



**DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL
TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT**

(Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

SKRIPSI

Oleh:

NADHIYAH NUR FITRI

NIM 140810101102

PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS JEMBER

2018



**DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL
TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT**

(Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

SKRIPSI

Oleh:

NADHIYAH NUR FITRI

NIM 140810101102

PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS JEMBER

2018



**DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL
TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT**

(Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

SKRIPSI

Oleh:

NADHIYAH NUR FITRI

NIM 140810101102

**PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS JEMBER**

2018

PERSEMBAHAN

Dengan segala kerendahan hati yang tak terhingga, saya ucapkan rasa syukur kepada Allah SWT, yang kepaanya tergantung segala sesuatu. Karya ini merupakan rangkaian dari proses yang masih panjang. Atas berkah dan rahmat dari ALLAH SWT, serta doa orang-orang yang tersayang karya ini dapat terselesaikan. Dengan rasa syukur dan tulus hati kupersembahkan karya ini kepada:

1. Kedua orang tua tercintaku Bapak Bulono Hadi dan ibu Siti Rondiyah, yang senantiasa memberi doa dengan tulus, semangat, motivasi, kasih sayang, dukungan serta kesabaran dan pengorbanannya yang begitu esar selama ini.
2. Semua guru ku sejak TK, SD, SMP, SMK dan semua Dosen yang penuh kesabaran dalam memberikan ilmunya dengan ikhlas dan pengetahuan yang berarti dalam hidupku selama ini
3. Saudara-saudara tercintaku
4. Almamater Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember yang saya banggakan.

MOTTO

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain, dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.”

(Terjemahan QS. Al-Insyirah, 6-8)

“Jika kita tidak mudah menyerah, maka kita sudah dekat sekali dengan kesuksesan. Karena di dunia ini, ada dua orang yang susah sekali dikalahkan: 1. orang yang sabar; 2. orang yang tidak mudah menyerah.”

(Tere Liye)

“Beranilah keluar dari zona nyaman, beranilah melakukan apapun yang tidak kamu sukai asalkan itu untuk kebaikan, karena itulah yang akan membangun karaktermu, akalmu, dan hatimu”

(Quotes Cak Nun)

PERNYATAAN

Saya yangbertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nadhiyah Nur Fitri

NIM : 140810101102

Jurusan : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan

Konsentrasi : Ekonomi Regional

Judul skripsi : Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

Menyatakan bahwa skripsi yang telah saya buat merupakan hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus di junjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 04 Oktober 2018

Yang menyatakan

Nadhiyah Nur Fitri

140810101102

SKRIPSI

**DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL
TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT
(Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)**

Oleh:

Nadhiyah Nur Fitri

Pembimbing

Dosen Pembimbing I : Dr. Herman Cahyo Diartho, SE., M.P

Dosen Pembimbing II : Dr. Lilis Yuliati, SE., M.Si

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap
Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di
Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

Nama Mahasiswa : Nadhiyah Nur Fitri

NIM : 140810101102

Jurusan : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan

Konsentrasi : Ekonomi Regional

Tanggal Persetujuan : 04 Oktober 2018

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Herman Cahyo D, SE., M.P
NIP. 1972071319999031001

Dr. Lilis Yuliati, SE., M.Si
NIP. 196907181995122001

Mengetahui,
Ketua Jurusan

Dr. Sebastiana Viphindartin, M.Kes
NIP. 196411081989022001

PENGESAHAN

Judul Skripsi

**DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL
TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT**

(Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : Nadhiyah Nur Fitri

NIM : 140810101102

Jurusan : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan

telah dipertahankan di depan panitia penguji pada tanggal :

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

1. Ketua Aisah Jumiati, S.E., M.P. (.....)
NIP. 196809261994032002
2. Sekretaris Dr. Regina Niken Wilantari, S.E., M.Si. (.....)
NIP. 197409132001122001
3. Anggota Dr. I Wayan Subagiarta, M.Si. (.....)
NIP. 196004121987021001

Mengetahui/Menyetujui,
Universitas Jember
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Dekan,

Dr. Muhammad Miqdad, S.E., M.M., Ak., CA
NIP. 197107271995121001

Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

Nadhiyah Nur Fitri

*Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Jember*

ABSTRAK

Infrastruktur jalan merupakan salah satu faktor pendukung keberhasilan suatu pembangunan karena jalan berperan untuk pemindahan barang dan manusia sehingga diperlukan jaringan jalan yang memadai dan lebih mengedepankan kecepatan. Salah satu pembangunan infrastruktur yang memerlukan lahan atau tanah sangat luas adalah pembangunan jalan tol. Sebab jalan tol didesain khusus sebagai jalan alternatif jalur darat yang bebas dari hambatan. Akan tetapi adanya pembangunan jalan tol tersebut memberikan dampak pada kondisi sosial ekonomi yang di rasakan masyarakat sekitar proyek. Penelitian ini membahas tentang bagaimana dampak sosial dan ekonomi yang di timbulkan sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan tol di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif dalam persentase, dan uji beda rata-rata (uji t). Hasil penelitian ini menyatakan bahwa Setelah adanya proyek proses pembangunan jalan tol, dari dampak sosial, sebagian masyarakat merasa tidak nyaman atau merasa terganggu dengan adanya proyek proses pembangunan jalan tol, responden dan masyarakat sekitar proyek di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan juga mengalami dampak pada segi ekonomi, dimana dari segi luas lahan yang terdampak tersebut menjadi matapencaharian warga, luas lahan yang berubah menyebabkan kondisi segi ekonomi terutama pada pendapatan dan pengeluaran ikut mengalami perubahan.

Kata Kunci :infrastruktur, jalan tol, uji beda

The Impact Of Highway Infrastructure Construction Towards The Societies' Social Economic Condotion (A case study at Grati District Pasuruan Regency)

Nadhiyah Nur Fitri

Department of Economics Science and Development Study the Faculty of Economics and Business Jember University

Abstract

A Road infrastructure is one of supporting factors for a success construction because road plays a role to transfer goods and humans. Therefore, suffice and prioritizing speed road network is needed. One of the infrastructure constructions which needs a wide land is highway construction. It is because the highway is specially designated as the alternative land lane without any obstacle. However, the highway construction gave impact to the societies' social economic condition around the project. This research discussed how the social economic impact emerged before and after the highway construction at Sumberdawesari and Ranuklindungan villages. The methods used in this research were descriptive quantitative analysis in percentage and t-test. The result of this research showed that, from social impact, after the highway was constructed some people felt inconvenient or annoyed. The respondents and the societies around the project at Sumberdawesari and Ranuklindungan villages experienced economic impact in which, from the land area aspect which was the societies' livelihood, the change of the land wide caused the economic condition especially on income and expense of the societies were also change.

Keywords: Infrastructure, Highway, t-test

RINGKASAN

Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan); Nadhiyah Nur Fitri, 140810101102; 2018; Program Studi Ekonomi Pembangunan Jurusan Ilmu Ekonomi Studi dan Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Infrastruktur jalan mempunyai peran vital dalam mendukung ekonomi, sosial – budaya, kesatuan dan persatuan di antara proses produksi, pasar dan konsumen akhir. Pembangunan sejauh ini pada hakikatnya telah memberi landasan yang mendukung kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat. Penanggulangan ketimpangan pembangunan wilayah, antara lain, dilakukan dengan penyebaran pembangunan prasarana perhubungan, termasuk pembangunan infrastruktur jalan. Berkaitan dengan itu, pemerintah mulai membangun mega proyek infrastruktur berupa jalan tol yang disebut sebagai *Trans Toll Road* yang dimulai dari Merak di Provinsi Jawa Barat hingga Banyuwangi di Provinsi Jawa Timur.

Salah satu bagian Proyek tersebut adalah Jalan tol Pasuruan-Probolinggo yang melintasi Kabupaten Pasuruan khususnya pada Kecamatan Grati yang menyita lahan masyarakat bukan hanya lahan pertanian, tapi juga pemukiman padat penduduk. Terdapat dampak yang ditimbulkan oleh adanya pembangunan jalan tol tersebut yakni lahan pertanian sebagai tumpuan ekonomi menjadi kurang stabil, kebisingan, kesehatan, serta nilai kekeluargaan yang ada juga menjadi hilang. Tujuan dari penelitian ini adalah: (1) Untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sebelum adanya proses pembangunan jalan tol. (2) Untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sesudah adanya proses pembangunan jalan tol.

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif dilakukan untuk mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, dan kejadian yang terjadi secara faktual, sistematis, dan akurat. Penelitian ini menggambarkan data kuantitatif yang diperoleh menyangkut keadaan subjek atau fenomena dari sebuah populasi. Penelitian dilakukan di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan pada 76 rumah tangga yang terkena dampak pembangunan jalan tol. Metode yang digunakan adalah dengan wawancara dan memberikan kuisioner serta mengambil gambar untuk dokumentasi. Metode analisis data menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dengan persentase dan uji beda.

Hasil dari penelitian yang dilakukan pada 76 orang responden menyatakan bahwa sebelum adanya pembangunan jalan tol mereka tidak mengalami dampak apapun, kemudian setelah adanya proyek pembangunan jalan tol, 76 responden menyatakan terdapat perubahan dari segi sosial maupun ekonomi, dampak sosial antara lain, 68,4% menyatakan bising, 60,5% menyatakan hubungan sosial yang renggang, 60,5% menyatakan lingkungan semakin rusak, 55,3% menyatakan lalu lintas menjadi semakin padat. Sedangkan dampak dari segi ekonomi yaitu, lahan pertanian yang semakin berkurang membuat segi ekonomi dari sektor pertanian masyarakat menjadi berkurang pula. Pemukiman yang terkena proses pembebasan lahan juga turut berdampak. Pengeluaran masyarakat yang semakin berkurang serta pendapatan bertambah itu dikarenakan uang ganti rugi pembebasan lahan masyarakat di gunakan untuk usaha lain. Sedangkan dari sisi pekerjaan, sebelum adanya proyek proses pembangunan jalan tol masyarakat masih berprofesi sebagai petani, kemudian setelah adanya proyek pembangunan jalan tol yang menyita banyak lahan termasuk lahan pertanian kebanyakan masyarakat berprofesi sebagai pekerja proyek.

PRAKATA

Ahamdulillahirobbil'alamin, puji syukur atas kehadiran ALLAH SWT atas kehidupan, rahmat, hidayah serta kehendaknya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "*Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)*". Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember. Penulis menyadari bahwa proses penulisan ini telah banyak memperoleh bimbingan, pengarahan dan motivasi dari berbagai pihak, untuk itu dengan setulus hati penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih banyak kepada:

1. Bapak Dr. Herman Cahyo D, S.E., M.P selaku Dosen Pembimbing I yang telah bersedia meluangkan waktu ditengah kesibukannya, untuk memberikan arahan agar penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Terimakasih banyak atas pengarahan yang bapak berikan kepada saya.
2. Ibu Dr. Lilis Yuliati, S.E., M.Si selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan kritik yang membangun kepada penulis demi terselesaikannya skripsi ini, terimakasih atas segala ilmu yang telah ibu berikan kepada saya.
3. Bapak Dr. Muhammad Miqdad, S.E., M.M., Ak. CA selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
4. Ibu Dr. Sebastiana Viphindrartin, M.Kes selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan, serta selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah bersedia membimbing
5. Seluruh Dosen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan beserta staf karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember
6. Staf karyawan perpustakaan yang telah memberikan fasilitas demi kelancaran penyusunan skripsi ini

7. Orangtuaku yang tersayang dan paling saya cintai Bapak Bulono Hadi dan Ibu Siti Rondiyah yang ikhlas memberi doa, dukungan, kasih sayang dan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih atas segalanya.
8. Adikku Wildan Arif Annafi yang secara tidak langsung memberi saya motivasi agar aku bisa memberikan yang terbaik untuk keluarga khususnya kedua orangtua.
9. Terimakasih Mohammad Khadafi yang telah menemani, memberi semangat dan memberi motivasi dalam penyusunan skripsi ini. Kamu luar biasa, Terimakasih atas segalanya.
10. Sahabat-Sahabatku Wiwin, Malia dan Ningrum yang memberikan banyak warna dalam kehidupanku. Terimakasih atas pengertian dan kasih sayang kalian, dukungan kalian menjadikanku perempuan kuat dan berguna untuk sesama.
11. Sahabat-sahabat KKN 56 Indah, Intan, Indi, Rifa, Cus, Cuy, Mad, Fafa dan Fadli terimakasih atas pembelajaran hidup yang kalian berikan kepada penulis, Terimakasih atas segalanya.
12. Seluruh teman-teman IESP 2014, Khususnya teman-teman Konsentrasi Regional yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu, terimakasih atas kerjasamanya, kalian luar biasa.
13. Serta semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
HALAMAN PEMBIMBING	vi
HALAMAN PERSETUJUAN	vii
LEMBAR PENGESAHAN	vii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
RINGKASAN	xii
PRAKATA	xiv
DAFTAR ISI	xvi
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR GAMBAR	xviii
DAFTAR LAMPIRAN	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan	7
1.4 Manfaat	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Landasan Teori	9
2.2 Penelitian Terdahulu	18
2.3 Kerangka Konseptual	26
BAB III METODE PENELITIAN	27
3.1 Rancangan Penelitian	27

