaranya (Todaro, 2000:28):

- b. Peningkatan ketersediaan termasuk perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan pokok, seperti pangan, sandang, papan, kesehatan, dan perlindungan keamanan.
- c. Peningkatan standar hidup yang tidak hanya berupa peningkatan pendapatan tetapi juga meliputi penambahan penyediaan lapangan kerja, perbaikan kualitas pendidikan, serta peningkatan perhatian atas nilai-nilai kultural dan kemanusiaan, yang kesemua itu tidak hanya untuk memperbaiki kesejahteraan materiil, melainkan juga membangkitkan jati diri pribadi dan bangsa yang bersangkutan.
- d. Perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial untuk setiap individu serta bangsa secara keseluruhan.

1.5.1.1.5. Dampak Pembangunan

Pembangunan merupakan suatu kegiatan yang mengarah kepada kondisi lebih baik di masa yang akan datang. Pembangunan akan mengakibatkan dampak, baik dampak positif ataupun dampak negatif.

Berikut merupakan dampak positif dan negatif dari pembangunan menurut Emil Salim, diantaranya:

a. Dampak Positif

- Meningkatkan kualitas hidup

Menurut WHO (*World Health Organization*), kualitas hidup adalah pandangan individu mengenai posisi mereka dalam kehidupan dilihat dari konteks budaya dan sistem dimana mereka tinggal serta keterkaitannya dengan tujuan, harapan, standar, dan hal-hal lain yang menjadi perhatian individu. Kualitas hidup memiliki standar indikator yang meliputi kesejahteraan, pekerjaan, lingkungan hidup, kesehatan fisik dan mental, pendidikan, rekreasi, serta waktu luang (Gregory dkk, 2009). Pembangunan internasional, peratan kesehatan, politik, dan pekerjaan merupakan sejumlah besar konteks yang dimiliki oleh kualitas hidup (Bottomley, 2002). Hubungan antara pembangunan dengan kualitas hidup masyarakat disuatu daerah atau desa, dapat diketahui seberapa jauh keberhasilan dari pembangunan yang ada diukur dengan beberapa indikator yakni kekayaan rata-rata, pemerataan, kualitas kehidupan atau PQLI (*Physical Quality of Life Index*), kerusakan lingkungan serta keadilan sosial dan kesinambungan (Fitriyani dkk, 2016).

- Turunnya angka kematian

Menurut BPS (*Badan Pusat Statistik*), kematian adalah keadaan menghilangnya seluruh tanda-tanda kehidupan secara permanen, yang dapat terjadi kapan saja setelah kelahiran hidup. Pembangunan fasilitas umum berupa rumah sakit dan pembangunan tempat pembuangan sampah merupakan contoh dari pembangunan dapat menurunkan angka kematian. Adanya rumah sakit dapat memudahkan dan mempercepat pengobatan masyarakat. Adanya tempat pembuangan sampah dapat membuat lingkungan menjadi lebih bersih, sehingga masyarakat menjadi

sehat. Dengan pembangunan yang tepat sasaran dan berdampak positif bagi masyarakat maka nantinya akan dapat menurunkan angka kematian yang ada.

- Meningkatkan Kesejahteraan

Berdasarkan Undang-Undang No.11 Tahun 2009, tentang Kesejahteraan Sosial; kesejahteraan sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya. kesejahteraan sosial merupakan usaha terencana yang dilakukan oleh perorangan, lembaga-lembaga sosial, masyarakat maupun badan-badan pemerintah guna meningkatkan kualitas kehidupan melalui pemberian pelayanan sosial dan tunjangan sosial (Suharto, 2006). Maka dari itu, dampak positif dari adanya pembangunan adalah meningkatnya kesejahteraan yang dirasakan masyarakat karena sarana dan prasarana serta fasilitas umum yang dibutuhkan telah tersedia untuk masyarakat.

b. Dampak Negatif

- Berkurangnya sumber daya

Dalam kasus ini, sumber daya yang dimaksud adalah sumber daya alam. Sumber daya alam adalah segala sesuatu yang berada di bawah maupun di atas bumi termasuk tanah itu sendiri. Dengan adanya pembangunan maka akan membawa dampak yang berakibat pada berkurangnya sumber daya alam. Pembangunan dengan cara alih lahan, pembukaan lahan, ataupun penggusuran dapat berdampak negatif pada kelestarian alam, yang dimana pada akhirnya mengakibatkan berkurangnya sumber daya alam akibat eksploitasi yang berlebihan.

