

DAMPAK SOSIAL EKONOMI PEMBANGUNAN JALAN TOL PERMAI DI KELURAHAN MUARA FAJAR TIMUR, KOTA PEKANBARU

Puji Astuti¹⁾, Marfi'ah Ayu Nurida²⁾

¹²Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Riau,
Jl. Kaharuddin Nasution No. 113 Pekanbaru

email: pujiastutiafrinal@eng.ac.id

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Riau,
Jl. Kaharuddin Nasution No. 113 Pekanbaru

email:AyuNurida@gmail.com

Abstrak

Pembangunan Jalan Tol Permai (Pekanbaru-Dumai) berperan penting dalam mempersingkat jarak dan waktu perjalanan, serta meningkatkan perkembangan wilayah dan ekonomi antar dua wilayah dalam distribusi barang, orang dan jasa. Namun pembangunan jalan tol akan berdampak bagi masyarakat secara sosial ekonomi terutama bagi masyarakat yang langsung berada di sekitar jalan tol tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat akibat pembangunan Jalan Tol Permai di Kelurahan Muara Fajar Timur. Analisis yang digunakan adalah metode Expert Judgement untuk menjawab permasalahan dampak sosial ekonomi yang terjadi. Untuk tahap perkembangan pembangunan Jalan Tol Permai berada pada tahap konstruksi yang telah di aspal sepanjang lebih kurang 1 Km sedangkan yang belum diaspal dan masih pada tahap pengerasan masih tersisa 1,6 Km dengan panjang jalan yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur ialah 2,6 Km. Dampak sosial pada masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur masyarakat tidak merasa terganggu dengan adanya polusi udara maupun suara yang ditimbulkan. Pembangunan jalan tol sangat membantu masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur memperoleh lapangan pekerjaan. Jumlah pendapatan masyarakat mengalami kenaikan 70%.

Kata kunci : Dampak Sosial, Dampak Ekonomi, Expert Judgement, Jalan Tol

1. PENDAHULUAN

Pembangunan menciptakan terjadinya perubahan kondisi ekonomi dan sosial masyarakat. Salah satu upaya untuk mewujudkan tujuan dari perencanaan dan pembangunan wilayah dibangun suatu usaha yang terencana dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, bangsa, dan negara. Jaringan jalan sebagian faktor pendukung keberhasilan suatu pembangunan karena jalan berperan untuk pemindahan barang dan manusia sehingga diperlukan jaringan jalan yang memadai dan lebih mengedepankan kecepatan. Jalan tol merupakan jalan alternatif untuk mempercepat sarana transportasi, perkembangan industri, pariwisata, menunjang pertumbuhan dan percepatan proses ekonomi yang kerap terhambat karena kendala transportasi, mengurangi kemacetan akibat pasar tumpah, pasar tradisional, penyempitan jalan, jembatan rusak dan jalan yang berlubang adalah hal yang menghambat proses ekonomi secara merata dan cepat. Interaksi keruangan adalah upaya untuk membangkitkan pembangunan sosial ekonomi, mengurangi kesenjangan wilayah, dan melestarikan lingkungan .

Pembangunan wilayah tidak hanya dilihat dari aspek perekonomian saja, sehingga perlu adanya keterpaduan perencanaan di bidang ekonomi dengan sektor lainnya agar pembangunan wilayah menjadi lebih terarah. dan menjadi berkelanjutan untuk memproyeksikan kemajuan di masa yang akan datang [2]. Jalan Tol Permai (Permai) adalah salah satu dari ruas jalan tol yang ditugaskan pengusahaannya oleh pemerintah. Jalan tol ini berada di Provinsi Riau tepatnya di Kotamadya Pekanbaru, Kabupaten Siak, Kabupaten Bengkalis, Kabupaten Kampar, dan Kota Dumai. Jalan tol Permai akan menghubungkan koridor-koridor ekonomi utama di Provinsi Riau antara lain Pekanbaru-Minas-Patapahan-Kandis-Duri-Dumai akan terkoneksi dengan Pelabuhan Dumai. Pembangunan jalan tol Permai bertujuan untuk menghubungkan dua kota di Provinsi Riau yaitu Kota Pekanbaru dan Kota Dumai. Pembangunan Jalan Tol Permai ini merupakan salah satu segmen dari proyek Tol Trans Sumatra, yang berguna untuk memperlancar transportasi dengan jarak tempuh yang lebih dekat.