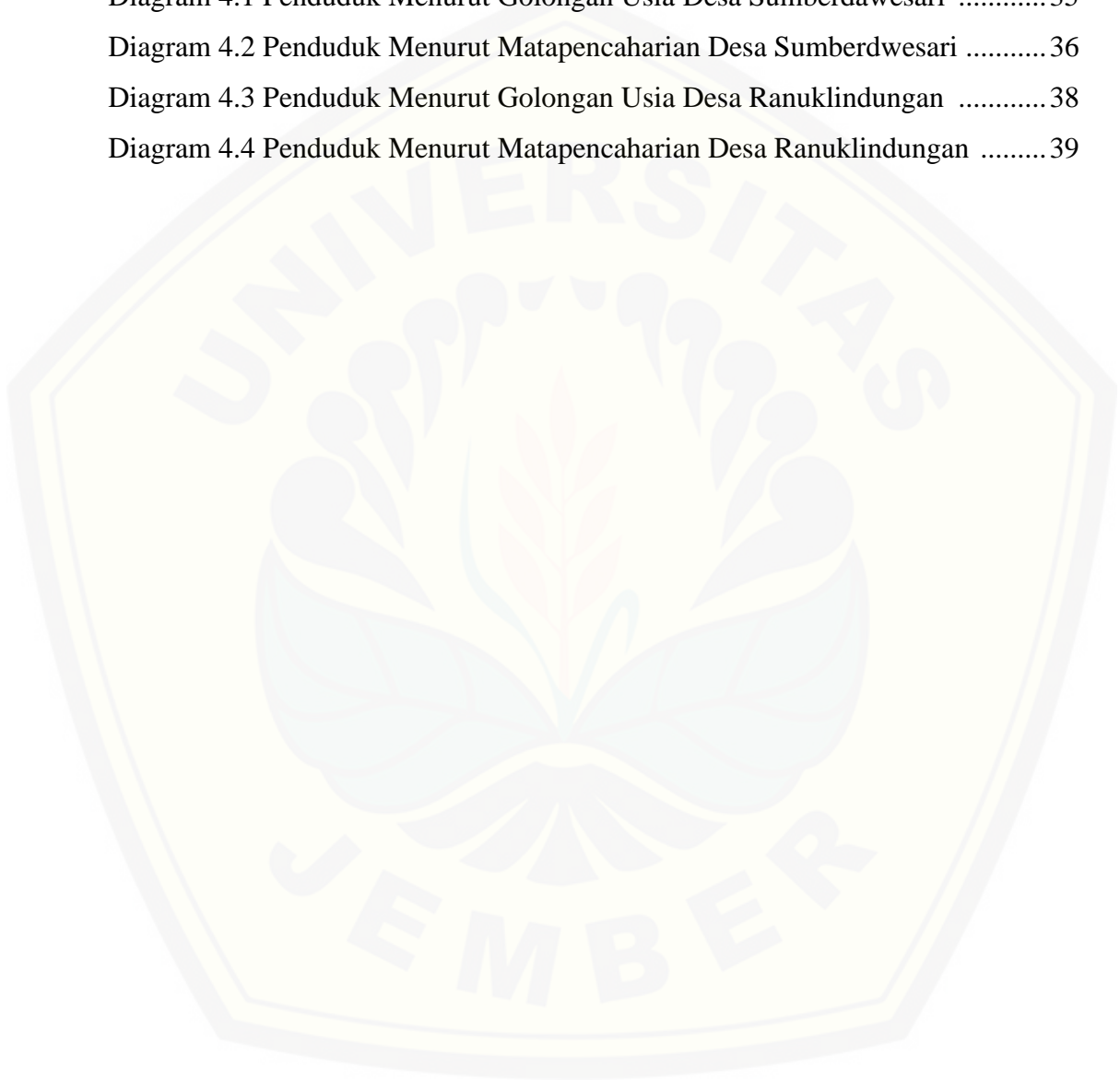
3.2 Metode Pengumpulan Data	28
3.3 Data dan Jenis Data	29
3.4 Metode Analisis Data	32
3.5 Instrumen Penelitian	33
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	35
4.1 Gambaran Umum	35
4.2 Indikator Sosial	40
4.3 Indikator Ekonomi	42
4.4 Analisis Dampak Sosial	43
4.5 Analisis Dampak Ekonomi	53
4.6 Pembahasan Hasil Penelitian	59
4.7 Temuan Hasil Penelitian	61
4.8 Keterbatasan Penelitian	62
BAB V PENUTUP	63
5.1 Kesimpulan	63
5.2 Saran	64
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	19
Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Wawancara	32
Tabel 3.2 Kisi-kisi Instrumen Angket	33
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Penggunaan Desa Sumberdawesari	34
Tabel 4.2 Penduduk Golongan Pendidikan Terakhir Desa Sumberdawesari	36
Tabel 4.3 Luas Wilayah Menurut Penggunaan Desa Ranuklindungan	37
Tabel 4.4 Penduduk Menurut Golongan Pendidikan Terakhir Desa Ranuklindungan	38
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	40
Tabel 4.6 Karakteristik Status Kepemilikan Lahan	40
Tabel 4.7 Karakteristik Responden Berdasarkan Luas Lahan	41
Tabel 4.8 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan	41

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jaringan Jalan Tol Trans Java	5
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual	25
Diagram 4.1 Penduduk Menurut Golongan Usia Desa Sumberdawesari	35
Diagram 4.2 Penduduk Menurut Matapencaharian Desa Sumberdwesari	36
Diagram 4.3 Penduduk Menurut Golongan Usia Desa Ranuklindungan	38
Diagram 4.4 Penduduk Menurut Matapencaharian Desa Ranuklindungan	39



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A. Kuesioner	70
A. A1 Kuisisioner mengenai Pendidikan dan Kesehatan	71
A. A2 Kuisisioner mengenai Pengetahuan Responden	72
A. A3 Kuisisioner mengenai Luas Lahan	73
A. A4 Kuisisioner mengenai Pengeluaran dan Pendapatan.....	74
Lampiran B. Gambaran Umum Responden	75
B. Gambaran Umum Responden Desa Sumberdawesari.....	75
B. B1 Gambaran Umum Responden Desa Ranuklindungan	76
B B2 Luas Lahan, Jumlah penduduk berdasarkan usia Desa Sumberdawesari danDesa Ranuklindungan	77
Lampiran C. Kondisi Ekonomi.....	78
C. Pendapatan dan Pengeluaran Desa Sumberdawesari	78
C. C1 Pendapatan dan Pengeluaran Desa Ranuklindungan.....	79
Lampiran D. Kondisi Sosial	80
D. Kondisi Sosial responden Desa Sumberdawesari	80
D. D1 Kondisi Lingkungan dan Lalu Lintas Desa Sumberdawesari	82
D D2 Penggunaan uang dan sifat kepemilikan lahan Desa Sumberdawesari	84
D D3 Kondisi Sosial responden Desa Ranuklindungan.....	86
D D4 Kondisi Lingkungan dan Lalu Lintas Desa Ranuklindungan	88
D D5 Penggunaan uang dan sifat kepemilikan lahan Desa Ranuklindungan	90
Lampiran E. Perhitungan Uji Beda	92
E. 1a Luas Lahan Responden Desa Sumberdawesari.....	92
E 1b Pendapatan Responden Desa Sumberdawesari	92
E 1c Pengeluaran Responden Desa Sumberdawesari	93
E 2a Luas Lahan Responden Desa Ranuklindungan.....	93
E 2b Pendapatan Responden Desa Ranuklindungan.....	94
E 2c Pengeluaran Responden Desa Ranuklindungan.....	94

Lampiran F. Dokumentasi Desa Sumberdawesari	95
F1. Wawancara dengan Responden Desa Sumberdawesari.....	95
F2. Proses Pembangunan Proyek Jalan Tol yang melewati Desa Sumberdawesari	95
F3. Alat Berat dan Pekerja Proyek.....	96
F4. Kondisi di Lorong bawah Jembatan proyek tol Desa Sumberdawesari	96
Lampiran G. Dokumentasi Desa Ranuklindungan	97
G1. Wawancara dengan Responden Desa Ranuklindungan	97
G2. Proses Pembangunan Proyek Jalan Tol yang melewati Desa Ranuklindungan	97
G3. Dampak Pembangunan jalan Tol Terhadap kesehatan Masyarakat Desa Ranuklindungan	98
G4. Jalan dan Lingkungan yang Rusak di Desa Ranuklindungan	98

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Infrastruktur dijelaskan sebagai sarana dan prasarana yang mendukung keberadaan suatu struktur. Maksudnya, infrastruktur ada untuk mendukung kinerja suatu struktur. Infrastruktur ada untuk membuat kinerja struktur lebih baik dan maksimal sesuai kegunaannya. Dalam sebuah struktur organisasi, infrastruktur adalah fasilitas yang ada untuk mendukung kinerja orang-orang yang menjalankan struktur organisasi. “Adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Selain itu, jalan bertujuan untuk mendukung mobilitas barang dan penumpang antar pusat kota dengan kawasan industri dan jasa, perkantoran, dan kawasan perumahan dan pemukiman serta daerah pinggiran (hinterland). Jalan juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota serta kaitan dengan daerah belakangnya” (Sjafrizal, 2012).

Infrastruktur dapat didefinisikan sebagai kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor privat sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik. Istilah umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa: jalan, transportasi, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah, perlistrikan, telekomunikasi dan lain sebagainya. Infrastruktur jalan mempunyai peran vital dalam mendukung ekonomi, sosial – budaya, kesatuan dan persatuan di antara proses produksi, pasar dan konsumen akhir. Pembangunan sejauh ini pada hakikatnya telah memberi landasan yang mendukung kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat. Penanggulangan ketimpangan pembangunan wilayah, antara lain, dilakukan dengan penyebaran pembangunan prasarana perhubungan, termasuk pembangunan infrastruktur jalan.

“Infrastruktur jalan diIndonesia mempunyai peran yang vital dalam transportasi nasional, dengan melayani sekitar 92% angkutan penumpang dan 90% angkutan barang pada jaringan jalan yang ada” (Kementrian Pekerjaan Umum RI, 2009). “Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi 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 atau air serta di atas permukaan air” (Adji Adisasmita, 2011:79).

Infrastruktur jalan merupakan salah satu faktor pendukung keberhasilan suatu pembangunan karena jalan berperan untuk pemindahan barang dan manusia sehingga diperlukan jaringan jalan yang memadai dan lebih mengedepankan kecepatan. Salah satu pembangunan infrastruktur yang memerlukan lahan atau tanah sangat luas adalah pembangunan jalan tol. Sebab jalan tol didesain khusus sebagai jalan alternatif jalur darat yang bebas dari hambatan.

Manfaat pembangunan infrastruktur jalan memang membawa dampak yang positif di antaranya (Kementrian Pekerjaan Umum RI, 2010): (1) Mempercepat waktu tempuh antar Kota/Kabupaten, (2) Memperlancar waktu tempuh antar Kota/Kabupaten, (3) Naiknya harga tanah di sekitar pembangunan infrastruktur jalan. (4) Mengurangi kepadatan penduduk di sekitar Kota/Kabupaten dikarenakan Kota/Kabupaten tersebut sudah mengalami banyak kemajuan.

Meskipun membawa dampak positif, pembangunan infrastruktur jalan juga membawa dampak negatif di antaranya (Kementrian Pekerjaan Umum RI, 2010): (1) Berkurangnya lahan produktif pertanian, (2) Adanya pengurangan luasan lahan terbuka hijau, (3) Rusaknya lingkungan hidup di sekitar pembangunan infrastruktur jalan.

Menurut PP No. 15 Tahun 2005 tentang jalan tol, dijelaskan bahwa definisi jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. dan merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang telah ada. Jalan tol

diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah. Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan tol terhadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan.

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 tujuannya adalah untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi, guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah. Sebagian wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol yang berkaitan dengan pengaturan, perusahaan dan pengawasan badan usaha dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Kemudahan akses yang ditimbulkan oleh ketersediaan jalan tol otomatis akan memberi dampak positif bagi kelangsungan transaksi perekonomian antar Kabupaten/Kota di Provinsi di pulau Jawa. Sistem jalan yang baik memberikan keunggulan bagi sebuah negara maupun daerah untuk bersaing secara kompetitif dalam memasarkan hasil produknya, mengembangkan industrinya, mendistribusikan populasi serta meningkatkan pendapatan. Keterbatasan jaringan jalan dapat menghambat pertumbuhan suatu wilayah sehingga aktivitas perekonomian dapat terganggu yang pada akhirnya dapat menyebabkan bertambahnya harga suatu barang.

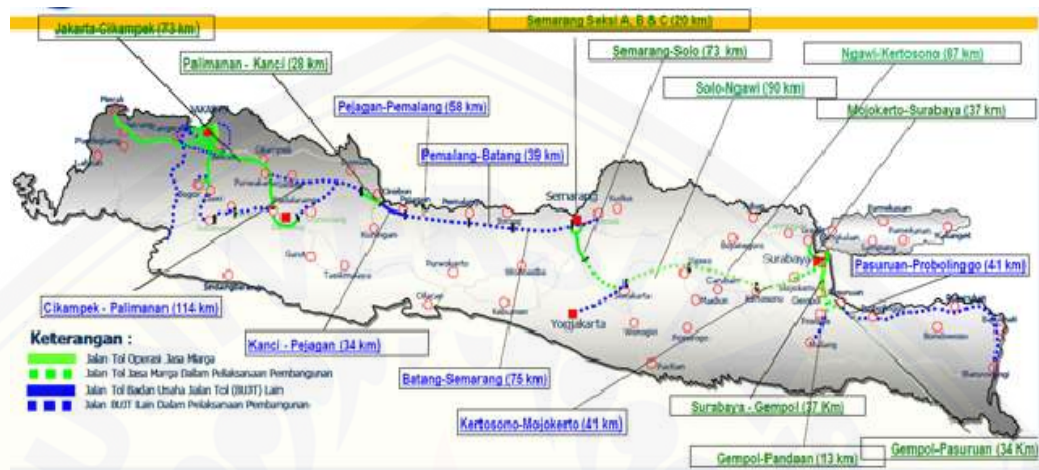
Pembangunan jalan tol Trans-Jawa dianggap sebagai kunci perkembangan ekonomi di Pulau Jawa, khususnya sektor industri. Menurut pemerintah proyek Tol Trans-Jawa adalah proyek multimanfaat karena transportasi angkutan barang akan semakin efisien dengan waktu tempuh yang semakin cepat. Biaya transportasi yang semakin efisien akan berdampak pada nilai tambah berbagai komoditas, termasuk komoditas hasil pertanian. Gagasan membangun proyek jalan tol Trans Jawa ini karena Pemerintah menyadari upaya yang dilakukan terhadap jalan yang ada yakni Pantura (*existing road*) sudah optimal.

Ada beberapa eksternalitas negatif yang bisa diidentifikasi dalam pembangunan tol trans Jawa. Jalan tol trans-Jawa akan mengonversi 655.400 hektar lahan pertanian bahkan lebih (Kompas, 2008). Hal ini jelas akan mengancam ketahanan pangan nasional, mengingat peran Pulau Jawa memasok 53% kebutuhan pangan nasional. Kemudian jika trans Jawa dibangun berbasis jalan tol, maka komponen BBM akan semakin tinggi dalam biaya transportasi di masa depan. Dampak negatif pembangunan tol trans-Jawa ini akan berpengaruh terhadap pembangunan jalan tol juga akan berpengaruh terhadap perkembangan kota-kota di sepanjang jalan tol yang akan menjadi *sprawling*, pembangunan jalan tol trans Jawa membawa konsekuensi berkurangnya lahan pertanian subur di Pulau Jawa. Petani, pelaku usaha kecil dan buruh yang dirugikan. Sebab, banyak lahan pertanian, pabrik/industri, dan rumah penduduk tergesur. Daya dukung lahan di Pulau Jawa saat ini semakin rendah. Lahan hijau di Pulau Jawa makin kecil, sehingga tidak mengherankan kalau lokasi banjir dan tanah longsor akan bertambah setiap tahun .

Peningkatan perekonomian Jawa Timur telah menjadi pesat, terutama di Kabupaten Sidoarjo, Gresik, Bangkalan, Mojokerto Lamongan dan Pasuruan. Peningkatan perekonomian ini dikarenakan oleh tumbuhnya industri-industri yang berada di daerah tersebut. Hal ini diiringi oleh peningkatan pemukiman penduduk pada daerah - daerah sekitar kota - kota tersebut diatas. Dengan adanya hal tersebut diatas maka secara simultan peningkatan lalu - lintas kendaraan yang melalui jaringan jalan juga menjadi sangat padat hing melampaui kemampuan kelas jalan yang tersedia.

Kabupaten Pasuruan merupakan salah satu kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Timur dan sedang melakukan perbaikan pembangunan infrastruktur, salah satunya adalah infrastruktur jalan seperti pembangunan jalan tol. Pembangunan jalan tol yang menghubungkan 2 (dua) kabupaten yaitu Kabupaten Pasuruan dan Kabupaten Probolinggo ini merupakan salah satu jalan tol yang dibangun di Jawa Timur dimana merupakan bagian dari enam proyek tol yang masuk dalam jaringan jalan tol di Trans Jawa atau yang disebut sebagai Mega Proyek. Wilayah Kabupaten Pasuruan merupakan salah satu dari beberapa kabupaten

yang dilewati oleh pembangunan jalan tol sehingga sebagian masyarakat Kabupaten Pasuruan tidak lepas dari pertumbuhan ekonomi akibat pembangunan tersebut.