- Pencemaran lingkungan

Menurut Undang-Undang No.32 Tahun 2009, Pencemaran lingkungan hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk

hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan. Pencemaran lingkungan di dalam pembangunan seperti adanya polusi udara akibat debu dari proyek pembangunan, adanya polusi suara akibat aktivitas alat berat atau mesin-mesin yang digunakan dalam proyek pembangunan sehingga membuat masyarakat menjadi terganggu.

- **Redistribusi Penduduk**

Redistribusi penduduk merupakan suatu upaya pemerataan jumlah penduduk dalam suatu wilayah atau negara. Secara teknis, redistribusi memiliki efek yaitu perubahan dalam tingkat kemiskinan yang terobservasi saat rerata pengeluaran penduduk tidak bergeser (Ravallion, 2016). Di Indonesia dengan jumlah penduduk yang begitu besar dan padat serta hanya menumpuk pada suatu wilayah sehingga dapat menghambat proses pembangunan, oleh karenanya redistribusi penduduk (baik melalui program transmigrasi maupun program untuk merangsang dan mengarahkan migrasi swakarsa) menjadi salah satu faktor yang dapat mempercepat pembangunan (Agusta, 2013).

1.5.1.1.6. Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan

a. Dampak Sosial

- Meningkatnya kualitas hidup dan indeks pembangunan manusia, yang mencerminkan kesehatan, pendidikan, dan lingkungan hidup masyarakat.
- Menurunnya sumber daya alam dan kerusakan lingkungan, yang mencerminkan eksploitasi dan pencemaran masyarakat.
- Menurunnya nilai-nilai budaya dan identitas nasional, yang mencerminkan asimilasi dan homogenisasi masyarakat.
- Menurunnya keseimbangan sosial dan konflik internal, yang mencerminkan ketimpangan dan polarisasi masyarakat.

b. Dampak Ekonomi

- Meningkatnya pendapatan nasional dan pendapatan per kapita, yang mencerminkan kesejahteraan masyarakat.
- Meningkatnya kesempatan kerja dan pengurangan pengangguran, yang mencerminkan lapangan kerja masyarakat.
- Meningkatnya pemerataan distribusi pendapatan dan pengurangan kemiskinan.
- Meningkatnya daya saing dan integrasi ekonomi global, yang mencerminkan keterbukaan dan kerjasama masyarakat.
- Menurunnya kedaulatan ekonomi dan ketergantungan luar negeri, yang mencerminkan dominasi dan intervensi masyarakat.
- Menurunnya stabilitas makroekonomi dan krisis ekonomi, yang mencerminkan fluktuasi dan spekulasi masyarakat.

1.5.1.2. Jalan Tol

1.5.1.2.1. Pengertian Jalan Tol

Berdasarkan Undang-Undang No.38 Tahun 2004 Pasal 1 Ayat (4), jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sedangkan pengertian jalan tol, pada pasal 1 ayat (7) dijelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.15 Tahun 2005 tentang jalan tol pada pasal 4 ayat (1) jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan tol merupakan lintas alternatif dari ruas jalan umum yang ada, pasal 4 ayat (2) jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif apabila pada kawasan yang bersangkutan belum ada jalan umum dan diperlukan untuk mengembangkan suatu kawasan tertentu. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) jalan tol adalah jalan bebas hambatan.

TOL sendiri merupakan singkatan dari *Tax On Location*, atau dapat dipahami juga sebagai jalan yang mengenakan bea bagi penggunaannya.