Kota Pekanbaru adalah ibu kota dan kota terbesar di Provinsi Riau, Indonesia. Kota ini merupakan kota perdagangan dan jasa, termasuk sebagai kota dengan tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi yang tinggi. Pekanbaru mempunyai satu Bandar Udara Internasional yaitu Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II. Terminal Bus Bandar Raya Payung Sekaki antar kota dan antar provinsi, serta dua pelabuhan di Sungai Siak yaitu Pelita Pantai dan Sungai Duku. Kota Pekanbaru sedang berkembang pesat menjadi kota dagang yang multi-etnik, keberagaman ini telah menjadi kepentingan bersama untuk dimanfaatkan bagi kesejahteraan masyarakatnya.

Kota Dumai dikenal sebagai kota minyak. Tiga industri yang turut serta memajukan Dumai secara tidak langsung adalah PT. CPI (dahulu Caltex Pacific Indonesia sekarang Chevron Pacific Indonesia) yang bergerak mayoritas dalam bidang pertambangan dan ekspor minyak dan gas bumi, kemudian PT. Pertamina yang bergerak dalam bidang pengolahan dan pendistribusian minyak dan gas bumi dalam negeri, serta disusul oleh industri pengolahan minyak sawit (CPO) PT. BKR (Bukit Kapur Reksa). Kota Dumai dalam memainkan peranannya ke depan, telah memiliki lima kawasan Industri yang strategis yaitu Kawasan Industri Dumai (KID) di Pelintung, Kawasan Industri Lubuk Gaung, Kawasan Industri Dock Yard, Kawasan Industri Bukit Kapur dan Kawasan Industri Bukit Timah. Kawasan inidustri ini telah menjadi kawasan industri yang paling pesat kemajuannya di Provinsi Riau [2].

Dumai memiliki Pelabuhan Udara Pinang Kampai yang terletak berdekatan dengan Komplek Perumahan PT. CPI. Disamping akses udara, Kota Dumai memiliki keunggulan sebagai salah satu Kota di Provinsi Riau yang berpeluang untuk memanfaatkan potensi pengembangan pelabuhan laut. Dumai berada pada posisi lintas perdagangan internasional Selat Melaka yang dikelola oleh PELINDO dan beberapa pelabuhan rakyat. Pelabuhan di Dumai telah dibangun sebagai pelabuhan penghubung untuk kegiatan ekspor impor, begitu juga para penumpang yang ingin menuju ke Malaka – Malaysia. Sepanjang daerah pantai Dumai terdapat beberapa pabrik minyak dan pengolahan minyak dengan kapasitas 170.000 barrel per hari dan dapat menampung 850.000 barrel minyak per hari. Dumai juga disebut sebagai gerbang ekspor minyak Indonesia. Pada aktivitas ekspor gas sejumlah USD 426.123 juta per tahun.

Kota Dumai sebagai pintu gerbang lalu lintas perdagangan nasional dan internasional seperti halnya Pekanbaru. Potensi luas wilayah yang besar, kekayaan sumber daya alam dan letak strategis dapat dijadikan sebagai modal utama di dalam pembangunan dan memajukan Kota Dumai dan Provinsi Riau khususnya dan Indonesia pada umumnya. Kontribusi Pendapatan Daerah Regional Bruto (PDRB) Kota Dumai, terbesar dari sektor pertambangan dan penggalian serta industri pengolahan tersebut tidak lepas dari campur

tangan dari perusahaan yang termasuk di dalam Badan Usaha Milik Negara (BUMN), para investor asing, serta mitra usaha lainnya yang ikut berperan aktif, khususnya di Dumai dengan tujuan berperan aktif dalam pertumbuhan perekonomian Riau dan Indonesia.

Sebagai pintu gerbang pelayaran internasional, Kota Dumai mampu berkembang menjadi pusat pelayanan jasa perdagangan. Posisi strategis Kota Dumai sangat berpotensi menjadi pusat koleksi barang dan jasa dari wilayah daerah-pengaruhnya (hinterland) dan sekaligus menjadi pusat distribusi barang dan jasa ke daerah-daerah lainnya. Kota Dumai berada dalam simpul transportasi nasional. Kota Dumai mempunyai daerah-pengaruh tidak hanya kawasan di sekitar Kota Dumai tetapi juga mampu melayani koridor jalan Lintas Timur Sumatera yaitu ke utara sampai Rantau Prapat Sumatera Utara, ke selatan sampai dengan di Pekanbaru, ke barat sampai di Duri dan wilayah-wilayah barat. Jalur darat yang menghubungkan Dumai-Pekanbaru telah siap dilengkapi dengan prasarana berupa jalan tol baru, mengingat pentingnya peranan Kota Pekanbaru khususnya sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Jalur pelayanan angkutan regional darat saat ini melayani hubungan antara Dumai – Pekanbaru dengan kota-kota lain di Provinsi Riau, serta kota-kota lain di luar provinsi (pergerakan antar Provinsi). Pembangunan Jalan Tol Permai penting untuk mempersingkat jarak dan waktu perjalanan menuju kota tujuan, dengan adanya jalan tol bisa meningkatkan perkembangan wilayah dan ekonomi antar dua wilayah dalam distribusi barang, orang dan jasa.