Gambar 1.1 Jaringan Jalan Tol Trans Jawa (Endut Angin, 2017. <https://www.jambur.com/>. 30 Januari 2018)

Pembangunan Tol Pasuruan - Probolinggo dibagi menjadi tiga seksi, seksi I yang dimulai dari Grati - Tongas sepanjang 13,5km, seksi II Tongas - Sumberasih sepanjang 6,9km dan Seksi III yakni Sumberasih - Leces sepanjang 10,9km. Kebutuhan lahan untuk Tol Pasuruan - Probolinggo dari ketiga seksi itu ialah sekitar 2,7 juta meter persegi dengan jumlah 3.034 bidang. Waktu pengerjaan atau pelaksanaan proyek itu selama 900 hari kalender dengan waktu pemeliharaan selama 1095 hari kalender. Pembangunan Jalan Tol Pasuruan- Probolinggo sepanjang 41km. Rinciannya, Kabupaten Pasuruan 8km, Kabupaten Probolinggo 22,075km, dan Kota Probolinggo 1,225km. Yang menelan biaya sekitar 1,2 triliun rupiah dan 100% dikerjakan oleh tenaga lokal. Proyek pembangunan ini melibatkan 26.000 tenaga kerja.

Di Kabupaten Pasuruan terdapat dua kecamatan yang terdampak langsung proses pembangunan jalan tol, yaitu Kecamatan Nguling dan Kecamatan Grati. Pada Kecamatan Nguling terdapat 3 desa yang terdampak, yaitu Desa

Dandangendis, Desa Wotgalih, Desa Sebalong. Sedangkan pada Kecamatan Grati Terdapat 4 desa yang terdampak, yaitu Desa Cukurgondang, Desa Sumberdawesari, Desa Ranuklindungan dan Desa Kedawung Wetan (Dinas Pekerjaan Umum, 2017).

Lokasi yang menjadi fokus pada penelitian ini terletak pada Kecamatan Grati, khususnya pada dua desa terdampak yaitu Desa Ranuklindungan dan Desa Sumberdawesari. Daerah ini dulunya adalah kawasan yang asri dan ramah lingkungan. Tetapi semenjak adanya proyek tersebut banyak yang mengeluh akan berpengaruh proyek terhadap kebersihan, kerusakan lingkungan yang di timbulkan. Serta alasan utama dilakukannya penelitian di Kecamatan Grati adalah karena banyaknya lahan pertanian produktif yang terkonversi. Menurut masyarakat yang terdampak pada daerah permukiman juga mengalami perubahan sosial ekonomi yang tidak kalah rumit dibanding sektor pertanian. Keadaan yang tenteram, damai, ikatan emosional yang tinggi, kebersamaan antar warga (utamanya di pedesaan) lambat laun akan hilang. Selain itu, mereka yang pindah pun belum tentu merasa cocok dengan pemukiman baru, perlu adanya adaptasi kembali dengan lingkungan sekitar mereka. Selain lahan pemukiman dan lahan pertanian, masih ada beberapa fasilitas umum yang terkena dampak pembangunan tersebut seperti sekolah, puskesmas, dan lain-lain.

Dampaknya adalah pada hak ekonomi masyarakat berkaitan dengan haknya sebagai warga negara untuk mendapatkan kemakmuran dari negara sebagai berikut jumlah pendapatan dari pertanian menurun sebab lahan yang digunakan untuk kegiatan pertanian semakin berkurang hal tersebut berkaitan dengan hak masyarakat untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak serta ketidakpuasan masyarakat atas nilai dan proses ganti rugi (lahan, pekarangan dan bangunan).

Banyaknya permasalahan yang ditimbulkan oleh adanya proses pembangunan jalan tol sangat berpengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat. Mulai dari kondisi ekonomi dimana petani yang kehilangan lahan pertanian sebagai mata pencaharian yang menyebabkan berkurangnya pendapatan, sampai dengan kondisi

sosial masyarakat dengan lingkungan, kesehatan, kebisingan, kepadatan lalu lintas, hubungan sosial masyarakat dengan lingkungan sosial.

Berdasarkan uraian yang telah diuraikan di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana dampak proses pembangunan jalan Tol Pasuruan – Probolinggo terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati, khususnya pada dua desa terdampak. Maka peneliti tertarik untuk menulis skripsi dengan judul : *“Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (studi kasus Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)”*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka permasalahan yang dapat diangkat adalah:

1. Bagaimana kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sebelum adanya proses pembangunan jalan tol?
2. Bagaimana kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sesudah adanya proses pembangunan jalan tol?

1.3 Tujuan

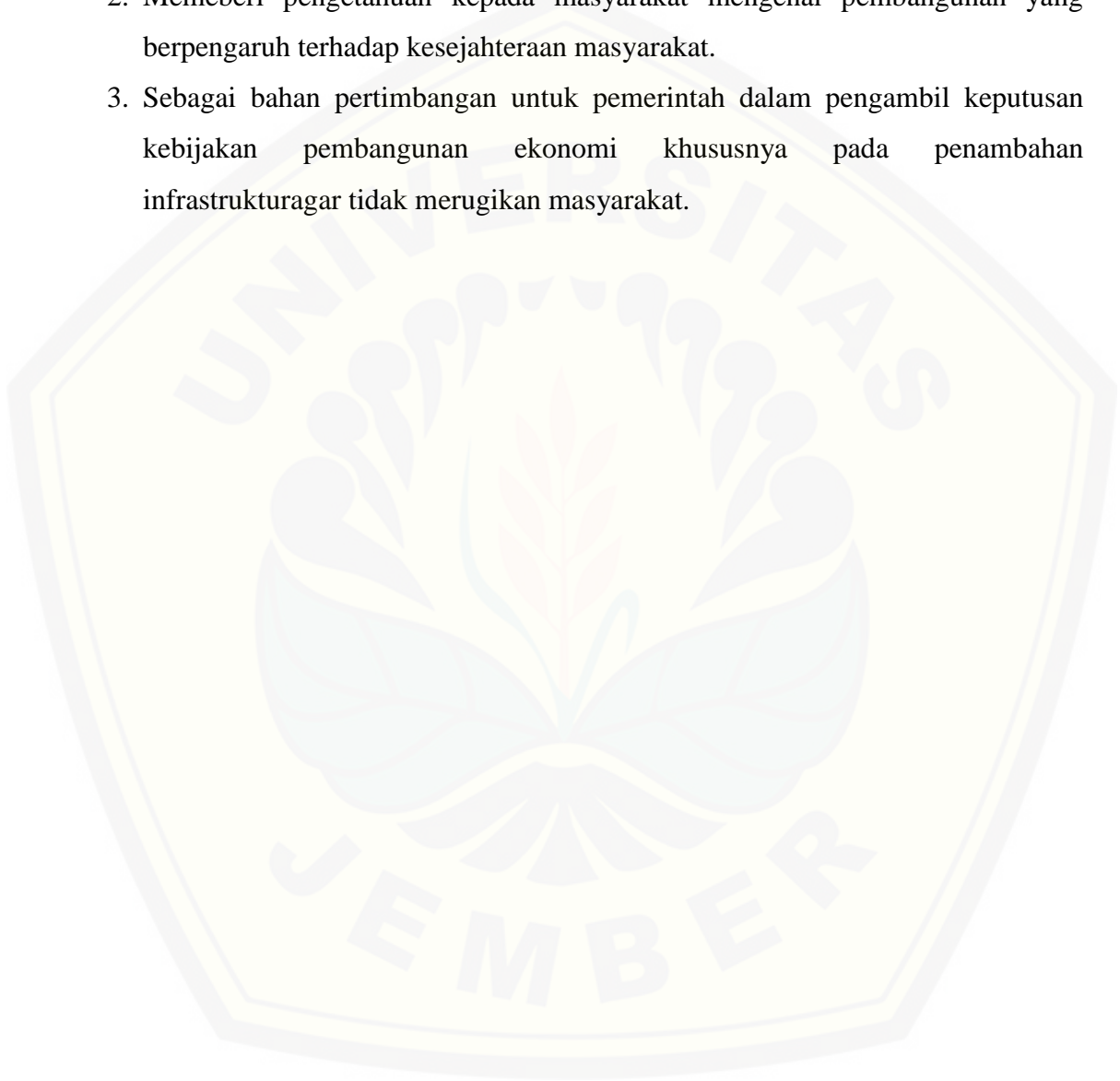
Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang dapat disimpulkan adalah:

1. Untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sebelum adanya proses pembangunan jalan tol.
2. Untuk mengetahui kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kecamatan Grati khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan sesudah adanya proses pembangunan jalan tol.

1.4 Manfaat

Berdasarkan tujuan diatas maka manfaat yang dapat disimpulkan adalah:

1. Memberi sumbangan pemikiran dalam dunia akademik, khususnya dalam memadukan nilai ekonomi dan nilai lingkungan sosial.
2. Memeberi pengetahuan kepada masyarakat mengenai pembangunan yang berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat.
3. Sebagai bahan pertimbangan untuk pemerintah dalam pengambil keputusan kebijakan pembangunan ekonomi khususnya pada penambahan infrastrukturagar tidak merugikan masyarakat.



BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Klasik Pembangunan Ekonomi

Pembangunan merupakan sebuah fenomena ekonomi yang dalam prosesnya harus mampu membawa umat manusia melampaui pengutamaan materi dan aspek-aspek keuangan dari ekhidupan sehari-harinya. Selain itu pembangunan juga akan merubah sikap – sikap masyarakat, dalam banyak kasus bahkan dalam permasalahan adat-istiadat, kepercayaan, kebiasaan yang ada dalam kehidupan masyarakat bersangkutan. “Pada akhirnya meskipun konsep pembangunan dapat di artikan dalam konteks nasional, akan tetapi jangkauannya yang luas memaksa untuk dilakukan penyesuaian yang bersifat mendasar atas sistem ekonomi dan sosial internasional” (Todaro,2006:124).

1. Teori Pembangunan Arthur Lewis

Teori pembangunan Arthur Lewis pada dasarnya membahas proses pembangunan yang terjadi antara daerah kota dan desa, yang mengikutsertakan proses urbanisasi yang terjadi di antara kedua tempat tersebut. Teori ini juga membahas pola investasi yang terjadi di sektor modern dan juga sistem penetapan tanah yang berlaku di sektor modern, yang pada akhirnya akan berpengaruh besar terhadap arus urbanisasi yang ada.

Ia memperkenalkan *Theory Two Sector Surplus Labor*, yang dibagi menjadi dua sektor yaitu sektor pertanian tradisional (pedesaan subsistem) dan sektor industri modern (industri perkotaan). Dimana ikhtisarnya mengatakan bahwa surplus labor dari sektor pertanian ditransfer sedikit demi sedikit ke sektor industri modern dengan tahapan perkembangan dan pendidikan juga pelatihan untuk calon tenaga kerja yang dibutuhkan. Kelemahan dari teori ini adalah tingkat hasil keuntungan output yang didapat lebih banyak cenderung diminati oleh kaum penguasa daripada para pekerjanya. Jadi terdapat ketimpangan dalam pembagian

keuntungan ini sehingga kecenderungan dalam pembagian rata tenaga kerja menjadi fleksibel karena hal ini. Hal ini dapat menimbulkan ketimpangan antara upah nyata dengan kuantitas tenaga kerja

2. Teori Pembangunan W. W Rostow

Profesor W. W Rostow membuat distingsi antara sektor tradisional dan sektor kapitalis modern. Frasa-frasa ini terkenal dengan terminologi “*Less Developed*” untuk menyebut kondisi suatu negara yang masih mengandalkan sektor tradisional dan terminologi “*more developed*” untuk menyebut kondisi suatu negara yang sudah mencapai tahap industrialisasi dengan mengandalkan sektor kapitalis modern.

Dalam hal pre-kondisi untuk meningkatkan ekonomi suatu negara, penekanannya terdapat pada keseluruhan proses dimana masyarakat berkembang dari suatu tahap ke tahap yang lain. Tahapan yang berbeda ini ditunjukkan untuk mengidentifikasi variabel-variabel kritis strategis yang dianggap mengangkat kondisi-kondisi yang cukup dan perlu untuk perubahan dan transisi menuju tahapan baru yang berkualitas. Teori W. W Rostow ini secara mendasar bersifat unlinier dan universal, serta bersifat permanen. Profesor W. W Rostow membagi proses perkembangan ekonomi suatu negara menjadi lima tahap yaitu:

1) Masyarakat Tradisional

Dalam suatu masyarakat tradisional, tingkat produktivitas per pekerja masih rendah, oleh karena itu sebagian besar sumberdaya masyarakat digunakan untuk sektor pertanian.

2) Prasyarat Tinggal Landas

Tahap prasyarat tinggal landas ini didefinisikan Rostow sebagai suatu masa transisi dimana masyarakat mempersiapkan dirinya untuk mencapai pertumbuhan atas kekuatan sendiri (*self sustained growth*). Ciri-cirinya dan upayanya:

- a. Peningkatan investasi di sektor infrastruktur/prasarana terutama transportasi.

- b. Revolusi bidang pertanian untuk memenuhi peningkatan permintaan penduduk.
- c. Perluasan impor, termasuk impor modal oleh biaya produksi yang efisien dan pemasaran sumber alam untuk ekspor.

3) Tinggal Landas

Tahap tinggal landas sebagai suatu revolusi industri yang berhubungan dengan revolusi metode produksi dan didefinisikan sebagai tiga kondisi yang saling berkaitan.

4) Dewasa

Tahap menuju kedewasaan di tandai dengan penerapan teknologi modern secara efektif terhadap sumberdaya yang dimiliki. Pada tahap ini terdapat tiga perubahan yang penting:

- a. Tenaga kerja berubah dan tidak terdidik menjadi baik.
- b. Perubahan watak pengusaha dari pekerja keras dan kasar berubah menjadi manajer efisien yang halus dan sopan.
- c. Masyarakat yang jenuh terhadap industrialisasi dan menginginkan perubahan lebih jauh.

5) Konsumsi Massal

Tahap konsumsi tinggi merupakan tahap akhir teori pertumbuhan Rostow. Pada tahap ini ditandai dengan migrasi besar oleh masyarakat pusat perkotaan kepinggiran kota (urbanisasi) akibat dari pusat kota dijadikan sebagai tempat kerja.

2.1.2 Teori perubahan sosial masyarakat

Merupakan perubahan yang terjadi pada masyarakat mengenai nilai-nilai sosial, norma, dan berbagai pola dalam kehidupan manusia. Hakikatnya, setiap masyarakat diseluruh dunia akan mengalami perubahan-perubahan yang diketahui jika membandingkan suatu masyarakat di masa tertentu dengan masyarakat di masa lampau. Sehingga dapat dikatakan bahwa masyarakat pada dasarnya terus

menerus mengalami perubahan. Akan tetapi masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lain tidak selalu sama karena terdapat suatu masyarakat dengan perubahan yang lebih cepat dibandingkan dengan masyarakat lainnya.