1.5.1.2.2. Kriteria Jalan Tol

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 2005 pada pasal 5, terdapat beberapa kriteria penting yang dimiliki oleh jalan tol, diantaranya:

- 1) Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.
- 2) Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antarkota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam, dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam.
- 3) Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat (MST) paling rendah 8 (delapan) ton
- 4) Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagaran, dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan.
- 5) Pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan.
- 6) Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
- 7) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 8) Ketentuan persyaratan teknik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) dan ayat (5) diatur lebih lanjut peraturan Menteri.

1.5.1.2.3. Pengguna Jalan Tol

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 2005 pada pasal 38, dijelaskan mengenai siapa saja pengguna jalan tol, diantaranya:

- 1) Jalan tol hanya diperuntukkan bagi pengguna jalan yang menggunakan kendaraan bermotor roda empat atau lebih.
- 2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan berdasarkan jenis angkutan dan tonasenya.
- 3) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri.

1.5.1.2.4. Tujuan Pembangunan Jalan Tol

Berdasarkan Undang-Undang No.38 Tahun 2004 pasal 43 ayat (1) dijelaskan tujuan dibangunnya infrastruktur jalan tol, yaitu 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 dan meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan. Pada Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 2005 pasal 2 juga menjelaskan penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Adapun penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi diwilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Berdasarkan penjelasan mengenai tujuan pembangunan jalan tol di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tol bertujuan agar terciptanya pemerataan pembangunan serta dapat meningkatkan pertumbuhan dalam bidang ekonomi maupun sosial.

1.5.1.2.5. Manfaat Jalan Tol

Terdapat beberapa manfaat adanya pembangunan jalan tol, diantaranya:

- 1) Pembangunan jalan tol akan berdampak pada perkembangan suatu wilayah serta peningkatan ekonomi suatu wilayah.
- 2) Meningkatkan dan memudahkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang.
- 3) Adanya jalan tol akan memangkas dan menghemat waktu pengguna jalan tol dibanding melalui jalan non tol.
- 4) Tarif tol yang berlaku akan menjadi pendapatan yang didapat badan usaha sebagai pengembalian investasi.

1.5.1.2.6. Syarat Jalan Tol

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 2005, terdapat syarat umum, syarat teknis, dan spesifikasi dalam penyelenggaraan jalan tol, diantaranya:

a. Syarat Umum

- 1) Jalan tol merupakan lintas alternatif dari ruas jalan umum yang ada.
- 2) Jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif apabila pada kawasan yang bersangkutan belum ada jalan umum dan diperlukan untuk mengembangkan suatu kawasan tertentu.
- 3) Ruas jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya mempunyai fungsi arteri atau kolektor.
- 4) Dalam hal jalan tol bukan merupakan lintas alternatif sebagaimana dimaksud pada ayat (2), jalan tol hanya dapat dihubungkan ke dalam jaringan jalan umum pada ruas yang sekurang-kurangnya mempunyai fungsi kolektor.

b. Syarat Teknis

- 1) Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.
- 2) Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antarkota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam, dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan

didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam.

- 3) Jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat paling rendah 8 (delapan) ton.
- 4) Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagaran, dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan.
- 5) Pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan.
- 6) Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
- 7) Pada setiap jalan tol harus tersedia sarana komunikasi, sarana deteksi pengaman lain yang memungkinkan pertolongan dengan segera sampai ketempat kejadian, serta upaya pengaman terhadap pelanggaran, kecelakaan dan gangguan keamanan lainnya.
- 8) Pada jalan tol antar kota harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol. Disediakan paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan.

c. Spesifikasi

- 1) Tidak ada persimpangan sebidang dengan ruas jalan lain atau dengan prasarana transportasi lainnya.
- 2) Jumlah jalan masuk dan jalan keluar jalan tol dibatasi secara efisien dan semua jalan masuk dan jalan keluar harus terkendali secara penuh.
- 3) Jarak antara simpang susun, paling rendah 5 (lima) kilometer untuk jalan tol luar perkotaan dan paling rendah 2 (dua) kilometer untuk jalan tol dalam perkotaan.