Kelurahan Muara Fajar Timur yang terletak di Kecamatan Rumbai Kota Pekanbaru merupakan salah satu lokasi tempat dibangunnya jalan tol Trans Sumatra sehingga pembangunan jalan tol tersebut memberi dampak baik dampak sosial maupun dampak ekonomi. Sehingga hal ini perlu dikaji lebih dalam agar dapat mengetahui bagaimana dampak pembangunan jalan tol terhadap perkembangan wilayahnya dan bisa menjadi evaluasi untuk pembangunan selanjutnya.

2. METODOLOGI PENELITIAN

2.1. Pendekatan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan Jalan Tol Permai. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka ditetapkan beberapa sasaran :

1. Mengidentifikasi perkembangan pembangunan Jalan Tol Permai.
2. Menganalisis dampak sosial dan ekonomi terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan Jalan Tol Permai.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deduktif. untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan sebagainya, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah [3]. Pendekatan dalam penelitian ini mencakup tentang gambaran kondisi fisik wilayah penelitian dan kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar pembangunan Jalan Tol Permai.

2.2. Ruang Lingkup Kajian

Waktu penelitian ini dilakukan mulai dari bulan Maret 2018 hingga Desember 2018. Ruang lingkup materi yang diteliti adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengkaji perkembangan pembangunan Jalan Tol Permai akan dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif yang diolah dari hasil observasi lapangan.

2. Untuk menganalisis dampak sosial dan ekonomi masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur, dari data primer melalui penyebaran kuesioner dengan menggunakan analisis Expert Judgment.
3. Expert Judgment adalah suatu proses diskusi yang melibatkan para pakar (ahli) untuk mengidentifikasi masalah analisis penyebab masalah, menentukan cara-cara penyelesaian masalah, dan mengusulkan berbagai alternatif pemecahan masalah dengan mempertimbangkan sumber daya yang tersedia. Dalam diskusi kelompok terjadi curah pendapat (Brain Storming) diantara para ahli dalam perancangan.

Ruang lingkup wilayah penelitian berada di Kelurahan Muara Fajar Timur, Kecamatan Rumbai, Kota Pekanbaru pada masa konstruksi Jalan Tol Permai. Jalan tol ini memiliki enam seksi dan merupakan salah satu ruas Tol Trans Sumatera terpanjang yang membentang di dalam satu provinsi. Panjangnya yang mencapai 131 Km menghubungkan wilayah Rumbai di Pekanbaru menuju Dumai yang jarak tempuh biasanya mencapai 195,9 km :

1. Seksi awal jalan tol dimulai dari Pekanbaru, arah Rumbai ke wilayah minyak di Minas sepanjang 9,2 km.
2. Seksi ke dua Minas ke Patapahan sepanjang 23,6 km.
3. Seksi ke tiga dari Patapahan menuju ke Kandis Utara sepanjang 17,45 Km.
4. Seksi ke empat di mulai dari Kandis Utara menuju Duri selatan sepanjang 28,95 Km.
5. Seksi ke lima di Duri Utara sepanjang 27,23 Km.
6. Seksi ke enam menyambungkan Duri Utara hingga Dumai sepanjang 25,05 Km.



Sumber : PT. Hutama Karya, 2018

Gambar 1. Peta Konstruksi Ruas Jalan Tol Permai

2.3. Populasi dan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling adalah salah satu teknik sampling non random sampling dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian [4]. Sampel yang dipilih dianggap ahli dan langsung terlibat dalam kegiatan pembangunan jalan tol Permai, serta berkompeten dalam menjawab pertanyaan penelitian sesuai dengan metode analisis Expert Judgement. Sampel yang dipilih oleh peneliti sebagai berikut:

1. Masyarakat

Masyarakat yang dipilih oleh peneliti ialah masyarakat yang bertempat tinggal dekat dengan jalan tol, masyarakat yang rumah dan lahannya terkena pembebasan lahan pembangunan jalan tol, dan masyarakat yang bekerja dalam pembangunan jalan tol. sampel yang di ambil pada masyarakat 10 orang.