Penjelasan dari Gilin yang mengemukakan bahwa perubahan sosial merupakan suatu variasi atau sesuatu yang lain yang timbul dari cara-cara hidup yang telah diterima. Di mana sesuatu yang baru tersebut dapat disebabkan perubahan dalam kondisi geografis maupun komposisi penduduk. Perubahan sosial dapat pula mempunyai pengertian sebagai adanya faktor eksternal dan internal yang mempengaruhi kehidupan manusia. Hal tersebut berarti bahwa perubahan sosial merujuk pada adanya modifikasi-modifikasi dari faktor eksternal atau internal dalam pola-pola kehidupan manusia. Teori perubahan sosial masyarakat diantaranya:

a. Teori Evolusi

Para ahli teori ini cenderung melihat bahwa perubahan sosial yang terjadi merupakan suatu proses yang linear, artinya semua masyarakat berkembang melalui urutan perkembangan yang sama dan bermula dari tahap perkembangan awal sampai tahap akhir. Tatkala tahap akhir telah tercapai maka pada saat itu perubahan secara evolusioner telah berakhir. Tokoh dari teori ini antara lain adalah Auguste Comte, seorang sarjana Perancis, yang melihat bahwa masyarakat bergerak dalam tiga tahap perkembangan yaitu:

- Tahap teologis (theological stage) dimana masyarakat diarahkan oleh nilai-nilai supernatural.
- Tahap metafisik (methaphysical stage) merupakan tahap peralihan dari kepercayaan terhadap unsur supernatural menuju prinsip-prinsip abstrak yang berperan sebagai dasar perkembangan budaya.
- Tahap positif atau ilmiah (positive stage) dimana masyarakat diarahkan oleh kenyataan yang didukung oleh prinsip-prinsip ilmu pengetahuan.

Tokoh lain yang perlu juga dipelajari adalah Emile Durkheim, yang lebih melihat bahwa perubahan sosial terjadi karena masyarakat beralih dari masyarakat dengan solidaritas mekanik menjadi masyarakat dengan solidaritas organik.

Solidaritas mekanik ditandai oleh masyarakat yang anggotanya sedikit sehingga hubungan sosial yang terjadi cenderung bersifat informal di mana setiap orang akan saling mengenal serta mempunyai karakteristik sosial yang bersifat homogen seperti pekerjaan. Sedangkan masyarakat dengan solidaritas organik ditandai oleh masyarakat yang berskala besar dalam jumlah penduduknya, hubungan satu sama lain cenderung bersifat formal yang cenderung didasarkan pada fungsi sosial masing-masing individu..

b. Teori non-evolusioner

Yang sebenarnya teori ini masih juga menganut ide pokok dari teori evolusi tetapi beberapa ahli membuat perbaikan atas ide-ide teori evolusioner yang cenderung dalam menganalisis perubahan sosial menekankan pada pendekatan unilinear dan teori evolusioner tidak terbukti karena tidak sesuai dengan kenyataan. Teori ini lebih melihat bahwa masyarakat bergerak dari tahap evolusi tetapi proses tersebut dilihat secara multilinear artinya bahwa perubahan dipengaruhi oleh berbagai faktor.

Meskipun ada kesamaan dengan teori yang sebelumnya tetapi tidak semua masyarakat berubah dalam arah dan kecepatan yang sama. Tokoh teori ini antara lain adalah Gerhard Lenski, yang menyatakan bahwa masyarakat bergerak dalam serangkaian bentuk masyarakat seperti berburu, bercocok tanam, bertani dan masyarakat industri berdasarkan bagaimana cara mereka memenuhi kebutuhan hidup mereka. Dalam mempelajari konsep dari Lensky maka perlu juga mempelajari konsep kunci dalam pernyataan Lenski yaitu adanya continuity, inovatation dan extinction.

Ketiga elemen tersebut mengarah pada adanya keberagaman dan kemajuan di mana masyarakat menjadi semakin beragam selagi proses differensiasi terjadi dan kemajuan terjadi tidak hanya karena kondisi hidup yang semakin membaik tetapi juga pada perkembangan teknologi. Ketiga elemen tersebut di atas dapat dirinci sebagai berikut:

- Keberlanjutan atau continuity mengacu pada kenyataan bahwa meskipun masyarakat itu mengalami perubahan tetapi tetap ada unsur-unsur di dalamnya

yang tidak berubah, misalnya peraturan lalu lintas, sistem kalender serta sistem abjad. Unsur-unsur itu tidak berubah karena sangat berguna dan menjawab kebutuhan semua lapisan masyarakat.

- Sedangkan inovasi dihasilkan dari penemuan-penemuan maupun proses difusi dari budaya lain. Masing-masing masyarakat akan mempunyai tingkat inovasi yang berbeda-beda tergantung pada: seberapa banyak orang yang dapat menghasilkan inovasi, seberapa banyak orang yang menyebarkan inovasi tersebut, seberapa penting inovasi itu bagi masyarakat yang bersangkutan serta apakah masyarakat tersebut mau menerima ide-ide baru itu.
- Sedangkan kepunahan atau extinction berarti hilangnya kebudayaan atau masyarakat itu sendiri.

c. Teori Konflik

Teori konflik sebenarnya tidak mempunyai penjelasan yang khusus membahas tentang perubahan sosial. Menurut teori ini konflik akan muncul ketika masyarakat terbelah menjadi dua kelompok besar yaitu yang berkuasa (bourjuis) dan yang dikuasai (proletar).

Hasil dari pertentangan antar kelas tersebut akan membentuk suatu revolusi dan memunculkan masyarakat tanpa kelas, maka pada kondisi tersebut terjadilah apa yang disebut dengan perubahan sosial. Karena konflik di masyarakat itu selalu muncul terus menerus maka perubahan akan terus pula terjadi. Setiap perubahan akan menunjukkan keberhasilan kelas sosial tertentu dalam memaksakan kehendaknya terhadap kelas sosial lainnya. Ralf Dahrendorf, sebagai salah satu tokoh dalam teori konflik, percaya bahwa dalam setiap masyarakat beberapa anggotanya akan menjadi korban pemaksaan oleh anggota yang lainnya. Artinya bahwa konflik kelas merupakan sesuatu yang tidak dapat dihindari sehingga perubahan sosial sebagai dampak dari konflik itu juga tidak terelakkan pula. Dahrendorf menyatakan pula bahwa ia percaya jika perkembangan masyarakat, kreativitas dan inovasi muncul terutama dari konflik antar kelompok maupun individu.

d. Teori Fungsionalis

Salah satu tokoh dari teori fungsional ini adalah Talcott Parson. Ia melihat bahwa masyarakat seperti layaknya organ tubuh manusia, di mana seperti tubuh yang terdiri dari berbagai organ yang saling berhubungan satu sama lain maka masyarakat pun mempunyai lembaga-lembaga atau bagian-bagian yang saling berhubungan dan tergantung satu sama lain. Parson menggunakan istilah sistem untuk menggambarkan adanya koordinasi yang harmonis antar bagian. Selain itu karena organ tubuh mempunyai fungsinya masing-masing maka seperti itu pula lembaga di masyarakat yang melaksanakan tugasnya masing-masing untuk tetap menjaga stabilitas dalam masyarakat.

e. Teori Siklus

Ada ungkapan bahwa hidup manusia bagaikan sebuah roda yang berputar, kadang manusia ada di atas dalam arti hidupnya makmur tetapi juga kadang di bawah dalam arti hidupnya tidak beruntung. Seperti itulah sebenarnya pola pikir dari teori siklus tersebut.

Penekanan dari teori siklus ini adalah bahwa sejarah peradaban manusia tidak berawal dan tidak berakhir melainkan suatu periode yang di dalamnya mengandung kemunduran dan kemajuan, keteraturan dan kekacauan. Artinya proses peralihan masyarakat bukanlah berakhir pada tahap terakhir yang sempurna melainkan berputar kembali pada tahap awal untuk menuju tahap peralihan berikutnya.

Arnold Toynbee melihat bahwa peradaban muncul dari masyarakat primitif melalui suatu proses perlawanan dan respons masyarakat terhadap kondisi yang merugikan mereka. Peradaban meliputi kelahiran, pertumbuhan, kemandegan dan disintegrasi karena pertempuran antara kelompok-kelompok dalam memperebutkan kekuasaan. Secara jelas Pitirim Sorokin ahli sosiologi dari Rusia yang menjelaskan bahwa perubahan yang menyebabkan masyarakat bergerak naik turun terjadi dalam tiga siklus kebudayaan yang berputar tanpa akhir, yaitu :

- Kebudayaan ideasional (ideasional culture) yang menekankan pada perasaan atau emosi dan kepercayaan terhadap unsur supernatural.

- Kebudayaan idealistis (idealistic culture) yang merupakan tahap pertengahan yang menekankan pada rasionalitas dan logika dalam menciptakan masyarakat ideal.
- Kebudayaan sensasi (sensate culture) dimana sensasi merupakan tolok ukur dari kenyataan dan tujuan hidup.

2.1.3 Dampak Sosial – Ekonomi

Pembangunan suatu proyek sejak dalam perencanaan memang sudah bertujuan untuk meningkatkan sosial ekonomi, sehingga secara teoritis dampak setiap proyek haruslah bersifat positif bagi masyarakat setempat, provinsi, nasional, maupun internasional. Kenyataan yang kita jumpai tidak selalu demikian adanya. Masyarakat tingkat provinsi dan nasional menerima dampak positif karena akses perjalanan menjadi mudan, sedangkan untuk masyarakat setempat, mereka menerima dampak positif dengan skala kecil. Masyarakat setempat akan lebih banyak menerima dampak negatif secara langsung maupun tidak langsung, mulai dari dampak fisik-kimia, biologi dan budaya. Maka secara keseluruhan dampak sosial ekonomi sering menjadi negatif. Itulah sebabnya dalam pengendalian dampak suatu proyek dampak negatif pada fisik-kimia, biologi dan budaya dihindari atau dikurangi dan harus diusahakan mencari cara untuk meningkatkan dampak sosial-ekonomi menjadi positif.

Penetapan komponen sosial ekonomi lebih sulit dibandingkan dengan penetapan komponen fisik-kimia dan biologi dan budaya. Karena sifat manusia yang dinamis dan setiap komponen mempunyai hubungan yang erat dan interaksi (Soeratmo, 1988). beberapa komponen yang selalu dianggap penting untuk diketahui, diantaranya adalah:

1. Pola perkembangan ekonomi
2. Pola perpindahan
3. Pola pengembangan penduduk (jumlah, umur, jenis kelamin, dan lain sebagainya).

Komponen-komponen sosial-ekonomi lain yang akan ditetapkan sebagai indikator sosial-ekonomi masyarakat tidak lepas dari jaringan pola-pola

perkembangan tersebut. Dalam memilih komponen-komponen lainnya perlu diprioritaskan komponen-komponen yang merupakan komponen sangat penting dan menentukan kehidupan masyarakat setempat. Misalnya yang selalu dianggap kritis, khususnya untuk negara berkembang adalah:

1. Berkembangnya struktur ekonomi, dengan timbulnya aktivitas perekonomian lain sebagai akibat dari adanya proyek tersebut sehingga merupakan sumber-sumber pekerjaan baru yang sering dapat menyerap tenaga kerja yang lebih besar dari yang terserap oleh proyek.
2. Peningkatan pendapatan masyarakat, keadaan umum untuk masyarakat di negara berkembang adalah rendahnya pendapatan masyarakat. Peningkatan pendapatan baik secara langsung atau tidak langsung dari pembangunan proyek kan memberi dampak berarti.
3. Perubahan lapangan kerja, dengan di timbulkannya pekerjaan baru baik yang langsung maupun tidak langsung karena perkembangan struktur ekonomi perlu diperhatikan karena suatu perubahan tidak selalu menguntungkan bagi masyarakat secara umum.
4. Kesehatan masyarakat, kesehatan masyarakat selain erat hubungannya dengan pendapatan masyarakat juga erat kaitannya dengan kebiasaan dalam kehidupannya.

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Nama	Judul	Alat Analisis	Hasil
1.	Muhammad Ikrom Rosyidin (2016)	Dampak pembangunan tol Cikopo - Palimanan terhadap kondisi mata pencaharian dan pendapatan masyarakat desa Tegalkarang, Palimanan, Cirebon	- Analisis statistik deskriptif - strategi <i>embedded konkuren</i>	Pembangunan jalan tol Cikopo-Palimanan tidak berdampak pada perubahan jenis mata pencaharian yang dimiliki oleh responden atau masyarakat di Desa Tegalkarang atau tidak ada perubahan mata pencahariannya, hanya kuantitas orangnya yang berubah dalam memilih mata pencahariannya setelah pembangunan jalan tol Cikopo-Palimanan.
2.	Suci Puji Astuti (2014)	Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan	Deskriptif Kuantitatif - Angket - Wawancara - Dokumentasi	Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap mata pencaharian menunjukkan tidak terdapat pengaruh terhadap mata pencaharian pokok

		Kalijati kabupaten Subang		karena sebagian besar lahan pertanian yang terkena pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan di Kecamatan Kalijati berupa permukiman dan kebun, dan masyarakat menggunakan uang ganti rugi lahan untuk memenuhi kebutuhan hidup yang bersifat konsumtif dengan membuka usaha baru seperti berdagang atau membuat kontrakan.
3.	Zarina (2012)	Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan	Analisis statistik deskriptif (data diolah menggunakan persentase)	<ul style="list-style-type: none"> - Lahan yang paling banyak dibebaskan untuk pembangunan jalan tol adalah lahan pertanian yaitu sebesar 70,72% yang mampu memproduksi beras sebanyak 68,593 ton. - Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan berdampak relatif buruk

				<p>terhadap kondisi sosial. Sehingga hubungan antar masyarakat sekitar menjadi renggang.</p> <p>- Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan berdampak relatif buruk terhadap kondisi ekonomi. Sebagian besar penduduk pendapatannya menurun setelah pembebasan lahan.</p>
4.	M. Roziqin Herianto (2012)	Dampak Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga terhadap Perkembangan UKM di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga	<p>Kuantitatif Deskriptif</p> <p>- Observasi</p> <p>- Kuesioner</p> <p>- Wawancara</p>	<p>- Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (JLS) Salatiga, dilandasi faktor yaitu untuk mengurangi kepadatan pada jalan arteri, memecah pemusatan kegiatan ekonomi masyarakat, membuka daerah terisolasi, memanfaatkan lahan, menciptakan lapangan kerja di sektor jasa,</p>

				<p>meningkatkan perekonomian sekaligus sebagai sarana dan prasarana lingkungan sertas fasilitas sosial yang dapat dimanfaatkan bagi kepentingan umum.</p> <p>- Pelaksanaan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (JLS) Salatiga meningkatkan psikologi masyarakat untuk menumbuhkan iklim usaha pada masyarakat. Seperti peluang UKM. Dengan berkembangnya UKM ini dapat menciptakan lapangan kerja, memperbaiki pendapatan masyarakat, meningkatkan penerimaan kota Salatiga.</p>
--	--	--	--	--