- 4) Jumlah lajur sekurang-kurangnya dua lajur per arah.
- 5) Menggunakan pemisah tengah atau median.
- 6) Lebar bahu jalan sebelah luar harus dapat dipergunakan sebagai jalur lalu-lintas sementara dalam keadaan darurat.

1.5.2 Penelitian Sebelumnya

Menurut Nabila Cahaya Putra (2018) dengan judul penelitian Dampak Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Kelurahan Madyopuro Kecamatan Kedungkandang Kota Malang. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui gambaran dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap aspek ekonomi masyarakat Madyopuro. Metode yang digunakan dalam penelitian ini berupa metode analisa deskriptif dengan wawancara, angket dan dokumentasi, pengambilan sampel dengan teknik *probability sampling* jenis *simple random sampling*, serta metode analisa triangulasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa bertambahnya mata pencaharian dan terdapat perubahan mata pencaharian dari yang sebelumnya non produktif menjadi produktif, selain itu juga meningkatnya pendapatan dari sebagian besar koresponden, serta meningkatnya pengeluaran sebagian besar koresponden dikarenakan keperluan pribadi.

Menurut Nadhiyah Nur Fitri (2018) dengan judul penelitian Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan). Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sebelum adanya proses pembangunan jalan tol serta untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sesudah adanya proses pembangunan jalan tol. Metode yang digunakan dalam penelitian ini berupa metode analisis deskriptif kuantitatif dalam persentase, dan uji beda rata-rata (uji t). Hasil penelitian menunjukkan bahwa setelah adanya proyek pembangunan jalan tol sebagian masyarakat merasa tidak nyaman dan terganggu dengan adanya proyek

pembangunan jalan tol, selain itu banyak warga yang lahannya terdampak bekerja sebagai petani sehingga kondisi ekonomi masyarakat utamanya pendapatan dan pengeluaran ikut mengalami perubahan.

Menurut Irfantri Mahaputra (2018) dengan judul penelitian Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jatiagung Kabupaten Lampung Selatan). Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui bagaimana dampak pembangunan jalan tol Trans Sumatera terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jati Agung, Kabupaten Lampung Selatan, serta untuk mengetahui bagaimana pandangan ekonomi Islam tentang dampak pembangunan jalan tol Trans Sumatera terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jati Agung, Kabupaten Lampung Selatan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini berupa observasi, wawancara, kuesioner, dokumentasi, pengambilan sampel dengan teknik *purposive sampling* jenis *non random sampling*, serta analisa data dengan metode analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum pembangunan jalan tol Trans Sumatra tidak merubah mata pencaharian masyarakat, pendapatan masyarakat juga tidak mengalami perubahan dari sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatra, kondisi tempat tinggal masyarakat yang terkena dampak juga lebih baik dibandingkan sebelum adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatra.

Menurut Nabilla Febriyana (2020) dengan judul penelitian Dampak Pembangunan Jalan Tol Ngawi-Solo Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Penduduk Tergusur di Desa Widodaren, Kecamatan Widodaren, Kabupaten Ngawi. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui karakteristik sosial ekonomi penduduk terdampak sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol Ngawi-Solo di Desa Widodaren, serta untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol Solo-Ngawi terhadap kondisi sosial ekonomi penduduk terdampak di Desa Widodaren, Kecamatan Widodaren, Kabupaten Ngawi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini berupa observasi, kuesioner, pengambilan sampel dengan metode *purposive sampling*,

serta analisis data dengan metode statistik deskriptif dan analisis interaksi keruangan. Hasil penelitian menunjukkan adanya perubahan hubungan sosial di dalam masyarakat yang menjadi renggang serta adanya perubahan pada lokasi organisasi, adanya peningkatan pendapatan informan sebesar 28% dari sebelumnya Rp. 2.023.780,- menjadi Rp. 2.583.537,-, jenis pekerjaan informan sangat beragam dari pekerjaan terikat maupun tidak terikat serta tidak ditemukannya jenis pekerjaan baru.