2. Pihak Pengelola Jalan Tol Permai

Pihak yang mengelola jalan tol ialah PT. Utama Karya dan Departemen Pekerjaan Umum. PT. Utama Karya (Persero) sebagai pemegang pengerjaan jalan tol bertugas sebagai pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoprasian dan pemeliharaan di PT. Utama Karya sampel yang di ambil berjumlah 1 orang. Seangkan Departemen Pekerjaan Umum sebagai pihak yang bergerak dalam bidang pembebasan 47 lahan atau konsolidasi lahan di Departemen Pekerjaan umum sampel yang di ambil berjumlah 2 orang.

Tabel 1. Variabel Penelitian

No	Pembahasan	Indikator	Variabel	Analisis
1	Karakteristik Masyarakat	Masyarakat	a. Jenis kelamin b. Usia c. Pendidikan Terakhir	Deskriptif Kualitatif
2	Identifikasi Pembangunan Jalan Tol Permai	Fisik	a. Dimulainya pembangunan jalan tol b. Progres pembangunan jalan tol c. Kapan jalan tol bisa digunakan d. Lebar jalan e. Panjang jalan	Deskriptif Kualitatif
3	Dampak sosial terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar akibat pembangunan Jalan Tol Permai	Aspek Sosial	a. Prilaku masyarakat b. Keamanan c. Konflik Konsolidasi Lahan	<i>Expert Judgement</i>
4	Dampak ekonomil terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar akibat	Aspek Ekonomi	a. Pekerjaan Utama b. Pekerjaan Sampingan c. Pendapatan	<i>Expert Judgement</i>

pembangunan Jalan Tol Permai			
------------------------------	--	--	--

Sumber : Hasil Analisis, 2018

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Karakteristik Masyarakat

Berdasarkan hasil survey pada Kelurahan Muara Fajar Timur maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Jenias Kelamin : jumlah penduduk yang berjenis kelamin laki-laki presentase 70% dan yang perempuan presentase 30%.
2. Tingkat Umur : paling tinggi jumlahnya berumur 31-40 dan 41-50 tahun dengan presentase 30% c. Pendidikan Terakhir : presentase lulus SMA 50%, sedangkan yang tidak tamat sekolah dengan presentase 20%
3. Asal Daerah : asli dari Pekanbaru dengan presentase 40%, Jawa Timur dengan presentase 10%, Sumatera Barat presentase 10%, Sumatera Utara dengan presentase 30%, dan yang berasal dari Kebumen dengan presentase 10%.

3.2. Identifikasi Perkembangan Pembangunan Jalan Tol Permai

Pembangunan jalan tol sepanjang 131,475 Km dengan luas tanah $\pm 1,086,45$ Ha meliputi sebagian wilayah Kota Pekanbaru $\pm 48,08$ Ha yaitu tepatnya berada di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai dengan panjang 2,6 Km. Luas dan batas berdasarkan pengukuran secara kadastral pada tahapan pelaksanaan oleh Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi Riau. Jadwal pelaksanaan pembangunan Jalan Tol Permai, dimulai sejak terbitnya SPMK (Surat Perintah Mulai Kerja) 15 Desember 2016 dengan masa konstruksi selama 36 bulan. Pelaksanaan konstruksi direncanakan mulai pelaksanaan pada awal Tahun 2017 sampai dengan akhir Tahun 2019, dan akan mulai digunakan sesuai dengan rencana PPJT 2019. Anggaran biaya yang digunakan untuk pembebasan lahan di Kelurahan Muara Fajar Timur ialah RP. 9.264.885.369.- dengan luas lahan yang di bebaskan 255.673 M2 terdapat 133 bidang, dana pembebasan lahan yang di gunakan di peroleh dari APBN dan dana Talangan BUJT PT. Utama Karya.

Dana pembangunan Jalan Tol Permai ini sebesar 16-17 Triliun estimasi biaya investasi, di luar biaya pengadaan tanah, adalah sebesar Rp. 16.210 Milyar (termasuk IDC sebesar RP. 873 Milyar). Komposisi pinjaman dan ekuitas adalah 30:70 Komposisi ekuitas berasal dari PMN. Komposisi pinjaman diupayakan berasal dari lembaga keuangan termasuk lembaga keuangan multilateral (*Direct Lending*). Jenis lahan yang dibebaskan di Kelurahan Muara Fajar Timur untuk pembangunan Jalan Tol Permai ini merupakan lahan permukiman, kawasan hutan dan daerah BMN. Jalan Tol Permai direncanakan terdiri dari 4 (empat) lajur 2 (dua) arah dengan lajur masing-masing 3,6 m :

