

**STUDI DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL MEDAN - TEBING TINGGI  
TERHADAP SENTRA-SENTRA EKONOMI DI JALAN ARTERI  
MEDAN - TEBING TINGGI**



**BIDANG EKONOMI DAN PEMBANGUNAN  
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
PROVINSI SUMATERA UTARA**

**2017**

## **KATA SAMBUTAN**

Pembangunan infrastruktur jalan tol membuka akses mobilitas barang dan jasa dari satu daerah ke daerah lainnya. Tentunya ini akan mendatangkan kesejahteraan bagi masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi daerah sekitarnya. Diantara pembangunan infrastruktur yang gencar di bangun di era Presiden Jokowi adalah jalan tol Medan-Tebing Tinggi yang merupakan bagian jalan tol trans Sumatera. Pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi akan berdampak bagi sosial ekonomi masyarakat di sekitarnya dan juga bagi perekonomian Provinsi Sumatera Utara. Salah satu dampak yang ditimbulkannya adalah sentra ekonomi di Pasar Bengkel sebagai pusat perekonomian UKM di jalan lintas Sumatera. Perubahan perilaku sosial ekonomi masyarakat dapat dirasakan masyarakat sejak ujicoba jalan tol Medan-Tebing Tinggi dibuka pada saat mudik lebaran 2017, dimana omzet pedagang menurun drastis. Sehingga menimbulkan keresahan bagi para pelaku UKM dan dibutuhkan strategi dan kebijakan yang tepat untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Sejalan dengan hal tersebut diatas, Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Sumatera Utara telah melakukan penelitian dengan judul Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Sentra-sentra Ekonomi di Jalan Medan-Tebing Tinggi.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, saya menyambut baik atas penyusunan dan penerbitan laporan akhir Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Sentra-Sentra Ekonomi di Jalan Medan-Tebing Tinggi yang dilaksanakan oleh bidang Ekonomi Dan Pembangunan Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Sumatera Utara.

Semoga laporan akhir penelitian ini dapat memberi masukan bagi para pemangku kebijakan dalam menyusun perencanaan pembangunan infrastruktur di Provinsi Sumatera Utara, agar dapat berdayaguna dalam pembangunan.

Medan,      Desember 2017

**KEPALA BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
PROVINSI SUMATERA UTARA,**

**Ir. H. M. A. EFFENDY POHAN, M.SI.**  
PEMBINA UTAMA MADYA  
NIP. 19660209 199203 1 004

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur ke hadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat-Nya penyusunan laporan akhir Kegiatan Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Sentra-Sentra Ekonomi di Jalan Medan-Tebing Tinggi ini telah diselesaikan dengan baik. Laporan akhir ini merupakan salah satu kontribusi Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Sumatera Utara dalam memberikan informasi kepada masyarakat sekaligus sebagai pertanggungjawaban publik atas kegiatan yang telah dilakukan.

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak dan para peneliti Bidang Ekonomi dan Pembangunan, yang telah bekerjasama dan berperan dalam mendukung penelitian sehingga laporan akhir Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Sentra-Sentra Ekonomi di Jalan Medan-Tebing Tinggi ini diharapkan dapat membantu Pemerintah Provinsi Sumatera Utara dan para stakeholder kelitbangan di Sumatera Utara dalam mengambil kebijakan untuk pembangunan di Sumatera Utara.

Diharapkan juga laporan akhir penelitian ini dapat membawa manfaat sebagai bahan kebijakan maupun informasi untuk pengembangan dan peningkatan ilmu pengetahuan dan teknologi bagi masyarakat Indonesia khususnya di Sumatera Utara.