Beberapa penelitian relevan di atas yang telah dilakukan sebelumnya terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang nantinya akan dilakukan oleh peneliti. Persamaan penelitian sebelumnya dengan penelitian yang akan diteliti terletak pada metode penelitian yang digunakan. Sedangkan perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian yang akan digunakan terletak pada tujuan dan wilayah kajian penelitian.

Tabel 1.2 Tabel ringkasan penelitian sebelumnya

Nama Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
Nabila Cahaya Putra, 2018	<i>Dampak Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat Kelurahan Madyopuro Kecamatan Kedungkandang Kota Malang</i>	Mengetahui gambaran dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap aspek ekonomi masyarakat Madyopuro	Metode yang digunakan adalah Metode analisa deskriptif dengan wawancara, angket dan dokumentasi, pengambilan sampel dengan teknik <i>probability sampling</i> jenis <i>simple random sampling</i> , serta metode analisa triangulasi.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa bertambahnya mata pencaharian dan terdapat perubahan mata pencaharian dari yang sebelumnya non produktif menjadi produktif, meningkatnya pendapatan dari sebagian besar koresponden, serta meningkatnya pengeluaran sebagian besar koresponden dikarenakan keperluan pribadi.
Nadhiyah Nur Fitri, 2018	<i>Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi</i>	- Untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa	Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dalam persentase, dan uji beda rata-rata (uji t).	Hasil penelitian menunjukkan bahwa setelah adanya proyek pembangunan jalan tol sebagian masyarakat merasa tidak nyaman dan terganggu dengan

	<i>Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)</i>	<p>Ranuklindungan sebelum adanya proses pembangunan jalan tol.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sesudah adanya proses pembangunan jalan tol. 		adanya proyek pembangunan jalan tol, selain itu banyak warga yang lahannya terdampak bekerja sebagai petani sehingga kondisi ekonomi masyarakat utamanya pendapatan dan pengeluaran ikut mengalami perubahan.
Irfantri Mahaputra, 2018	<i>Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Mengetahui bagaimana dampak pembangunan jalan tol Trans Sumatera terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jati Agung, Kabupaten Lampung Selatan. 	Metode yang digunakan adalah Observasi, wawancara, kuesioner, dokumentasi, pengambilan sampel dengan teknik <i>purposive sampling</i> jenis <i>non random sampling</i> , serta analisa data dengan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum pembangunan jalan tol Trans Sumatra tidak merubah mata pencaharian masyarakat, pendapatan masyarakat juga tidak mengalami perubahan dari sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatra, kondisi tempat

	<i>Jatiagung Kabupaten Lampung Selatan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Mengetahui bagaimana pandangan ekonomi Islam tentang dampak pembangunan jalan tol Trans Sumatera terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jati Agung, Kabupaten Lampung Selatan. 	metode analisis deskriptif.	tinggal masyarakat yang terkena dampak juga lebih baik dibandingkan sebelum adanya pembangunan jalan tol Trans Sumatera.
Nabilla Febriyana, 2020	<i>Dampak Pembangunan Jalan Tol Ngawi-Solo Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Penduduk Tergusur di Desa Widodaren, Kecamatan Widodaren, Kabupaten Ngawi</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Mengetahui karakteristik sosial ekonomi penduduk terdusur sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol Ngawi-Solo di Desa Widodaren. - Mengetahui dampak pembangunan jalan tol Solo-Ngawi terhadap kondisi sosial ekonomi 	Metode yang digunakan adalah Observasi, kuesioner, pengambilan sampel dengan metode <i>purposive sampling</i> , serta analisis data dengan metode statistik deskriptif dan analisis interaksi keruangan.	Hasil penelitian menunjukkan adanya perubahan hubungan sosial di dalam masyarakat yang menjadi renggang serta adanya perubahan pada lokasi organisasi, adanya peningkatan pendapatan informan sebesar 28% dari sebelumnya Rp. 2.023.780,- menjadi Rp. 2.583.537,-, jenis pekerjaan informan sangat beragam dari