1. Tahapan awal : (2x2) lajur
2. Tahap akhir (pelebaran keluar) : (2x3) lajur
3. Lebar lajur : 3,60 meter
4. Lebar Bahu Luar : 3,00 meter
5. Lebar Bahu Dalam : 1,50 meter
6. Lebar Median (termasuk bahu dalam) : 5,50 meter



Sumber : Hasil Survey, 2018

Gambar 2. Konstruksi Jalan Tol Permai

3.3. Dampak Sosial Bagi Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur

Pembangunan jalan juga mempunyai dampak sosial terutama di daerah perkotaan. Dampak ini akan semakin signifikan jika tidak diperhatikan dengan serius. Dampak sosial diantaranya dapat ditimbulkan karena adanya kerugian secara ekonomi yang dialami oleh masyarakat sekitar. Perubahan kehidupan sosial akibat adanya jalan baru atau menurunnya kualitas hidup masyarakat akibat polusi yang ditimbulkan pengguna jalan. Dampak sosial yang mengakibatkan keresahan masyarakat tersebut pada gilirannya juga akan merugikan semua pihak terkait. Sehingga diusahakan lokasi jalan tidak melewati daerah-daerah yang sensitif bagi kehidupan sosial masyarakat [7]. Berikut ini tanggapan masyarakat tentang keadaan sosial di Kelurahan Muara Fajar Timur saat adanya pengerjaan Jalan Tol Permai yang meliputi tingkat keamanan, polusi, kebisingan dan pembebasan lahan.



Sumber : Hasil Survey, 2018

Gambar 3. Gerbang Jalan Tol Permai di Pekanbaru

3.3.1. Keamanan

Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Keamanan diukur dari saat masa konstruksi dan sebelum masa konstruksi. Pembangunan Jalan Tol Permai juga harus memperhatikan keamanan pekerja maupun masyarakat yang berada di sekitar wilayah konstruksi. Untuk melihat tingkat keamanan di Kelurahan Muara Fajar Timur dapat dilihat pada Tabel 2 berikut ini :

Tabel 2. Tingkat Keamanan Sebelum dan Saat Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Permai di Kelurahan Muara Fajar Timur

No	Keamanan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat aman	3	30	1	10
2	Aman	7	70	9	90
3	Tidak aman	0	0	0	0
4	Sangat tidak aman	0	0	0	0
Total		10	100	10	100

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 2 tingkat keamanan di Kelurahan Muara Fajar Timur sebelum adanya jalan tol jumlah responden yang menyatakan aman sebesar 70%, dan responden yang mengatakan sangat aman 30%. Tidak terdapat masyarakat yang menyatakan tidak aman dan sangat tidak aman. Setelah adanya pengerjaan jalan tol dan sekarang sedang dalam masa konstruksi, tingkat keamanan di Kelurahan Muara Fajar Timur responden menyatakan sangat aman 10%, sedangkan responden yang menyatakan aman sebesar 90%. Tidak terdapat masyarakat yang menyatakan sangat tidak aman maupun tidak aman, dan juga dapat disimpulkan bahwa perkelahian antar pemuda Kelurahan Muara Fajar Timur tidak pernah terjadi, dan masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur tidak terganggu dengan adanya orang luar yang bertempat tinggal di Kelurahan Muara Fajar Timur untuk melaksanakan pembangunan jalan tol. Jadi dapat disimpulkan dari hasil survei dan kuisisioner, masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur menyatakan aman pembangunan jalan tol selama berlangsungnya.

3.3.2. Polusi dan Kebisingan

Berdasarkan Undang-undang Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup No. 4 Tahun 1982, Polusi adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat energi, dan atau komponen lain ke dalam lingkungan, atau berubahnya tatanan lingkungan oleh kegiatan manusia atau oleh proses alam sehingga kualitas lingkungan turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan menjadi kurang atau tidak dapat berfungsi lagi sesuai dengan peruntukannya. Sementara Kebisingan adalah bunyi atau suara yang tidak dikehendaki dan dapat mengganggu kesehatan dan kenyamanan lingkungan yang dinyatakan dalam satuan *desibel* (dB) [8]. Pada saat sebelum dilakukannya proses konstruksi maupun setelah dilakukannya proses konstruksi harus melihat seberapa besar konstruksi yang dihasilkan terutama ketika dilakukannya proses konstruksi, hal ini digunakan untuk melihat dampak apa yang akan dirasakan masyarakat dan bagaimana cara penanganannya. Untuk melihat tingkat ketergangguan polusi udara dan kebisingan di Kelurahan Muara Fajar Timur dapat dilihat pada Tabel 3 sebagai berikut ini :