Medan,        Desember 2017

**Tim Penyusun**

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan sebagai berikut: (1) Untuk menganalisis dan mengkaji dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek sosial terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi; (2) Untuk menganalisis dan mengkaji dampak pembangunan jalan Tol Medan Tebing ditinjau dari aspek ekonomi terhadap perubahan perilaku ekonomi masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi; dan (3) Untuk menganalisis dan mengkaji strategi solusi yang harus diambil pemerintah daerah dalam menghadapi dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Lokasi penelitian difokuskan pada 4 (empat) kota/kabupaten yang terkena dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi yaitu: Kota Medan, Kabupaten Deli Serdang, Kabupaten Serdang Bedagai dan Kota Tebing, sedangkan Pasar Bengkel dipilih karena merupakan lokasi sentra-sentra ekonomi utama di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi yang terkena dampak dari proyek pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Waktu pelaksanaan penelitian dimulai bulan Juli 2017 hingga bulan November 2017. Populasi dalam penelitian ini adalah sentra ekonomi Pasar Bengkel terdiri dari jumlah seluruh pedagang di Pasar Bengkel sebanyak 50 orang. Sampel penelitian diambil sebesar minimal 10 % dari jumlah populasi. Adapun jumlah sampel penelitian sebanyak 30 orang. Ketiga puluh orang sebagai sampel tersebut memiliki usaha kecil dan menengah (UKM) di bidang usaha dodol, keripik, ijuk dan sapu lidi. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan *mix method*, yaitu pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Sumber data dalam penelitian ini lebih menekankan pada penelitian kasus. Data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu: (1) Data primer, dikumpulkan melalui kuesioner, FGD dan wawancara terstruktur kepada beberapa key informan; dan (2) Data sekunder, dikumpulkan melalui studi pustaka (jurnal, buku teks, skripsi, tesis, disertasi dan hasil penelitian yang relevan dan sebagainya). Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah untuk menjawab permasalahan pertama dan kedua dengan analisis deskriptif, sedangkan menjawab permasalahan ketiga dengan analisis SWOT dan Analysis Hierarki Process (AHP). Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan: (1) Persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi kuat terhadap aspek aksesibilitas, pola hidup sosial ekonomi, perubahan konsep perumahan dan pemanfaatan sarana dan prasarana, perubahan pemanfaatan teknologi, serta perubahan perilaku masyarakat; (2) Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap kegiatan ekonomi, efisiensi biaya transportasi, tingkat pendapatan sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentra ekonomi Pasar Bengkel; (3) Dari hasil analisis SWOT, strategi yang bisa dilakukan diantaranya: (a) Pemanfaatan tenaga kerja dari wilayah sekitar untuk meningkatkan produksi dengan memperkuat ekonomi mikro; (b) Pengoptimalan pengelolaan usaha dengan menambah modal sehingga barang yang dihasilkan lebih maksimal dan dapat mempertahankan Pasar Bengkel sebagai sentra ekonomi di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi; dan (c) Mengembangkan potensi wisata kuliner di Pasar Bengkel. Selanjutnya atas dasar 3 (tiga) strategi tersebut, berdasarkan analisis AHP, dihasilkan skala prioritas

dengan tiga skenario sebagai berikut: (a) Skenario optimis, dengan sasaran prioritas adalah meningkatkan pertumbuhan ekonomi, maka urutan prioritas kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah daerah memperkuat ekonomi mikro; (b) Skenario status quo, dengan sasaran prioritas mengurangi tingkat kemiskinan, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah meningkatkan kinerja kelembagaan; dan (c) Skenario pesimis, dengan sasaran prioritas adalah meningkatkan partisipasi masyarakat, maka urutan prioritas kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah daerah adalah meningkatkan kinerja kelembagaan.

Kata kunci: sentra ekonomi, biaya transportasi, tingkat pendapatan, aksesibilitas

## DAFTAR ISI

|  | Halaman     |
|--|-------------|
| <b>KATA SAMBUTAN .....</b>                 | <b>i</b>    |
| <b>KATA PENGANTAR .....</b>                | <b>ii</b>   |
| <b>ABSTRAK .....</b>                       | <b>iii</b>  |
| <b>DAFTAR ISI .....</b>                    | <b>iv</b>   |
| <b>DAFTAR TABEL .....</b>                  | <b>vi</b>   |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>                  | <b>viii</b> |
| <b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>             | <b>1</b>    |
| 1.1. Latar Belakang .....                  | 1           |
| 1.2. Rumusan Masalah.....                  | 5           |
| 1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian .....    | 5           |
| 1.4. Sasaran Kegiatan .....                | 6           |
| 1.5. Ruang Lingkup .....                   | 6           |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>        | <b>7</b>    |
| 2.1. Infrastruktur .....                   | 7           |
| 2.2. Infrastruktur Jalan .....             | 10          |
| 2.3. Peran Jalan pada Sektor Industri..... | 15          |
| 2.4. Dampak Perubahan Sosial .....         | 18          |
| 2.5. Dampak Perubahan Ekonomi.....         | 20          |
| <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b> | <b>24</b>   |
| 3.1. Lokasi dan Waktu Pelaksanaan .....    | 24          |
| 3.2. Populasi dan Sampel .....             | 24          |
| 3.3. Pendekatan Penelitian .....           | 24          |
| 3.4. Metode Pengumpulan Data .....         | 26          |
| 3.5. Metode Analisis Data .....            | 28          |
| <b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>   | <b>41</b>   |
| 4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian .....  | 41          |