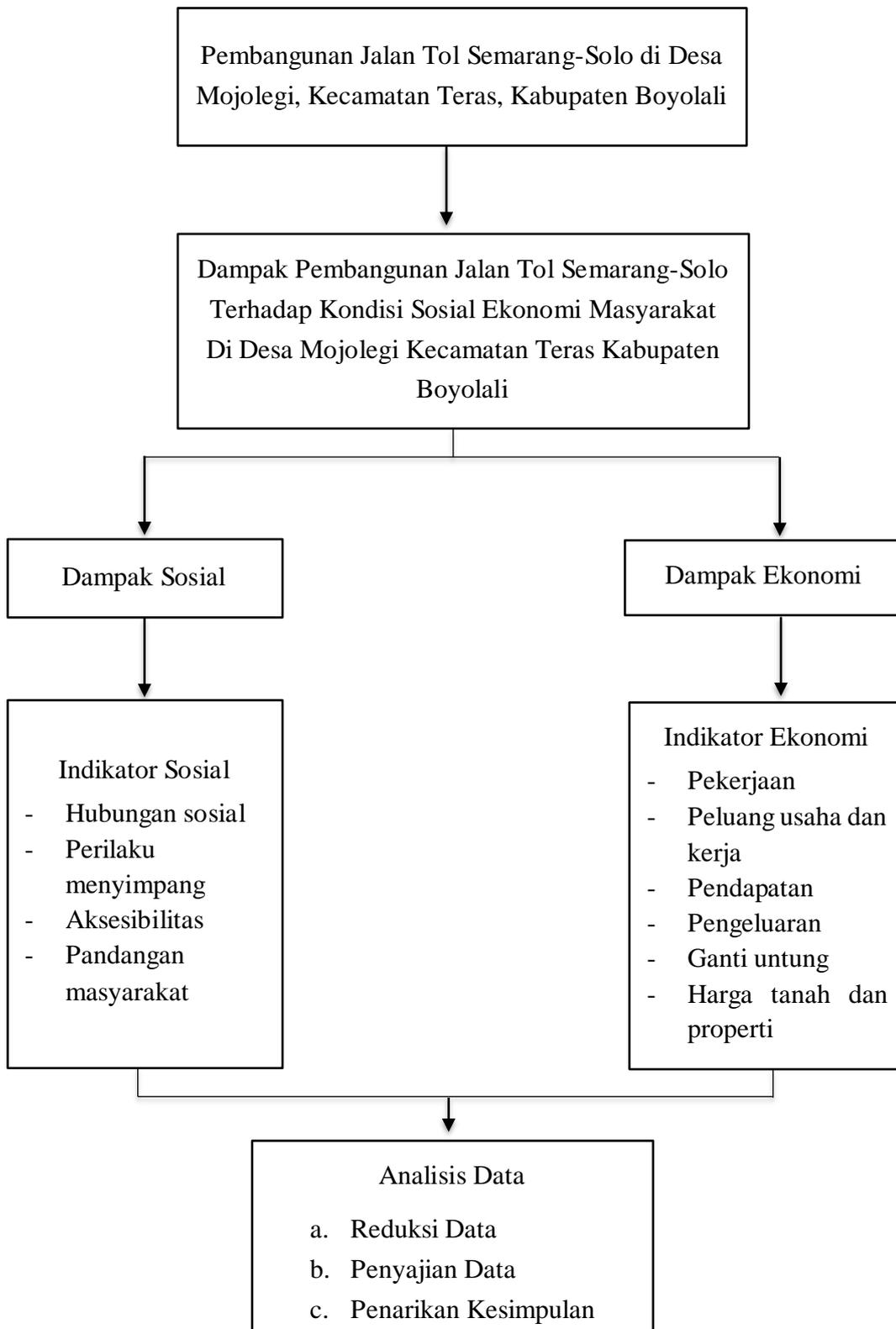
		penduduk tergusur di Desa Widodaren, Kecamatan Widodaren, Kabupaten Ngawi.		pekerjaan terikat maupun tidak terikat serta tidak ditemukannya jenis pekerjaan baru.
--	--	--	--	---