Tabel 3. Tingkat Ketergangguan Polusi Udara dan Kebisingan pada Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur

akibat Pembangunan Jalan Tol Permai

No	Ketergangguan	Udara		Kebisingan	
		Jumlah (orang)	Persentase (%)	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	Tidak Terganggu	4	40	6	60
2	Terganggu	3	30	0	0
3	Sangat Terganggu	0	0	0	0
4	Sangat tidak Terganggu	3	30	4	40
Total		10	100	10	100

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 3 masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur yang merasa terganggu dengan polusi udara yang ditimbulkan akibat berlangsungnya pembangunan jalan tol berada pada 30%. Responden yang merasa tidak terganggu sebesar 40% serta responden yang merasa sangat tidak terganggu 30%. Kesimpulan dari table tersebut adalah rata-rata masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur tidak merasa terganggu atas pembangunan jalan tol Permai yang sedang dilakukan. Rata-rata responden menyatakan tidak terganggu 60% dan masyarakat yang menyatakan sangat tidak terganggu 40%. Artinya tidak ada masalah polusi maupun kebisingan yang mengganggu masyarakat di Kelurahan Fajar Timur selama pengerjaan Jalan Tol Permai.

3.3.4. Pembebasan Lahan

Pembebasan lahan adalah kegiatan membeli tanah kepada penduduk dalam jumlah besar oleh Perseroan Terbatas (PT) yang sudah memiliki Ijin Lokasi (IL). Biasanya pembelian dengan pola seperti ini dilakukan dengan cara pembayaran tunai kepada masing-masing penduduk pemilik tanah [6]. Sebelum melakukan pembangunan jembatan semua lahan yang berada disekitar jembatan harus dilakukan pembebasan lahan dan pembebasan ini berpengaruh terhadap masyarakat sekitar. Untuk melihat pengaruh dari pembebasan lahan di Kelurahan Muara Fajar Timur dapat dilihat pada Tabel 4 sebagai berikut :

Tabel 4. Lahan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur untuk Pembebasan Lahan Pembangunan Jalan Tol Permai

No	Pembebasan Lahan	Kelurahan Muara Fajar Timur	
		Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	Ada	4	40
2	Tidak Ada	6	60
Total		10	100

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 4 dari responden yang lahannya terkena pembebasan sebesar 40%. Dan responden yang lahannya tidak terkena pembebasan lahan adalah 60%. Lahan masyarakat yang terkena pembebasan rata-rata merupakan lahan perkebunan kelapa sawit, jumlah lahan yang di ambil 30% dari luas lahan yang dimiliki dan ada juga seluruh lahan dan rumah masyarakat terkena dari pembebasan lahan tersebut. Bentuk ganti rugi yang diberikan adalah dalam bentuk uang dan tidak ada kerugian bagi masyarakat dengan adanya pembebasan lahan ini sebagian besar masyarakat yang memiliki lahan merasa untung karena bentuk ganti rugi yang diberikan oleh pihak pengelola jalan tol. Konflik yang di

timbulkan saat pembebasan lahan tidak ada terjadi, informasi yang di dapatkan peneliti dari respnden dengan suka rela memberikan sebagian lahannya.

Berdasarkan informasi dari pakar ahli dari Departemen Pekerjaan Umum Provinsi Riau terjadi konflik pada saat pembebasan lahan, tetapi permasalahan itu bisa di atasi dengan peraturan-peraturan yang di berikan oleh pihak Departemen Pekerjaan umum kepada pemilik lahan. Berdasarkan informasi yang didapatkan yang pernah terjadi konflik tidak dengan masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur, melainkan dengan pemilik lahan yang bertempat tinggal di luar Kelurahan Muara Fajar Timur. Jenis konflik yang terjadi merupakan tidak setujunya pemilik lahan bahwa lahannya sebagian di berikan untuk pembangunan jalan tol, tetapi konflik ini tidak berlangsung lama pemilik lahan akhirnya memberikan lahannya sebagian dengan ganti rugi yang telah di tetapkan.