5.	Huda Ali (2010)	Analisis Perubahan Pergerakan Akibat Perubahan Infrastruktur Jalan Lokal sebagai Dampak Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo Studi Kasus Kecamatan Banyumanik Kota Semarang	Uji statistik Non Parametrik (tabulasi silang dan uji statistik <i>chi-square</i>)	Adanya perubahan infrastruktur jalan lokal, mengakibatkan perubahan pergerakan pada saat pelaksanaan pembangunan karena perubahan jarak tempuh dan bentuk akses lokalnya. Di lokasi Mulawarman perubahan paling besar sebesar 51,2% untuk jarak kurang dari 500 meter, sedangkan di lokasi Tirto Agung dan Klentengsari cenderung lebih dari 500 meter dengan prosentase sebesar 45,5% dan 38,2%
----	--------------------	---	---	---

2.2.1 Persamaan dan perbedaan dengan Penelitian Terdahulu

1. Persamaan dalam penelitian dengan penelitian berjudul “Dampak pembangunan tol Cikopo - Palimanan terhadap kondisi mata pencaharian dan pendapatan masyarakat desa Tegalkarang, Palimanan, Cirebon” meliputi: a) Persamaan objek penelitian mengenai dampak pembangunan infrastruktur jalan tol, b) Persamaan tujuan dalam mengidentifikasi dampak pembangunan jalan tol. Sedangkan perbedaan penelitian meliputi: a) Perbedaan dalam objek wilayah penelitian, b) Perbedaan tahun dalam penelitian c) perbedaan teknik analisis data.
2. Persamaan dalam penelitian dengan penelitian berjudul “Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan Kalijati kabupaten Subang”, meliputi: a) Persamaan objek penelitian mengenai dampak pembangunan infrastruktur jalan tol, b) Persamaan tujuan dalam mengidentifikasi dampak pembangunan jalan tol. Sedangkan perbedaan penelitian meliputi: a) Perbedaan dalam objek wilayah penelitian, b) Perbedaan tahun dalam penelitian.
3. Persamaan dalam penelitian dengan penelitian berjudul “Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan”, meliputi: a) Persamaan objek penelitian mengenai dampak pembangunan infrastruktur jalan tol, b) Persamaan tujuan dalam mengidentifikasi dampak pembangunan jalan tol. Sedangkan perbedaan penelitian meliputi: a) Perbedaan dalam objek wilayah penelitian, b) Perbedaan tahun dalam penelitian, c) Teknik yang digunakan dalam penelitian ini berupa Analisis statistik deskriptif
4. Persamaan dalam penelitian dengan penelitian berjudul “Dampak Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga terhadap Perkembangan UKM di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga”, meliputi: a) Persamaan objek penelitian mengenai dampak pembangunan infrastruktur jalan, Sedangkan perbedaan penelitian meliputi: a) Perbedaan dalam objek

wilayah penelitian, b) Perbedaan tahun dalam penelitian, c) penelitian ini berfokus pada perkembangan UKM di sekitar jalan lingkar selatan Salatiga.

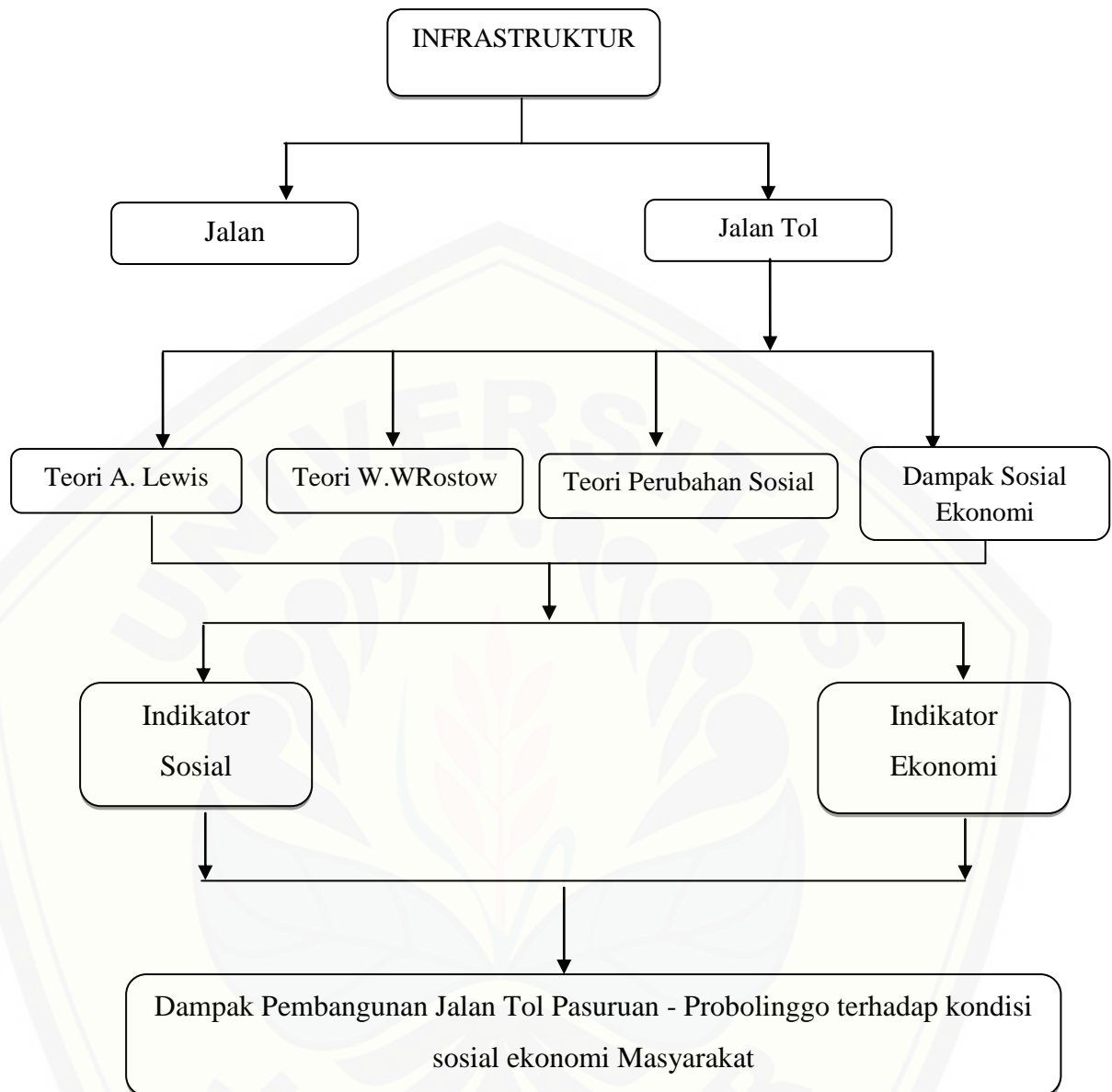
5. Persamaan dalam penelitian dengan penelitian berjudul “Analisis Perubahan Pergerakan Akibat Perubahan Infrastruktur Jalan Lokal sebagai Dampak Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo Studi Kasus Kecamatan Banyumanik Kota Semarang”, meliputi: a) Persamaan objek penelitian mengenai dampak pembangunan infrastruktur jalan tol, b) Persamaan tujuan dalam mengidentifikasi dampak pembangunan jalan tol. Sedangkan perbedaan penelitian meliputi: a) Perbedaan dalam objek wilayah penelitian, b) Perbedaan tahun dalam penelitian.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sama-sama memahami tentang perubahan penggunaan lahan yang berpengaruh terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat sekitar proyek pembangunan jalan. Sesperti halnya berdampak pada kondisi ekonomi yang berindikator pada luas lahan, pendapatan dan pengeluaran masyarakat. Untuk dampak sosial yang terjadi yaitu berindikator pada pendidikan, tingkat kesehatan dan pengetahuan masyarakat tentang adanya pembangunan jalan. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan sebelumnya adalah dari wilayah yang di teliti serta mengidentifikasi tentang bagaimana dampak sebelum adanya proses pembangunan jalan tol dan setelah adanya proses pembangunan jalan tol terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat.

2.3 Kerangka Konseptual

Kerangka Konseptual tersebut didasarkan pada permasalahan infrastruktur dimana infrastruktur pada pembahasan keangka konseptual mencakup jalan dan jalan tol, akan tetapi fokus pada pembahasan kali ini yaitu jalan tol. Dimana dalam teori memiliki beberapa tokoh diantaranya, Arthur Lewis, W. W Rostow, teori perubahan sosial dan dampak sosial ekonomi. Teori Arthur Lewis menyatakan bahwa proses pembangunan yang terjadi antara daerah kota dan desa, yang mengikutsertakan proses urbanisasi yang terjadi di antara kedua tempat tersebut. Teori ini juga membahas pola investasi yang terjadi di sektor modern dan juga sistem penetapan tanah yang berlaku di sektor modern, yang pada akhirnya akan berpengaruh besar terhadap arus urbanisasi yang ada.

Sedangkan teori Rostow menyatakan bahwa proses perkembangan ekonomi suatu negara menjadi lima tahap yaitu masyarakat tradisional, prasyarat lepas landas, lepas landas, dewasa dan konsumsi massal. Pada teori perubahan sosial menurut Gillin adalah perubahan yang terjadi sebagai suatu variasi dari cara hidup yang telah diterima karena adanya perubahan kondisi geografi, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun dengan difusi atau penemuan-penemuan baru dalam masyarakat. sedangkan pada dampak sosial ekonomi menurut Soeratmo menyatakan bahwa Penetapan komponen sosial ekonomi lebih sulit dibandingkan dengan penetapan komponen fisik-kimia dan biologi dan budaya. Karena sifat manusia yang dinamis dan setiap komponen mempunyai hubungan yang erat dan interaksi



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

3.1.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi yang akan dijadikan penelitian ini berada di Kecamatan Grati, karena kecamatan ini merupakan salah satu dari kecamatan yang terkena proyek pembangunan infrastruktur jalan tol Pasuruan-Probolinggo khususnya di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan. Sedangkan waktu penelitian mulai dilaksanakan pada bulan Januari 2018.

3.1.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif dilakukan untuk mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, dan kejadian yang terjadi secara faktual, sistematis, dan akurat. Penelitian ini menggambarkan data kuantitatif yang diperoleh menyangkut keadaan subjek atau fenomena dari sebuah populasinya.

3.1.3 Unit Analisis

Unit analisis dalam penelitian ini adalah masyarakat pemilik lahan yang lahannya terkena proyek proses pembangunan jalan tol dan masyarakat yang terdampak.

3.1.4 Populasi dan Sampel

Populasi merupakan kumpulan seluruh individu yang ingin diteliti. Sedangkan sampel merupakan kumpulan individu yang terpilih dari populasi, biasanya digunakan untuk mempresentasikan populasi dalam sebuah penelitian. Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah masyarakat di dua desa yaitu Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan. Penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini dengan menggunakan rumus Slovin, yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

- n = Ukuran Sampel
 N = Ukuran Populasi
 e = Persentase kelonggaran ketidaktelitian, dalam hal ini 10% karena kesalahan sampel masih dapat di tolerir

Berdasarkan rumus diatas, kemudian ditentukan besarnya populasi yaitu jumlah pemilik lahan yang lahannya terkena proses pembangunan jalan tol di Desa Sumberdawesari sebesar 158 pemilik lahan dan Desa Ranuklindungan sebesar 157 pemilik lahan. Sehingga total keseluruhan populasi sebesar 315 pemilik lahan. Dengan batas kesalahan yang dapat di tolerir adalah 10%.

$$n = \frac{315}{1 + (315)(0,01)^2}$$

$$n = \frac{315}{4,15}$$

$$n = 75,9036145$$

$$n = 76$$

3.2 Metode Pengumpulan Data

3.2.1 Wawancara

Wawancara atau interview adalah suatu bentuk komunikasi verbal jadi semacam percakapan yang bertujuan memperoleh informasi. Dalam wawancara pertanyaan dan jawaban diberikan secara verbal. Biasanya komunikasi ini dilakukan dalam keadaan saling berhadapan, namun komunikasi dapat juga dilaksanakan melalui telepon” (Nasution, 2012: 113).

3.2.2 Observasi

Pengertian observasi adalah suatu metode pengumpulan data di mana peneliti mencatat setiap informasi sesuai dengan kenyataan yang mereka

alami selama penelitian berlangsung”. Jadi dalam peneniliat ini dilakukan untuk mencatat keadaan yang ada di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranulkindungan setelah adanya proses pembangunan jalan tol Pasuruan - Probolinggo.

3.2.3 Angket

Angket adalah suatu daftar pertanyaan atau pernyataan tertulis yang diberikan kepada seseorang untuk memperoleh informasi di lapangan. Angket ini di sebar ke masyarakat yang lahannya terkena pembebasan untuk kegiatan pelebaran jalan yang berkaitan dengan jalan tol Pasuruan - Probolinggo. Untuk mempermudah penelitian, peneliti terlebih dahulu membuat kisi-kisi angket yang mencakup beberapa pertanyaan mengenai pendapatan masyarakat sebelum adanya pembangunan jalan tol Pasuruan - Probolinggo dan proses adanya jalan tol Pasuruan - Probolinggo.

3.3 Data dan Jenis Data

3.3.1 Data primer

Merupakan data yang diperoleh secara mentah-mentah dari masyarakat dan masih memerlukan analisa lebih lanjut. Jadi data yang didapat berasal dari informan yang memiliki jabatan/status yang ada di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranulkindungan yaitu Kepala Desa, Pamong Desa, masyarakat Desa yang terkena pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol dan tokoh masyarakat

3.3.2 Data sekunder

Data sekunder adalah data yang berasal dari data primer yang diolah dalam bentuk diagram atau tabel. Selain dari bahan kepustakaan data sekunder dapat diperoleh dari dokumen yang dimiliki instansi yang bersangkutan, misalnya Peraturan desa, Profil Desa, foto hasil pembangunan maupun dokumen-dokumen yang ada dalam kantor desa.

3.3.3 Variabel Penelitian

Kondisi sosial ekonomi rumah tangga yang terkena proyek jalan tol Pasuruan – Probolinggo, meliputi:

- a. Indikator sosial
 - Hubungan Sosial
 - Mata Pencaharian
 - Pengetahuan Responden
 - Kondisi Lingkungan
 - Kepadatan Lalu Lintas
 - Status Kepemilikan Lahan
- b. Indikator ekonomi
 - Luas Lahan
 - Pendapatan
 - Pengeluaran

3.3.4 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan petunjuk bagaimana variabel diukur. Definisi variabel-variabel penelitian diperlukan untuk menghindari salah pengertian dan penafsiran dalam pembahasan. Definisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Indikator sosial
 - Hubungan Sosial

Menurut Astrid. S. Susanto, pengertian hubungan sosial adalah hubungan antar manusia yang menghasilkan hubungan tetap dan pada akhirnya memungkinkan pembentukan struktur sosial. Hasil hubungan sangat ditentukan oleh nilai dan arti serta interpretasi yang diberikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam hubungan ini.

- Mata Pencaharian

Mata pencaharian adalah pekerjaan atau pencaharian utama (yang dikerjakan untuk biaya sehari-hari). (Eko Sujatmiko, 2014:183)

- Pengetahuan Responden

Pengetahuan diartikan sebagai fakta atau kondisi mengetahui sesuatu dengan baik, yang didapat lewat pengalaman dan pelatihan. Pengetahuan responden yang dimaksud dalam penelitian ini mengarah pada tahu atau tidaknya responden mengenai adanya pembangunan jalan tol Pasuruan – Probolinggo baik itu melalui sosialisasi maupun dari orang ke orang.