|   |           |
|---|-----------|
| 4.2. Gambaran Umum Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi dan Sentra-sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan- Tebing Tinggi .....   | 51        |
| 4.2.1. Gambaran Umum Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi .....  | 51        |
| 4.2.2. Gambaran Umum Sentra Ekonomi Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi .....  | 54        |
| 4.3. Hasil Penelitian.....  | 55        |
| 4.3.1. Deskripsi Data Responden.....  | 55        |
| 4.3.2. Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Ditinjau dari Aspek Sosial terhadap Perubahan Perilaku Sosial Masyarakat di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi.....   | 58        |
| 4.3.3. Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Ditinjau dari Aspek Ekonomi terhadap Perubahan Perilaku Ekonomi Masyarakat di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi..... | 68        |
| 4.3.4 Analisis SWOT untuk Menentukan Solusi Strategi Pemberdayaan Sentra Ekonomi di Wilayah Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi. ....  | 74        |
| 4.3.5. Perumusan Strategi Kebijakan dengan AHP .....  | 78        |
| <b>BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>   | <b>88</b> |
| 5.1. Kesimpulan .....   | 88        |
| 5.2. Rekomendasi .....  | 90        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>   |           |
| <b>LAMPIRAN</b>   |           |

## DAFTAR TABEL

|   | Halaman |
|---|---------|
| Tabel 1.1. Indikator Ekonomi Indonesia.....   | 2       |
| Tabel 1.2. Transaksi Penjualan Pedagang Per-Hari .....  | 4       |
| Tabel 3.1. Analisis Matriks SWOT .....  | 31      |
| Tabel 3.2. Nilai Konversi Data Diskret ke Numerik.....  | 37      |
| Tabel 3.3. Nilai Random Index (RI) .....  | 39      |
| Tabel 4.1. Kondisi Geografis dan Luas Wilayah .....   | 41      |
| Tabel 4.2. Banyaknya Kecamatan dan Desa/Kelurahan di<br>Wilayah Kajian.....                               | 42      |
| Tabel 4.3. Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, dan Kepadatan<br>Penduduk di Wilayah Kajian .....               | 43      |
| Tabel 4.4. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja dan Tingkat<br>Pengangguran Terbuka di Wilayah Kajian ..... | 44      |
| Tabel 4.5. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Wilayah Kajian .....                                       | 47      |
| Tabel 4.6. Jumlah Usaha dan Tenaga Kerja UMK dan UMB<br>Tahun 2016 .....                                  | 49      |
| Tabel 4.7. Kondisi Jalan di Wilayah Kajian Tahun 2016 .....   | 49      |
| Tabel 4.8. Perkembangan PDRB dan Laju Pertumbuhan Ekonomi .....   | 50      |
| Tabel 4.9. Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin di<br>Daerah Penelitian .....                           | 55      |
| Tabel 4.10. Jumlah Responden Menurut Tingkat Umur di<br>Daerah Penelitian .....                           | 56      |
| Tabel 4.11. Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan di<br>Daerah Penelitian .....                     | 57      |
| Tabel 4.12. Persepsi Responden Atas Aksesibilitas.....  | 58      |
| Tabel 4.13. Nilai Korelasi .....  | 60      |
| Tabel 4.14. Persepsi Responden Pola Hidup Sosial Ekonomi .....  | 61      |
| Tabel 4.15. Persepsi Responden terhadap Perumahan dan<br>Pemanfaatan Sarana dan Prasarana .....           | 63      |