Pelaksanaan konsolidasi tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur melalui beberapa tahapan yaitu [9] :

1. **Persiapan Konsolidasi Tanah**
Persiapan yang dilakukan seperti mengetahui dasar-dasar hukum tentang Konsolidasi, menyesuaikan tempat yang akan di Konsolidasi dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Menentukan pihak mana saja yang akan kerjasama dengan kegiatan Konsolidasi Tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai ini.
2. **Penetapan Lokasi dan Musyawarah**
Penetapan lokasi dilakukannya Konsolidasi Tanah tepatnya terletak di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai. Setelah melakukan penetapan lokasi Konsolidasi Tanah, selanjutnya melakukan musyawarah terhadap masyarakat menjelaskan terhadap masyarakat tentang apa yang akan dilakukan dan dampak positif dan negatif nya dari kegiatan ini Kegiatan Konsolidasi Tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur.
3. **Pengukuran dan Pemetaan**
Pengukuran dan pemetaan keliling ini dilakukan oleh petugas teknis atau petugas yang telah di tunjuk. Keegiatannya meliputi pengukuran keliling, pemetaan hasil pengukuran keliling dan menghitung luas area lokasi Konsolidasi Tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur.
4. **Penyusunan Rencana Blok/Pradesain Konsolidasi Tanah dan Perhitungan Luas Rencana Peruntukan Tanah .**
Hasil akhir dari rencana blok tersebut adalah gambaran tata letak dari struktur jaringan jalan yang akan di buat di Kelurahan Muara Fajar Timur.
5. **Penyusunan Desain Konsolidasi Tanah dan Perhitungan Luas**
Penyusunan ini dilakukan untuk menyusun letak, bentuk dan luas kavlingkavling yang baru yang telah di potong 30% per luas tanah milik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur.
6. **Musyawarah Rencana Penetapan Kavling**
Musyawarah ini dilakukan bersama para tim ahli dan masyarakat yang terkait dalam kegiatan Konsolidasi Tanah ini. Guna untuk meyakinkan kepada para peserta Konsolidasi Tanah bahwa sudah dilakukan penetapan kavling baru dan telah di kurangi 30% nya dari luas tanah milik masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai.
7. **Pelepasan Hak Atas Tanah**
Pelepasan hak atas tanah ini bermaksud untuk memenuhi syarat legislatis agar menjadikan status tanah yang awalnya milik masyarakat dan setelah konsolidasi 30% dari tanah milik Negara yang diwujudkan dalam bentuk surat pernyataan.
8. **SK Penegasan Objek Konsolidasi Tanah**

Setelah disetujui oleh masyarakat yang mempunyai hak atas tanah di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai maka pelaksanaan dan pekerjaan konsolidasi akan dilanjutkan.

9. **Pemindahan Desain Kelapangan Konsolidasi Tanah**
Pemindahan desain atau rencana konsolidasi kelapangan untuk menyesuaikan desain yang telah dibuat dengan keadaan eksisting di Kelurahan Muara Fajar Timur Kecamatan Rumbai. Dan pemasangan patok batas tanah masyarakat.
10. **Penerbitan Surat Keputusan Hak Atas Tanah dan Sertifikat Tanah**
Setelah selesai tahapan diatas, dilanjutkan dengan melakukan penerbitan Surat Keputusan Hak atas tanah dan membuat sertifikat baru setelah tanah diambil 30% yang terkena konsolidasi tanah.

3.4. Dampak Ekonomi Bagi Masyarakat Kelurahan Fajar Timur

Pembangunan Jalan Tol Permai menyebabkan adanya pengaruh dalam sektor ekonomi masyarakat Kelurahan Fajar Timur yang bertempat tinggal di sekitar tol. Perubahan ekonomi tersebut dapat dilihat dari mata pencaharian masyarakat dan tingkat pendapatan masyarakat Kelurahan Fajar Timur.

3.4.1. Mata Pencaharian

Pekerjaan atau mata pencarian seseorang dapat mempengaruhi jumlah pendapatan yang akan mereka terima setiap bulannya. Berdasarkan penelitian ini mata pencaharian masyarakat yang ada di Kelurahan Muara Fajar Timur sebelum dan sesudah masa konstruksi pembangunan Jalan Tol Permai adalah :

Tabel 5. Mata Pencaharian Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Permai

No	Mata pencaharian	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (orang)	Presentase (%)	Jumlah (orang)	Presentase (%)
1	Petani	4	40	2	20
2	Pegawai negeri	0	0	0	0
3	Pedagang	2	20	3	30
4	Wiraswasta	0	0	0	0
5	Lainnya	4	40	5	50
	Total	10	100	10	100

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 5 masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur yang memiliki pekerjaan sebagai petani sebelum pembangunan jalan tol 40%, pedagang 20% serta 40% dengan mata pencaharian lainnya. Setelah adanya pembangunan Jalan Tol Permai, mata pencaharian masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur berubah. Perubahan tersebut dapat dilihat bagi masyarakat yang memiliki pekerjaan sebagai petani, yang dulunya berjumlah 4 orang kini hanya 2 orang saja. Hal tersebut dikarenakan lahan pertanian mereka terkena pembebasan lahan untuk pembangunan Jalan Tol Permai. Hasil dari pembebasan lahan tersebut menjadi modal bagi masyarakat yang dulunya petani kini membuka warung harian

dan warung makan dan sepenuhnya berubah profesi menjadi pedagang. Selain itu, satu petani lainnya diterima dalam pekerjaan pembangunan Jalan Tol Permai.