- Kondisi Lingkungan

Pengertian Lingkungan Menurut St. Munajat Danusaputra : Lingkungan ialah semua benda dan kondisi termasuk di dalamnya manusia dan aktivitasnya, yang terdapat dalam ruang di mana manusia berada dan mempengaruhi kelangsungan hidup serta kesejahteraan manusia dan jasad hidup lainnya. (Darsono, 1995)

- Kepadatan Lalu Lintas

Menurut Etty Soesilowati (2008), secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

- Status Kepemilikan Lahan

Suatu hak tertulis yang dimiliki seseorang untuk melegalkan kepemilikan tanah, Status kepemilikan tanah menjadi bukti tertulis yang mendapatkan pengakuan hukum. Keseluruhan hak atas tanah dibukukan dalam bentuk Sertifikat yang dikeluarkan oleh Badan Pertanahan Nasional (BPN).

- b. Indikator ekonomi

- Luas Lahan

Luas lahan merupakan luas area atau tempat yang dapat dijadikan sebagai area persawahan yang ditanami hasil pertanian atau digunakan untuk berdirinya bangunan.

- Pendapatan

Pendapatan yaitu jumlah uang yang diterima oleh individu atau perusahaan dari aktivitasnya, baik dari penjualan produk dan atau jasa. Pendapatan adalah arus masuk atau penyelesaian (atau kombinasi keduanya) dari pengiriman atau produksi barang, memberikan jasa atau melakukan aktivitas lain yang merupakan aktivitas utama atau aktivitas centra yang sedang berlangsung. (Skousen, Stice dan Stice 2010;161)

- Pengeluaran

Pengeluaran merupakan sejumlah uang yang kita keluarkan untuk kepentingan membeli barang atau jasa. Pengeluaran dapat bersifat dapat diprediksi maupun tidak dapat diprediksi.

3.4 Metode Analisis Data

3.4.1 Uji Beda Rata-rata (Uji t)

Uji beda rata-rata atau biasa disebut dengan uji t (t-test) merupakan salah satu tes yang dipergunakan untuk menguji kebenaran atau kesalahan hipotesis nihil yang dinyatakan dalam bentuk statement bahwa diantara dua rata-rata hitung tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Uji t hanya dipergunakan untuk menguji perbedaan rata-rata dari dua sampel yang diambil dari suatu populasi yang normal dengan cara random, serta data yang diperoleh adalah data dalam skala interval atau ratio. Uji t dapat berlaku untuk dua sampel yang saling terpisah (independen) dan untuk dua sampel yang saling berpasangan (paired). Penelitian ini menggunakan uji beda dengandua sampel saling berpasangan (paired sample 2 test). Sampel yang berpasangan diartikan sebagai sebuah sampel tunggal individu yang diukur lebih dari satu kali pada variabel terikat yang sama. Subyek yang sama dipergunakan untuk seluruh kondisi perlakuan. Rumus t untuk pengujian dua sampel berpasangan adalah:

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2} - 2r \left(\frac{s_1}{\sqrt{n_1}}\right) \left(\frac{s_2}{\sqrt{n_2}}\right)}}$$

Keterangan :

X1	= Rata-rata sampel 1
X2	= Rata-rata sampel 2
S ₁	= Simpangan baku sampel 1
S ₂	= Simpangan baku sampel 2
S ₁ ²	= Varians sampel 1
S ₂ ²	= Varians sampel 2
r	= Korelasi antara dua sampel

3.5 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan mengukur fenomena alam maupun sosial yang di amati. Instrumen dalam penelitian ini menggunakan wawancara, observasi dan angket untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol Pasuruan - Probolinggo terhadap kondisi mata pencaharian, tingkat kesehatan dan pendapatan di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan. Semua tabel kisi-kisi penelitian wawancara dan angket sebagai berikut:

Tabel 3.1 Kisi-Kisi Instrumen Wawancara

Variabel	Indikator	Sub-indikator
Pembangunan Jalan Tol Pasuruan – Probolinggo	Matapencaharian	<ul style="list-style-type: none"> - Jenis mata pencaharian sebelum dan sesudah adanya tol - Jenis mata pencaharian sampingan sebelum dan sesudah adanya jalan tol
	Dampak Pembangunan Jalan Tol	<ul style="list-style-type: none"> - Dampak positif pembangunan jalan tol Pasuruan - Probolinggo bagi masyarakat - Dampak negatif jalan tol Pasuruan - Probolinggo bagi masyarakat - Dampak pembangunan jalan tol Pasuruan - Probolinggo bagi lingkungan.

Tabel 3.2 Kisi-Kisi Instrumen Angket

Variabel	Sub-Variabel	Indikator	Sub-Indikator
Kondisi sosial ekonomi rumah tangga yang terkena proyek jalan tol	Kondisi Sosial	Hubungan Sosial	- Kondisi hubungan sosial sebelum dan setelah adanya proses pembangunan jalan tol
		Kondisi lingkungan	- Kondisi Lingkungan sekitar sebelum dan setelah adanya proses pembangunan jalan tol
		Pengetahuan Responden	- Pengetahuan responden dengan adanya dampak pembangunan jalan tol
		Status Kepemilikan lahan	- Status kepemilikan lahan dari responden sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol
		Kepadatan lalu lintas	- Kondisi kepadatan lalu lintas sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol
	Kondisi Ekonomi	Lahan	- Luas lahan yang dimiliki untuk pembangunan jalan tol - Jenis lahan yang digunakan untuk pembangunan jalan tol
		Pendapatan	- Pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol
		Pengeluaran	- Pengeluaran sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol - Penggunaan uang hasil ganti rugi

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Sebelum adanya proyek proses pembangunan jalan tol, masyarakat setempat serta responden di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan tidak mengalami kondisi perubahan dari segi sosial seperti matapencaharian, pengetahuan responden, kondisi lingkungan, kepadatan lalu lintas dan status kepemilikan lahan maupun dari segi ekonomi seperti luas lahan, pengeluaran dan pendapatan.
2. Setelah adanya proyek proses pembangunan jalan tol, responden dan masyarakat sekitar proyek di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan juga mengalami dampak sosial, sebagian masyarakat merasa adanya perubahan dari matapencaharian, kondisi lingkungan serta dan status kepemilikan lahan. Pengetahuan responden juga menyebutkan tidak nyaman dengan adanya proyek proses pembangunan jalan tol seperti suara bising yang diakibatkan kendaraan berat serta pengoperasian alat berat proyek, ketika pembangunan berlangsung lalu lintas yang semakin padat, pada musim kemarau jalan menjadi berdebu yang ditimbulkan oleh kendaraan yang melintas serta menyebabkan gangguan kesehatan masyarakat yang terdampak, lingkungan yang semakin rusak akibat pembangunan proyek jalan tol.

Setelah adanya proyek proses pembangunan jalan tol, responden dan masyarakat sekitar proyek di Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan juga mengalami dampak ekonomi, dapat dinilai dari segi luas lahan yang berubah dimana lahan yang terdampak tersebut menjadi matapencaharian warga, luas lahan yang berubah menyebabkan kondisi segi ekonomi terutama pada pendapatan dan pengeluaran ikut mengalami perubahan. Sebelum adanya jalan tol pendapatan masyarakat dan

responden tinggi diperoleh dari segi pertanian dan pengeluaran juga tinggi untuk perawatan pertanian. Kini setelah adanya proyek jalan tol pendapatan rendah mengingat uang ganti rugi dipergunakan masyarakat dan responden untuk modal usaha lain, seperti membeli tanah kembali, membuka toko, dan sebagainya. serta pengeluaran seelah adanya jalan tol hanya berfokus untuk kebutuhan sehari-hari.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat diperoleh saran bahwa:

1. Bagi pemerintah diharapkan adanya pengawasan terhadap warganya, khususnya yang terkena dampak langsung dari proyek proses pembangunan jalan tol. Apabila warga yang terdampak tersebut lebih banyak menerima dampak negatif dari proyek tersebut diharapkan pemerintah segera mengambil peran untuk mencari solusi sehingga masyarakat yang terdampak merasa tidak dirugikan.
2. Bagi masyarakat diharapkan dapat memanfaatkan uang ganti rugi sebaik mungkin mengingat rata-rata jumlah uang ganti rugi yang diterima tidak sedikit, pemanfaatan lahan sisa dapat lebih produktif lagi sehingga masyarakat bisa mendapat keuntungan dalam jangka panjang dan tidak terlalu beranting terhadap sektor pertanian saja.
3. Bagi pihak Panitia Pengadaan Tanah (P2T) diharapkan lebih mempertimbangkan kembali jumlah uang gantirugi yang diberikan kepada masyarakat terdampak agar sesuai dengan kondisi lahan yang dimiliki masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Andri Muhammad Ramdani. 2013. Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Timur Cianjur Terhadap Perubahan Orientasi Mata Pencaharian Petani Di Kabupaten Cianjur. *Tesis*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia
- Bungin, Burhan. *Metodologi Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik serta Ilmu-Ilmu Sosial lainnya*, Jakarta: Prenada Media Grup, 2008.
- Huda, Ali. 2010. Analisis Perubahan Pergerakan Akibat Perubahan Infrastruktur Jalan Lokal sebagai Dampak Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo Studi Kasus Kecamatan Banyumanik Kota Semarang. *Tesis*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Indah Dwi Septiyani. 2012. Kajian Sosial Ekonomi Rumah Tangga yang Terkena Proyek Pembangunan Jalan Tol Seksi 2 Ungaran-Bawean. *Skripsi*. Semarang: Respository Universitas Negeri Semarang.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia . Jakarta: Balai Pustaka, 2007.
- Kementrian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. 2010. *Dampak Positif dan Negatif dari Pembangunan Infrastruktur Jalan*.
- Kementrian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. 2017. *Proyek Pembangunan Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo*
- Khasanah, U., Nugraha, N., dan Kokotiasa, W. 2017. *Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi*. Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan Vol 3 No 1, hal 108-120.
- Muhammad Ikrom Rosyidin. 2016. Dampak pembangunan tol Cikopo - Palimanan terhadap kondisi mata pencaharian dan pendapatan masyarakat desa Tegalkarang, Palimanan, Cirebon. *Skripsi*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Pemerintah RI. 2004. *Undang-Undang Nomor 38 Tentang Jalan, Departemen Pekerjaan Umum*. Jakarta.
- Pemerintah RI. 1992. *Undang-Undang Nomor 29 Tentang Kesehatan*. Jakarta.
- Pemerintah RI. 2005. *Undang-Undang Nomor 15 Tentang Jalan Tol*. Jakarta.

Pemerintah RI. 1980 *Undang-Undang Nomor 13 Tahun tentang Jalan, Departemen Pekerjaan Umum*. Jakarta.

Pemerintah RI. 2004 *Undang-Undang Nomor 38 Tahun tentang Jalan, Departemen Pekerjaan Umum*. Jakarta.

Suci Puji Astuti. 2014. Pengaruh pembangunan jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan Kalijati kabupaten Subang. *Skripsi*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia.

Suprayitno, B. (2012). *Privatisasi Jalan Tol Sebagai Solusi Dalam Mempercepat Terwujudnya Infrastruktur Jalan Tol Yang Memadai Di Indonesia*. *Jurnal Economia*, 8 (1), 65-77.

Suprayitno, B. (2012). *Privatisasi Jalan Tol Sebagai Solusi Dalam Mempercepat Terwujudnya Infrastruktur Jalan Tol Yang Memadai Di Indonesia*. <http://portalgaruda.org/article.php?article=52409&val=473> [Diakses pada 24 Desember 2017).

Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith. 2006. *Pembangunan Ekonomi jilid 1 Edisi kesembilan*, Erlangga: Jakarta

Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith. 2011. *Pembangunan Ekonomijilid 1 Edisi kesebelas*. Erlangga: Jakarta.

Zarina. 2014. Dampak pembangunan Jalan Tol Gempol Pandaan terhadap Kondisi sosial ekonomi penduduk di Desa Wonokoyo Kecamatan Beji Kabupaten Pasuruan. *Skripsi*. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya, Surabaya.

<https://iyansetione.wordpress.com/2014/06/20/komunikasi-sosial-dan-pembangunan-structural-change-theory-teori-perubahan-struktural/>

<https://www.kompasiana.com/m-khaliqshalha/54f3c12e7455137a2b6c7f59/teori-perubahan-sosial>



LAMPIRAN

Lampiran A. kuisisioner**Kuisisioner Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat**

(Studi kasus Desa Sumberdawesari dan Desa Ranuklindungan Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)

Terimakasih telah ikut berpartisipasi sebagai responden untuk pengisian kuisisioner ini. Kuisisioner ini merupakan instrumen penelitian yang dilakukan oleh:

Nama : Nadhiyah Nur Fitri

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Jurusan/Ps : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan / S1

Universitas : Universitas Jember

Untuk memenuhi tugas skripsi program sarjana. Saya sangat menghargai kejujuran anda dan menjamin anda dalam jawaban yang anda tuangkan dalam kuisisioner ini. Atas kerjasamanya saya ucapkan terimakasih.

I. IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama Kepala Keluarga (KK) :
2. Alamat RT/RW:
3. Jenis kelamin :
4. Umur :
5. Tempat lahir :
6. Lama tinggal di desa ini :
7. Tempat tinggal sebelum desa ini :
8. Jumlah anggota keluarga yang tinggal dirumah ini :

Lampiran A1. Lanjutan

Daftar Pertanyaan kuisisioner mengenai kondisi sosial

1. Tingkat Pendidikan	
1.1 Apa Tingkat Pendidikan Terakhir yang diterima?	
1.1.1 Bapak	a. SD b. SMP c. SMA/SMK d.PT
1.1.2 Ibu	a. SD b. SMP c. SMA/SMK d.PT
1.1.3 Anak 1	a. SD b. SMP c. SMA/SMK d.PT
1.1.4 Anak 2	a. SD b. SMP c. SMA/SMK d.PT
1.2 Apakah ada anggota keluarga yang mengikuti paket kejar A, B, C? Sebutkan!	a. Paket A, ... b. Paket B, ... c. Paket C, ...

2. Tingkat Kesehatan	Sebelum Pembangunan Jalan Tol	Sesudah Pembangunan Jalan Tol
2.1 Apakah ada anggota keluarga yang sakit?	a. Ada b. Tidak Ada	a. Ada b. Tidak Ada
2.2 Bagaimana intensitas sakit anggota keluarga tersebut?	a. Sering b. Kadang-kadang c. Tidak pernah	a. Sering b. Kadang-kadang c. Tidak pernah
2.3 Kemanakah tujuan berobat apabila da anggota keluarga yang sakit ?	a. Puskesmas b. Poliklinik c. Rumahsakit d. Lainnya ...	a. Puskesmas b. Poliklinik c. Rumahsakit d. Lainnya ...