|   |    |
|---|----|
| Tabel 4.16. Persepsi Responden terhadap Pemanfaatan Teknologi.....  | 65 |
| Tabel 4.17. Persepsi Responden terhadap Perilaku Perubahan<br>Masyarakat.....                                 | 67 |
| Tabel 4.18. Persepsi Responden terhadap Kegiatan Ekonomi Baru.....  | 69 |
| Tabel 4.19. Komputasi Chi Kuadrat Dampak Pembangunan Jalan<br>Tol terhadap Kegiatan Ekonomi .....             | 69 |
| Tabel 4.20. Persepsi Responden terhadap Efisiensi Biaya Transportasi .....                                    | 71 |
| Tabel 4.21. Komputasi Chi Kuadrat Dampak Pembangunan Jalan<br>Tol terhadap Efisiensi Biaya Transportasi ..... | 71 |
| Tabel 4.22. Persepsi Responden terhadap Tingkat Pendapatan.....   | 73 |
| Tabel 4.23. Komputasi Chi Kuadrat Dampak Pembangunan Jalan<br>Tol terhadap Tingkat Pendapatan.....            | 73 |
| Tabel 4.24. Matrik IFAS .....   | 75 |
| Tabel 4.25. Matrik EFAS .....   | 76 |
| Tabel 4.26. Strategi Analisis SWOT .....  | 77 |
| Tabel 4.27. Hasil Pengolahan AHP dengan Skenario Optimis.....   | 82 |
| Tabel 4.28. Urutan Prioritas Strategi Kebijakan dengan<br>Skenario Optimis.....                               | 82 |
| Tabel 4.29. Hasil Pengolahan AHP dengan Skenario Status Quo .....   | 83 |
| Tabel 4.30. Urutan Prioritas Strategi Kebijakan dengan<br>Skenario Status Quo.....                            | 85 |
| Tabel 4.31. Hasil Pengolahan AHP dengan Skenario Pesimis .....  | 85 |
| Tabel 4.32. Urutan Prioritas Strategi Kebijakan dengan<br>Skenario Pesimis.....                               | 86 |

## DAFTAR GAMBAR

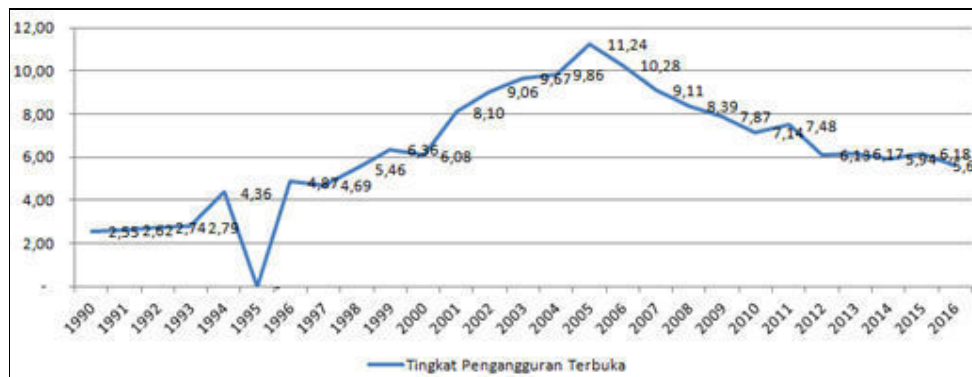
|  | Halaman |
|--|---------|
| Gambar 1.1. Tingkat Pengangguran Terbuka .....   | 1       |
| Gambar 2.1. Model Lingkar dan Proses Kumulatif dari Perkembangan<br>Aktivitas Ekonomi.....                           | 22      |
| Gambar 3.1. Kerangka Analisis Data.....  | 29      |
| Gambar 3.2. Model Analisis Penyusunan Hierarki.....  | 40      |
| Gambar 4.1. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja dan Tingkat<br>Pengangguran Terbuka 2014-2015 di Wilayah Kajian ..... | 45      |
| Gambar 4.2. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja Berdasarkan<br>Lapangan Usaha di Wilayah Kajian .....                 | 46      |
| Gambar 4.3. Kondisi Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Tahun<br>2012-2016 di Wilayah Kajian .....                      | 47      |
| Gambar 4.4. Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi .....   | 51      |
| Gambar 4.5. Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin di Daerah<br>Penelitian .....                                     | 56      |
| Gambar 4.6. Kelompok Umur Responden .....  | 57      |
| Gambar 4.7. Diagram SWOT .....   | 77      |
| Gambar 4.8. Model Analisis Penyusunan Hierarki .....   | 79      |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Stabilitas perekonomian suatu negara sangat ditunjang oleh peran dari Usaha Kecil dan Menengah (UKM). Hal ini terbukti pada saat krisis ekonomi global yang terjadi pada tahun 2008. Banyak negara-negara maju mendapatkan imbas yang cukup besar dan menyebabkan banyak perusahaan mengalami kebangkrutan. Namun Indonesia tidak mendapatkan imbas yang begitu besar, dikarenakan Indonesia mempunyai pengalaman dalam menghadapi krisis ekonomi tahun 1997. Banyak usaha-usaha skala besar pada berbagai sektor termasuk industri, perdagangan, dan jasa yang mengalami stagnasi bahkan sampai terhenti aktifitasnya pada tahun tersebut. Hal ini dapat dilihat pada gambar 1.1. dari data sebelum krisis ekonomi tahun 1997, tingkat pengangguran di Indonesia pada umumnya di bawah 5 persen dan pada tahun 1997 sebesar 5,7 persen. Tingkat pengangguran sebesar 5,7 persen masih merupakan pengangguran alamiah. Tingkat Pengangguran alamiah adalah suatu tingkat pengangguran alamiah dan tak mungkin dihilangkan.