3.4.2. Tingkat Pendapatan

Pendapatan merupakan nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam suatu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti keadaan semula, pendapatan masyarakat Kelurahan Muara Fajar dapat dilihat pada Tabel 6 sebagai berikut :

Tabel 6. Pendapatan Masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur Sebelum dan Sesudah Masa Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Permai

No	Pendapatan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (Orang)	Presentase (%)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1	<Rp. 1.000.000	2	20	0	0
2	Rp. 1.000.000- Rp. 1.500.000	2	20	2	20
3	Rp. 1.500.000- Rp. 2.000.000	0	0	0	0
4	Rp. 2.000.000- Rp. 2.500.000	2	20	1	10
5	>Rp. 2.500.000	4	40	7	70
Total		10	100	10	100

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan Tabel 6 pendapatan masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur sebelum adanya pembangunan jalan tol responden yang menjawab penghasilan <Rp. 1.000.000 berjumlah 2 orang (20%), pendapatan Rp. 2.000.000 – 2.500.000 berjumlah 2 orang (20%), dan pendapatan >Rp. 2.500.000 berjumlah 4 orang (40%). Jumlah pendapatan masyarakat mengalami kenaikan bagi yang mempunyai warung makan maupun warung harian yang biasanya pendapatan perbulannya hanya Rp.1.000.000–1.500.000 sejak adanya pembangunan jalan tol terjadi peningkatan pendapatan >Rp.2.500.000 perbulannya dengan persentase 70%. Hal tersebut tentu saja sangat berdampak positif terhadap perekonomian masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan bahwa pada proses konstruksi dilakukan dampak yang terjadi pada masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat Pembangunan Jalan Tol Permai yaitu:

a. Dampak Sosial

1. Keamanan, masyarakat tidak terganggu saat pembangunan jalan tol.
2. Polusi udara, 30% masyarakat yang merasa terganggu dengan polusi udara dan 70% lainnya sama sekali tidak merasa terganggu.
3. Kebisingan, masyarakat di Kelurahan Muara Fajar Timur tidak merasa terganggu oleh kebisingan pembangunan jalan tol.
4. Pembebasan lahan, konflik yang ditimbulkan saat pembebasan lahan tidak terjadi, masyarakat dengan sukarela memberikan sebagian lahannya untuk pembangunan jalan tol.

b. Dampak Ekonomi

1. Pembangunan jalan tol sangat membantu masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur memperoleh lapangan pekerjaan
2. Jumlah pendapatan masyarakat menaik hingga 70%.

5. UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis menghaturkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam proses penelitian ini Badan Pertanahan Kota Pekanbaru, Dinas PU Kota Pekanbaru, dan pihak-pihak yang telah membantu dalam proses survey dan wawancara.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Astuti, Puji, N. Idham, A. Arie, B. L. Rony, and Mardianto, "Peri-urban interaction and connectivity to the development area of Indragiri Hulu Regency, Riau Province," in *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 202 (2018) 012031, 2018, pp. 1-5.
- [2] Astuti, Puji, and A. P. Fiki, "Development of Agropolis Region Based on Integrated Plantations and Livestock Throught Concept of KARSSA (Rubber-Palm Oil-Beef Cattle) in Kuantan Hilir District," in *Prosiding 2nd Celscitech UMRI 2017*, 2017, pp. ECO 2-17.
- [3] Djuri, "Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Luar (outer ringroad) pada Pengembangan Kota Medan", Tesis. Program Pascasarjana Universitas Sumatera Utara. Medan. 2000.
- [4] Husaini, Usman, "Metodologi Penelitian Sosial", Bumi Aksara. Jakarta. 2009.
- [5] PT. Hutama Karya, "Rencana Pengusahaan Jalan Tol Ruas Pekanbaru-Dumai," Pekanbaru. 2016.
- [6] Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 4 Tahun 1991 Pasal 1 Angka 1 Tentang Konsolidasi Lahan
- [7] Suratmo, F Gunawan, "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan". Gajah Mada University Press. Yogyakarta. 2004.
- [8] Undang-undang Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup No. 4 Tahun 1982.
- [9] Undang-undang Nomor 2/2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