Lampiran A2. Lanjutan

3. Pengetahuan Responden	Sebelum ada tol	Setelah ada tol
3.1 Apakah anda merasakan kebisingan?	<ul style="list-style-type: none"> a. Iya b. Tidak 	<ul style="list-style-type: none"> a. Iya b. Tidak
3.2 Apakah hubungan sosial dengan masyarakat lain masih terjalin?	<ul style="list-style-type: none"> a. Iya b. Tidak 	<ul style="list-style-type: none"> a. Iya b. Tidak
3.3 Bagaimana kondisi lingkungan sekitar?	<ul style="list-style-type: none"> a. Rusak Berat b. Rusak c. Tidak Rusak 	<ul style="list-style-type: none"> a. Rusak Berat b. Rusak c. Tidak Rusak
3.4 Bagaimana keadaan lalu lintas di daerah anda?	<ul style="list-style-type: none"> a. Sangat padat b. Padat c. Tidak padat 	<ul style="list-style-type: none"> a. Sangat padat b. Padat c. Tidak padat
3.5 Darimanakah anda mengetahui adanya pembangunan jalan tol Pasuruan-Probolinggo tersebut?	<ul style="list-style-type: none"> a. Sosialisasi b. Media masa c. Orang ke orang d. Lainnya 	
3.6 Penggunaan uang ganti rugi lahan	<ul style="list-style-type: none"> a. Modal usaha b. Beli lahan baru c. Ditabung d. Diwariskan e. Lainnya, ... 	

Lampiran A3. Lanjutan

Daftar pertanyaan kuisisioner mengenai kondisi ekonomi

1. Lahan	Sebelum adanya Jalan tol	Sesudah adanya jalan tol
1.1 Jenis apakah lahan yang anda miliki?		
1.1.1 Lahan sawah		
a. Luas	.....m ²	.....m ²
b. Tanaman yang ditanam	.....	.....
1.1.2 Tegalan,kebun,pekarangan		
a. Luas	.....m ²	.....m ²
b. Tanaman yang ditanam	.....	.....
1.1.3 Pemukiman		
a. Luas	.....m ²	.....m ²
b. Tanaman yang ditanam	.....	.....
1.2 Sifat Kepemilikan Lahan		
	a. Milik Sendiri	a. Milik sendiri
	b. Warisan	b. Warisan
	c. Sewa	c. Sewa

Lampiran A4. Lanjutan

2. Pengeluaran	Sebelum adanya jalan tol	Sesudah adanya jalan tol
2.1 Pertanian		
2.1.1 Pengolahan lahan (termasuk perawatan bibit, obat, panen, dan pasca panen)	a. < Rp. 500.000 b. Rp. 500.000-Rp.1.000.000 c. Rp.1.001.000-Rp.3.000.000 d. Rp.3.001.000 – Rp. 4.000.000 e. > Rp.5.000.000	a. < Rp. 500.000 b. Rp. 500.000-Rp.1.000.000 c. Rp.1.001.000-Rp.3.000.000 d. Rp.3.001.000 – Rp. 4.000.000 e. > Rp.5.000.000
2.2 Non-Pertanian		
2.2.1 Pangan (konsumsi sehari-hari)	a. < Rp. 500.000 b. Rp. 500.000 - Rp.1.000.000 c. Rp.1.001.000 - Rp.2.000.000	a. < Rp. 500.000 b. Rp. 500.000 - Rp.1.000.000 c. Rp.1.001.000 - Rp.2.000.000
2.2.2 Sandang (pakaian)	d. > Rp.2.000.000	d. > Rp.2.000.000
2.2.3 Listrik		
2.2.4 Lainnya ...		

3. Pendapatan	Sebelum adanya jalan tol	Sesudah adanya jalan tol
3.1 Berapakah total pendapatan pokok Bapak/Ibu yang diperoleh selama sebulan?	a. < Rp. 500.000 b. Rp. 500.000-Rp.1.000.000 c. Rp.1.001.000-Rp.3.000.000 d. Rp.3.001.000 – Rp. 4.000.000 e. > Rp.5.000.000	a. < Rp. 500.000 b. Rp. 500.000-Rp.1.000.000 c. Rp.1.001.000-Rp.3.000.000 d. Rp.3.001.000 – Rp. 4.000.000 e. > Rp.5.000.000

LAMPIRAN B. Gambaran Umum Responden

Desa Sumberdawesari

No.	Nama Responden	Usia (Tahun)	Kepemilikan Lahan	Luas Lahan (M ²)
1.	Dhini Triatiningsih	60	Milik Pribadi	712
2.	Hariyadi	45	Milik Pribadi	744
3.	Didik Gunawan	58	Milik Pribadi	1294
4.	Diwut	51	Milik Pribadi	1100
5.	Imam Wahyudi	43	Milik Pribadi	2469
6.	Joko Wagiyanto	48	Warisan	1610
7.	Abdul Rohman	65	Milik Pribadi	2756
8.	Wahyuniati	45	Milik Pribadi	535
9.	Sinyoto	82	Milik Pribadi	7270
10.	Subyanto	48	Milik Pribadi	4536
11.	Gandhi Hrtono	52	Milik Pribadi	1359
12.	Putut Riyanto	52	Milik Pribadi	810
13.	Edi Tugiyatno	44	Warisan	754
14.	Sulik	47	Milik Pribadi	825
15.	Fauzan	37	Milik Pribadi	464
16.	Mujianti	49	Milik Pribadi	554
17.	Lasminah	59	Milik Pribadi	1392
18.	Susiono Hariadi	60	Milik Pribadi	1060
19.	Sholikhati	75	Milik Pribadi	1130
20.	Muchlas	58	Milik Pribadi	1900
21.	Arsiyati	82	Milik Pribadi	2180
22.	Puji Riyanto	46	Milik Pribadi	650
23.	Slamet Arifin	42	Milik Pribadi	1302
24.	Sholikhin	26	Warisan	294
25.	Paito	37	Milik Pribadi	2700
26.	Suprapti	35	Milik Pribadi	1110
27.	Mistin	70	Milik Pribadi	701
28.	Mulianah	67	Milik Pribadi	1030
29.	Makeyah	66	Milik Pribadi	619
30.	Heri purwanto	54	Milik Pribadi	6300
31.	Supiadi	49	Milik Pribadi	1870
32.	Buharto	39	Milik Pribadi	4510
33.	Ach. Jainul	37	Warisan	1070
34.	Mulyadi	58	Milik Pribadi	2374
35.	Sualem	66	Milik Pribadi	480
36.	Imam Tauchid	63	Milik Pribadi	553
37.	Abd. Hamid	48	Milik Pribadi	5217
38.	Wiwit Utami TP	47	Milik Pribadi	914

LAMPIRAN B1. Lanjutan

Desa Ranuklindungan

No.	Nama Responden	Usia (tahun)	Kepemilikan Lahan	Luas Lahan (M ²)
1.	Mimi Mariati	60	Milik Pribadi	249
2.	Bambang Purnomo	62	Milik Pribadi	1120
3.	Abd. Ghofur	59	Milik Pribadi	543
4.	Mokh. Asnawi	50	Milik Pribadi	1335
5.	Khilyatul Fikriyah	38	Warisan	508
6.	Asir	47	Milik Pribadi	1170
7.	Usman	59	Milik Pribadi	1480
8.	Suwandi	61	Milik Pribadi	1190
9.	Matelas	48	Milik Pribadi	1160
10.	Abd. Hamid	63	Milik Pribadi	1700
11.	Sunaim	53	Milik Pribadi	740
12.	Supeni	71	Milik Pribadi	2288
13.	Ach. Asnawi	60	Milik Pribadi	2750
14.	Lilik Sulastri	62	Milik Pribadi	826
15.	Sariyadi	35	Milik Pribadi	275
16.	Abd. Hamid	63	Milik Pribadi	1700
17.	Bambang Purnomo	62	Milik Pribadi	1220
18.	Ach. Gofur	59	Milik Pribadi	543
19.	Miharsih	48	Milik Pribadi	1160
20.	Sunaim	54	Milik Pribadi	740
21.	Hadi Pariyon	48	Warisan	4500
22.	Supeni	71	Milik Pribadi	2488
23.	Ach. Fauzan	60	Milik Pribadi	2750
24.	Abd. Ghofur	59	Milik Pribadi	4996
25.	Tjabis Partono	77	Milik Pribadi	4190
26.	Subakri	42	Milik Pribadi	2810
27.	Ahmad Jupri	32	Warisan	1080
28.	Zainal Arifin	55	Milik Pribadi	1450
29.	Sutiari	38	Milik Pribadi	508
30.	Iderani	64	Milik Pribadi	1330
31.	Sutikno	70	Milik Pribadi	1170
32.	Asir	48	Milik Pribadi	5445
33.	Rifai	66	Milik Pribadi	1390
34.	Usman	67	Milik Pribadi	1480
35.	Suwandi	61	Milik Pribadi	2720
36.	M. Ngadianto	45	Warisan	3630
37.	Suroso	61	Milik Pribadi	6900
38.	Suloso	62	Milik Pribadi	1610

Lampiran B3. Lanjutan

Luas Wilayah Menurut Penggunaan di Desa Sumberdawesari

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)
1	Pemukiman Penduduk	147.263
2	Ladang/Tegalan	360.441
3	Bangunan	56.297
4	Pertanian	34.107
5	Lainnya	11.002
Jumlah		609.110

Jumlah Penduduk Desa Sumberdawesari Berdasarkan Golongan Usia

No	Golongan Usia (Tahun)	Jumlah (Jiwa)
1	Bayi 0<1 Tahun	184
2	Balita 1<5 Tahun	472
3	Usia 5<10 Tahun	399
4	Usia 10<25 Tahun	953
5	Usia 25<60 Tahun	5127
6	Usia 60 Tahun Ke Atas	2127
Jumlah		9261

Luas Wilayah Menurut Penggunaan di Desa Ranuklindungan

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)
1	Pemukiman Penduduk	24.816
2	Ladang/Tegalan	21.000
3	Lahan sawah	52.000
4	Lainnya	5.997
Jumlah		103.813

Jumlah Penduduk Desa Sumberdawesari Berdasarkan Golongan Usia

No.	Golongan Usia (Tahun)	Jumlah (Jiwa)
1	Bayi 0<1 Tahun	126
2	Balita 1<5 Tahun	289
3	Usia 5<10 Tahun	347
4	Usia 10<25 Tahun	862
5	Usia 25<60 Tahun	1587
6	Usia 60 Tahun Ke Atas	889
Jumlah		4100

LAMPIRAN C. Kondisi Ekonomi

Pendapatan dan pengeluaran responden Desa Sumberdawasari

No.	Nama	Pendapatan Responden (Rupiah)		Pengeluaran Responden (Rupiah)	
		SEBELUM	SEBELUM	SEBELUM	SESUDAH
1.	Dhini Triatiningsih	3.000.000	3.500.000	2.500.000	2.500.000
2.	Hariyadi	1.000.000	2.000.000	3.000.000	3.000.000
3.	Didik Gunawan	3.000.000	3.500.000	3.000.000	2.500.000
4.	Diwut	1.000.000	1.000.000	3.000.000	2.500.000
5.	Imam Wahyudi	1.000.000	2.000.000	4.000.000	3.000.000
6.	Joko Wagiyanto	3.500.000	500.000	4.500.000	3.000.000
7.	Abdul Rohman	1.000.000	1.500.000	2.000.000	1.000.000
8.	Wahyuniati	500.000	1.500.000	2.000.000	500.000
9.	Sinyoto	500.000	500.000	1.000.000	500.000
10.	Subyanto	3.001.000	1.000.000	3.000.000	2.000.000
11.	Gandhi Hrtono	3.500.000	1.500.000	2.500.000	3.000.000
12.	Putut Riyanto	1.000.000	1.500.000	1.000.000	1.000.000
13.	Edi Tugiyatno	1.001.000	3.001.000	2.000.000	2.500.000
14.	Sulik	1.000.000	3.500.000	1.000.000	2.000.000
15.	Fauzan	1.000.000	1.000.000	5.000.000	4.000.000
16.	Mujianti	3.000.000	3.500.000	3.000.000	2.000.000
17.	Lasminah	3.000.000	3.500.000	4.000.000	3.000.000
18.	Susiono Hariadi	3.000.000	4.000.000	2.500.000	500.000
19.	Sholikhati	500.000	2.000.000	3.000.000	2.000.000
20.	Muchlas	3.500.000	3.500.000	2.000.000	1.000.000
21.	Arsiyati	2.000.000	3.500.000	2.000.000	1.000.000
22.	Puji Riyanto	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
23.	Slamet Arifin	1.000.000	3.500.000	1.500.000	2.000.000
24.	Sholikhin	1.000.000	1.000.000	1.500.000	2.000.000
25.	Paito	500.000	2.500.000	1.500.000	2.500.000
26.	Suprapti	1.000.000	1.000.000	2.000.000	3.000.000
27.	Mistin	1.000.000	2.000.000	2.000.000	500.000
28.	Mulianah	3.000.000	3.500.000	2.500.000	1.500.000
29.	Makeyah	3.000.000	4.000.000	3.000.000	2.000.000
30.	Heri purwanto	1.000.000	1.000.000	3.000.000	1.500.000
31.	Supiadi	1.000.000	3.000.000	2.000.000	2.000.000
32.	Buharto	3.000.000	5.000.000	5.000.000	1.000.000
33.	Ach. Jainul	5.000.000	5.000.000	5.000.000	1.000.000
34.	Mulyadi	1.000.000	1.000.000	4.000.000	1.500.000
35.	Sualem	3.000.000	3.500.000	2.500.000	1.000.000
36.	Imam Tauchid	3.000.000	4.000.000	2.500.000	500.000
37.	Abd. Hamid	1.000.000	5.000.000	2.000.000	500.000
38.	Wiwit Utami TP	3.000.000	3.500.000	1.500.000	500.000

Lampiran C1. Lanjutan

Pendapatan dan pengeluaran responden Desa Ranuklindungan

No.	Nama	Pendapatan Responden (Rupiah)		Pendapatan Responden (Rupiah)	
		SEBELUM	SEBELUM	SEBELUM	SESUDAH
1.	Mimi Mariati	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
2.	Bambang Purnomo	1.000.000	1.000.000	3.000.000	3.000.000
3.	Abd. Ghofur	500.000	500.000	3.000.000	2.500.000
4.	Mokh. Asnawi	3.500.000	3.500.000	3.000.000	2.500.000
5.	Khilyatul Fikriyah	1.000.000	1.000.000	4.000.000	3.000.000
6.	Asir	3.000.000	3.000.000	4.500.000	3.000.000
7.	Usman	2.500.000	2.500.000	2.000.000	1.000.000
8.	Suwandi	1.000.000	1.000.000	2.000.000	500.000
9.	Matelas	3.000.000	3.000.000	1.000.000	500.000
10.	Abd. Hamid	3.000.000	3.000.000	3.000.000	2.000.000
11.	Sunaim	4.000.000	4.000.000	2.500.000	3.000.000
12.	Supeni	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
13.	Ach. Asnawi	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.500.000
14.	Lilik Sulastri	1.000.000	1.000.000	1.000.000	2.000.000
15.	Sariyadi	4.000.000	4.000.000	5.000.000	4.000.000
16.	Abd. Hamid	3.000.000	3.000.000	3.000.000	2.000.000
17.	Bambang Purnomo	4.000.000	4.000.000	4.000.000	3.000.000
18.	Ach. Gofur	500.000	500.000	2.500.000	500.000
19.	Miharsih	1.000.000	1.000.000	3.000.000	2.000.000
20.	Sunaim	3.500.000	3.500.000	2.000.000	1.000.000
21.	Hadi Pariyon	3.000.000	3.000.000	2.000.000	1.000.000
22.	Supeni	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
23.	Ach. Fauzan	1.000.000	1.000.000	1.500.000	2.000.000
24.	Abd. Ghofur	2.000.000	2.000.000	1.500.000	2.000.000
25.	Tjabis Partono	2.500.000	2.500.000	1.500.000	2.500.000
26.	Subakri	500.000	500.000	2.000.000	3.000.000
27.	Ahmad Jupri	2.500.000	2.500.000	2.000.000	500.000
28.	Zainal Arifin	1.000.000	1.000.000	2.500.000	1.500.000
29.	Sutiari	2.500.000	2.500.000	3.000.000	2.000.000
30.	Iderani	1.000.000	1.000.000	3.000.000	1.500.000
31.	Sutikno	1.000.000	1.000.000	2.000.000	2.000.000
32.	Asir	2.500.000	2.500.000	5.000.000	1.000.000
33.	Rifai	1.000.000	1.000.000	5.000.000	1.000.000
34.	Usman	1.000.000	1.000.000	4.000.000	1.500.000
35.	Suwandi	2.500.000	2.500.000	2.500.000	1.000.000
36.	M. Ngadianto	2.500.000	2.500.000	2.500.000	500.000
37.	Suroso	1.000.000	1.000.000	2.000.000	500.000
38.	Suloso	2.500.000	2.500.000	1.500.000	500.000