**Gambar 1.1. Tingkat Pengangguran Terbuka**

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia

Namun, Usaha Kecil dan Menengah (UKM) dapat bertahan dan menjadi pemulih perekonomian di tengah keterpurukan akibat krisis moneter pada berbagai

sektor ekonomi. UKM masih memegang peranan penting dalam perbaikan perekonomian Indonesia, baik ditinjau dari segi jumlah usaha, segi penciptaan lapangan kerja, maupun dari segi pertumbuhan ekonomi nasional yang diukur dengan Produk Domestik Bruto. Keberadaan usaha kecil harus tetap dipertahankan dan dikembangkan agar dapat terus berperan dalam meningkatkan kehidupan ekonomi masyarakat. Disisi lain data indikator ekonomi Indonesia saat krisispun mengalami instabilitas ekonomi seperti yang ditunjukkan pada tabel 1.1.

**Tabel 1.1. Indikator Ekonomi Indonesia**

|  | 1990  | 1991   | 1992   | 1993   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997    |
|--|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Pertumbuhan ekonomi (%)                    | 7,24  | 6,95   | 6,46   | 6,50   | 7,54   | 8,22   | 7,98   | 4,65    |
| Tingkat inflasi (%)                        | 9,93  | 9,93   | 5,04   | 10,18  | 9,66   | 8,96   | 6,63   | 11,60   |
| Neraca pembayaran (US\$ juta)              | 2,099 | 1,207  | 1,743  | 741    | 806    | 1,516  | 4,451  | -10,021 |
| Neraca perdagangan                         | 5,352 | 4,801  | 7,022  | 8,231  | 7,901  | 6,533  | 5,948  | 12,964  |
| Neraca berjalan                            | -3,24 | -4,392 | -3,122 | -2,298 | -2,96  | -6,76  | -7,801 | -2,103  |
| Neraca modal                               | 4,746 | 5,829  | 18,111 | 17,972 | 4,008  | 10,589 | 10,989 | -4,845  |
| Pemerintah (neto)                          | 633   | 1,419  | 12,752 | 12,753 | 307    | 336    | -522   | 4,102   |
| Swasta (neto)                              | 3,021 | 2,928  | 3,582  | 3,216  | 1,593  | 5,907  | 5,317  | -10,78  |
| PMA (neto)                                 | 1,092 | 1,482  | 1,777  | 2,003  | 2,108  | 4,346  | 6,194  | 1,833   |
| Cadangan devisa akhir tahun<br>(US\$ juta) | 8,661 | 9,868  | 11,611 | 12,352 | 13,158 | 14,674 | 19,125 | 17,427  |
| (bulan impor nonmigas c&f)                 | 4,7   | 4,8    | 5,4    | 5,4    | 5,0    | 4,3    | 5,2    | 4,5     |
| Debt-service ratio (%)                     | 30,9  | 32,0   | 31,6   | 33,8   | 30,0   | 33,7   | 33,0   |         |
| Nilai tukar Des. (Rp / US\$)               | 1,901 | 1,992  | 2,062  | 2,11   | 2,2    | 2,308  | 2,383  | 4,65    |
| APBN* (Rp. milyar)                         | 3,203 | 433    | -551   | -1.852 | 1,495  | 2,807  | 818    | 456     |