Sumber: Penulis, 2023

1.6 Kerangka Penelitian

Pembangunan “development” merupakan sebuah langkah perubahan yang meliputi seluruh sistem sosial, antara lain: politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan dan budaya (Alexander, 1994). Pembangunan infrastruktur merupakan kunci dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi serta kemajuan sosial baik di skala daerah ataupun nasional. Pertumbuhan ekonomi yang cepat akan berakibat pada padatnya aktivitas lalu lintas kendaraan dikarenakan banyaknya transaksi yang terjadi. Oleh karena itu, pemerintah mengambil kebijakan pembangunan jalan tol Trans Jawa guna memudahkan mobilitas orang ataupun barang dengan tujuan pemerataan pembangunan, peningkatan ekonomi, serta kemajuan sosial masyarakat.

Jalan tol merupakan sistem jalan bebas hambatan yang penggunanya dikenakan biaya jika melintasinya. Adanya pembangunan jalan tol Semarang-Solo ditujukan guna mengurai kemacetan lalu lintas di kawasan segitiga emas Jogja-Solo-Semarang (JOGLOSEMAR) serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Pembangunan jalan tol Semarang-Solo memiliki dampak yang pasti dari aspek sosial dan ekonomi bagi masyarakat yang wilayahnya terkena efek pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Berdasarkan judul penelitian yang diangkat, maka penelitian kali ini dapat dijelaskan pada kerangka pemikiran sebagai berikut:



Gambar 1.1 Kerangka Penelitian
Sumber: Penulis, 2023

1.7 Batasan Operasional

Batasan operasional pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Analisis adalah kegiatan intelektual untuk memformulasikan dan membuat rekomendasi sehingga dapat diambil tindakan manajemen yang tepat sesuai dengan kondisi atau informasi yang diperoleh dalam pemecahan kasus tersebut (Rangkuti, 2006).
- 2) Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi akibat suatu aktifitas. Aktifitas tersebut dapat bersifat alamiah baik kimia, fisik maupun biologi dan aktifitas dapat pula dilakukan oleh manusia (Soemarwoto, 1998).
- 3) Dampak sosial adalah pengaruh tidak langsung dari objek analisis yang terjadi pada masyarakat, dalam berbagai aspek kehidupan.
- 4) Dampak ekonomi adalah pengaruh tidak langsung dari objek analisis terhadap jumlah dan jenis kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang berfokus pada indikator makro ekonomi dan prakiraan pengaruh proyek pada indikator-indikator tersebut bagi negara dan masyarakat.
- 5) Pembangunan adalah proses perubahan sistem yang di rencanakan kearah perbaikan yang orientasinya pada modernis pembangunan dan kemajuan sosial ekonomis (Basri dan Subri, 2006).
- 6) Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol.
- 7) Masyarakat desa adalah kelompok orang yang menghuni wilayah desa, pada umumnya mata pencaharian utama penduduknya adalah petani atau nelayan, masyarakat desa memiliki ciri hubungan pergaulan yang bersifat kekeluargaan dan gotong royong.
- 8) Indikator sosial meliputi kondisi sosial, pengetahuan responden, dan status kepemilikan lahan.
- 9) Indikator ekonomi meliputi mata pencaharian, pendapatan, dan pengeluaran.
- 10) Lokasi yang digunakan pada penelitian ini terletak di Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali.

- 11) Responden dalam penelitian ini adalah masyarakat Desa Mojolegi, Kecamatan Teras, Kabupaten Boyolali yang terdampak alih fungsi lahan dari pembangunan jalan tol Semarang-Solo.
- 12) Dampak yang diteliti pada penelitian ini adalah dampak sosial dan dampak ekonomi dari pembangunan jalan tol Semarang-Solo.
- 13) Waktu penelitian dilakukan pada tahun 2024.