Lampiran D. Kondisi Sosial

Kondisi sosial responden Desa Sumberdawasari

No.	Nama	Kebisingan				Hubungan sosial				Pengetahuan responden tentang pembangunan jalan tol			
		Sebelum		Sesudah		sebelum		sesudah		Sosialisa si	Media massa	Orang ke orang	lainnya
		Iya	Tidak	Iya	Tidak	Iya	Tidak	Iya	Tidak				
1.	Dhini Triatiningsih		√	√		√		√		√			
2.	Hariyadi	√		√		√		√		√			
3.	Didik Gunawan		√	√		√		√		√			
4.	Diwut		√	√		√		√		√			
5.	Imam Wahyudi		√		√	√		√		√			
6.	Joko Wagiyanto		√		√	√		√	√	√			
7.	Abdul Rohman	√		√			√	√		√			
8.	Wahyuniati		√		√	√			√	√			
9.	Sinyoto	√		√		√		√		√			
10.	Subyanto		√		√		√		√	√			
11.	Gandhi Hrtono		√		√		√		√	√			
12.	Putut Riyanto		√		√		√		√	√			
13.	Edi Tugiyatno		√		√	√		√		√			
14.	Sulik		√	√		√		√		√			
15.	Fauzan		√		√		√		√	√			
16.	Mujianto	√		√		√		√		√			
17.	Lasminah	√		√		√		√		√			
18.	Susiono Hariadi		√	√		√		√		√			
19.	Sholikhati	√		√		√		√		√			
20.	Muchlas	√		√			√		√	√			
21.	Arsiyati		√	√		√		√		√			
22.	Puji Riyanto	√		√			√	√		√			

LAMPIRAN D1. Lanjutan

No.	Nama	Kondisi lingkungan						Lalu lintas					
		Sebelum			Sesudah			Sebelum			Sesudah		
		Rusak Berat	Rusak	Tidak Rusak	Rusak Berat	Rusak	Tidak Rusak	Sangat Padat	Padat	Tidak Padat	Sangat Padat	Padat	Tidak Padat
1.	Dhini Triatiningsih			√	√				√			√	
2.	Hariyadi		√			√			√			√	
3.	Didik Gunawan		√		√					√		√	
4.	Diwut			√		√				√		√	
5.	Imam Wahyudi		√		√					√	√		
6.	Joko Wagiyanto			√		√			√		√		
7.	Abdul Rohman			√		√			√			√	
8.	Wahyuniati			√		√				√		√	
9.	Sinyoto		√			√				√		√	
10.	Subyanto		√		√					√		√	
11.	Gandhi Hrtono			√	√					√	√		
12.	Putut Riyanto			√	√					√	√		
13.	Edi Tugiyatno			√		√				√		√	
14.	Sulik		√			√			√		√		
15.	Fauzan			√		√			√		√		
16.	Mujianti		√		√				√			√	
17.	Lasminah		√		√				√		√		
18.	Susiono Hariadi			√	√					√	√		
19.	Sholikhati		√			√				√		√	
20.	Muchlas			√		√				√	√		
21.	Arsiyati		√		√					√	√		
22.	Puji Riyanto		√		√					√		√	
23.	Slamet Arifin		√		√					√		√	
24.	Sholikhin			√	√					√		√	

25.	Paito		√		√				√		√		
26.	Suprapti			√	√				√		√		
27.	Mistin			√	√				√		√		
28.	Mulianah			√		√				√		√	
29.	Makeyah			√	√					√		√	
30.	Heri purwanto		√		√					√	√		
31.	Supiadi		√			√			√			√	
32.	Buharto			√	√				√		√		
33.	Ach. Jainul		√		√					√	√		
34.	Mulyadi		√		√					√		√	
35.	Sualem			√		√				√		√	
36.	Imam Tauchid			√		√			√			√	
37.	Abd. Hamid			√	√				√			√	
38.	Wiwit Utami TP			√	√				√		√		

LAMPIRAN D2. Lanjutan

No	Nama	Penggunaan Uang Ganti Rugi				Sifat Kepemilikan Lahan			
		Modal Usaha	Beli Lahan Baru	DiTabung	Diwariskan	Lainnya	Milik Sendiri	Warisan	Sewa
1.	Dhini Triatiningsih		√				√		
2.	Hariyadi					√	√		
3.	Didik Gunawan	√					√		
4.	Diwut			√			√		
5.	Imam Wahyudi			√			√		
6.	Joko Wagiyanto		√	√				√	
7.	Abdul Rohman		√				√		
8.	Wahyuniati		√				√		
9.	Sinyoto	√					√		
10.	Subyanto	√		√			√		
11.	Gandhi Hrtono					√	√		
12.	Putut Riyanto		√				√		
13.	Edi Tugiyatno			√		√		√	
14.	Sulik		√			√	√		
15.	Fauzan	√					√		
16.	Mujianti	√		√		√	√		
17.	Lasminah		√			√	√		
18.	Susiono Hariadi	√				√	√		
19.	Sholikhati					√	√		
20.	Muchlas					√	√		
21.	Arsiyati		√			√	√		
22.	Puji Riyanto					√	√		
23.	Slamet Arifin					√	√		
24.	Sholikhin					√		√	
25.	Paito					√	√		
26.	Suprapti					√	√		

27.	Mistin			√			√		
28.	Mulianah			√			√		
29.	Makeyah	√				√	√		
30.	Heri purwanto			√			√		
31.	Supiadi		√			√	√		
32.	Buharto			√			√		
33.	Ach. Jainul	√				√		√	
34.	Mulyadi			√			√		
35.	Sualem	√		√			√		
36.	Imam Tauchid			√			√		
37.	Abd. Hamid					√	√		
38.	Wiwit Utami TP			√			√		

Lampiran D3. Kondisi Sosia

Kondisi sosial responden Desa Ranuklindungan

No.	Nama	Kebisingan				Hubungan sosial				Pengetahuan responden tetang pembngunan jalan tol			
		Sebelum		Sesudah		Sebelum		Sesudah		Sosialisa si	Media massa	Orang ke orang	lainya
		Iya	Tidak	Iya	Tidak	Iya	Tidak	Iya	Tidak				
1.	Mimi Mariati		√		√	√			√				
2.	Bambang Purnomo	√		√			√	√		√			
3.	Abd. Ghofur		√	√		√		√		√			
4.	Mokh. Asnawi		√		√	√		√		√			
5.	Khilyatul Fikriyah		√	√		√		√		√			
6.	Asir	√		√			√	√		√			
7.	Usman		√		√		√		√				
8.	Suwandi	√		√		√		√		√			
9.	Matelas	√		√		√		√		√			
10.	Abd. Hamid		√	√		√		√		√			
11.	Sunaim		√		√		√	√		√			
12.	Supeni	√		√		√		√		√			
13.	Ach. Asnawi		√	√		√		√		√			
14.	Lilik Sulastri		√		√		√		√				
15.	Sariyadi	√		√		√		√		√			
16.	Abd. Hamid	√		√		√		√		√			
17.	Bambang Purnomo		√		√		√	√		√			
18.	Ach. Gofur		√	√		√		√		√			
19.	Miharsih		√		√		√	√		√			
20.	Sunaim		√	√		√		√		√			

Lampiran D4 . Lanjutan

No.	Nama	Kondisi lingkungan						Lalu lintas					
		Sebelum			Sesudah			Sebelum			Sesudah		
		Rusak Berat	Rusak	Tidak Rusak	Rusak Berat	Rusak	Tidak Rusak	Sangat Padat	Padat	Tidak Padat	Sangat Padat	Padat	Tidak Padat
1.	Mimi Mariati		√		√			√		√			
2.	Bambang Purnomo		√		√				√		√		
3.	Abd. Ghofur			√		√			√		√		
4.	Mokh. Asnawi		√		√				√		√		
5.	Khilyatul Fikriyah		√			√				√		√	
6.	Asir			√		√				√		√	
7.	Usman		√		√					√		√	
8.	Suwandi		√			√			√		√		
9.	Matelas		√		√					√		√	
10.	Abd. Hamid			√		√			√			√	
11.	Sunaim			√		√			√		√		
12.	Supeni			√		√				√		√	
13.	Ach. Asnawi		√		√					√		√	
14.	Lilik Sulastri		√		√				√			√	
15.	Sariyadi			√		√				√		√	
16.	Abd. Hamid		√		√				√			√	
17.	Bambang Purnomo			√		√				√		√	
18.	Ach. Gofur			√		√				√		√	
19.	Miharsih			√		√				√		√	
20.	Sunaim			√		√				√		√	
21.	Hadi Pariyon		√			√			√		√		
22.	Supeni		√		√				√			√	
23.	Ach. Fauzan			√		√			√			√	
24.	Abd. Ghofur		√			√				√		√	
25.	Tjabis Partono		√			√			√		√		

26.	Subakri		√		√				√		√		
27.	Ahmad Jupri		√			√			√		√		
28.	Zainal Arifin		√			√			√		√		
29.	Sutiari			√		√				√		√	
30.	Iderani			√		√				√		√	
31.	Sutikno			√	√					√	√		
32.	Asir		√		√					√	√		
33.	Rifai			√	√				√		√		
34.	Usman			√		√			√			√	
35.	Suwandi		√		√					√	√		
36.	M. Ngadianto		√		√				√		√		
37.	Suroso			√		√				√		√	
38.	Suloso			√		√				√	√		

Lampiran D5. Lanjutan

No	Nama	Penggunaan Uang Ganti Rugi				Sifat Kepemilikan Lahan			
		Modal Usaha	Beli Lahan Baru	DiTabung	Diwariskan	Lainnya	Milik Sendiri	Warisan	Sewa
1.	Mimi Mariati					√	√		
2.	Bambang Purnomo	√					√		
3.	Abd. Ghofur					√	√		
4.	Mokh. Asnawi	√					√		
5.	Khilyatul Fikriyah					√		√	
6.	Asir		√				√		
7.	Usman			√			√		
8.	Suwandi					√	√		
9.	Matelas					√	√		
10.	Abd. Hamid	√					√		
11.	Sunaim			√			√		
12.	Supeni			√			√		
13.	Ach. Asnawi					√	√		
14.	Lilik Sulastri					√	√		
15.	Sariyadi			√			√		
16.	Abd. Hamid					√	√		
17.	Bambang Purnomo	√					√		
18.	Ach. Gofur			√			√		
19.	Miharsih	√					√		
20.	Sunaim		√				√		
21.	Hadi Pariyon	√						√	
22.	Supeni		√				√		
23.	Ach. Fauzan	√				√	√		
24.	Abd. Ghofur					√	√		
25.	Tjabis Partono					√	√		
26.	Subakri	√		√			√		

27.	Ahmad Jupri			√				√	
28.	Zainal Arifin					√	√		
29.	Sutiari					√	√		
30.	Iderani	√					√		
31.	Sutikno			√			√		
32.	Asir	√					√		
33.	Rifai	√					√		
34.	Usman					√	√		
35.	Suwandi					√	√		
36.	M. Ngadianto	√						√	
37.	Suroso					√	√		
38.	Suloso					√	√		

Lampiran E. Perhitungan uji beda

E. 1a Luas Lahan responden Desa Sumberdawesari

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sblum ada proyek tol	1767,0526	38	1675,11156	271,73898
	ssudah ada proyek tol	899,0789	38	1075,68237	174,49872

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	Df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sblum ada proyek tol - ssudah ada proyek tol	867,97368	1264,53413	205,13452	452,33166	1283,61571	4,231	37	,000

E. 1b Pendapatan responden Desa Sumberdawesari

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sblum ada proyek tol	2013,2105	38	1291,79710	209,55716
	ssudah ada proyek tol	2657,9211	38	1385,77051	224,80166

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sblum ada proyek tol - ssudah ada proyek tol	-644,71053	1267,67757	205,64446	-1061,38578	-228,03528	-3,135	37	,003

E. 1c Pengeluaran responden Desa Sumberdawasari

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sblum ada proyek tol	2697,3684	38	1153,95603	187,19639
	ssudah ada proyek tol	1855,2632	38	1077,45881	174,78690

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sblum ada proyek tol - ssudah ada proyek tol	842,10526	1157,26415	187,73304	461,72200	1222,48852	4,486	37	,000

E. 2a Luas lahan responden Desa Ranuklindungan

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sblum ada proyek tol	1924,8421	38	1545,42770	250,70148
	ssudah ada proyek tol	759,3421	38	1209,09031	196,14035

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	Df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sblum ada proyek tol - ssudah ada proyek tol	1165,50000	1222,18419	198,26446	763,77805	1567,22195	5,879	37	,000

E. 2b Pendapatan responden Ranuklindungan

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sblum ada proyek tol	2105,2632	38	1186,39754	192,45909
	ssudah ada proyek tol	2726,3158	38	1200,37927	194,72723

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	Df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sblum ada proyek tol - ssudah ada proyek tol	-621,05263	868,41200	140,87503	-906,49255	335,61271	-4,409	37	,000

E. 2c Pengeluaran responden Desa Ranuklindungan

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sblum ada proyek tol	2013,1579	38	1188,26948	192,76276
	ssudah ada proyek tol	947,3684	38	820,26260	133,06416

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	sblum ada proyek tol - ssudah ada proyek tol	1065,78947	1021,20128	165,66072	730,12896	1401,44998	6,434	37	,000

Lampiran F. Dokumentasi di Desa Sumberdawesari

F. 1 Proses wawancara dengan salah satu warga desa



F. 2 Proses pembangunan proyek jalan tol



F. 3 Alat berat beserta pekerja proyek



F. 4 Kondisi dilorong bawah jembatan proyek jalan tol



Lampiran G. Dokumentasi di Desa Ranuklindungan

G.1 Proses wawancara dengan salah satu warga desa



G. 2 Proses pembangunan jalan tol



G. 3 Truck besar melintas menyebabkan polusi udara



G. 4 Jalan dan lingkungan yang ikut rusak