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia (diolah)

Krisis moneter yang terjadi di Indonesia pada tahun 1997 merupakan momen yang menakutkan bagi perekonomian Indonesia. Krisis pada saat itu telah mengganggu seluruh sendi perekonomian Indonesia. Usaha besar satu persatu bangkrut akibat bahan baku impor meningkat, biaya cicilan utang meningkat sebagai akibat dari nilai tukar rupiah terhadap dolar yang menurun dan berfluktuasi. Sektor perbankan yang ikut terpuruk juga turut memperparah sektor industri dari sisi permodalan. Banyak perusahaan yang tidak mampu lagi meneruskan usaha karena tingkat bunga yang tinggi. Namun ternyata hal ini tidak berpengaruh besar terhadap UMKM pada saat itu yang tetap bertahan walaupun dalam kondisi krisis tersebut.

Menurut Hendrayani (2012), ada beberapa alasan mengapa UMKM dapat bertahan di tengah krisis 1997 lalu. Pertama, sebagian besar UMKM memproduksi

barang konsumsi dan jasa-jasa dengan elastitas permintaan terhadap pendapatan yang rendah maka tingkat pendapatan rata-rata masyarakat tidak banyak berpengaruh terhadap permintaan barang yang dihasilkan. Sebaliknya kenaikan tingkat pendapatan juga tidak berpengaruh pada permintaan. Kedua, sebagian besar UMKM tidak mendapat modal dari bank. Implikasinya keterpurukan sektor perbankan dan naiknya suku bunga, tidak banyak mempengaruhi sektor ini. Berbeda dengan sektor usaha berskala besar yang dominan modalnya bersandar pada bank yang ketika mengalami keterpurukan akibat dari krisis maka usaha itupun akan terganggu kegiatannya.

Usaha Kecil dan Menengah (UKM) yang produktif mampu menggerakkan roda perekonomian. Dampak munculnya usaha-usaha kecil menengah akan mampu menyerap tenaga kerja. Kemampuan penyerapan tenaga kerja yang besar ini akan dapat mengurangi jumlah pengangguran di Indonesia. Selain itu UKM juga mempunyai potensi dalam mendayagunakan komoditas-komoditas yang ada di daerah dengan melakukan pengolahan dan proses produksi serta pengembangan, baik dalam produktifitas maupun daya saing.

Dilain pihak yang tidak kalah pentingnya dalam menggerakkan sektor-sektor ekonomi adalah infrastruktur transportasi yang baik terutama dalam menunjang mendistribusikan komoditas yang dihasilkan pada suatu daerah. Infrastruktur transportasi merupakan salah satu kunci dalam pembangunan perekonomian suatu wilayah atau daerah. Harus diakui bahwa masih terjadi perdebatan-perdebatan tentang bagaimana cara infrastruktur jalan mempengaruhi perekonomian suatu wilayah, seberapa kuat pengaruhnya, serta apakah pengaruhnya bersifat mendorong polarisasi atau desentralisasi. Namun demikian, hal penting yang secara umum dipahami adalah memerankan fungsi aksesibilitas untuk mendukung mobilitas elemen-elemen dan kegiatan perekonomian.

Pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi akan mempengaruhi kehidupan dari aspek sosial maupun aspek ekonomi yang berada di lintasan jalan arteri Medan-Tebing Tinggi. Dari aspek sosial yang akan menimbulkan perubahan mendasar diantaranya adalah struktur penduduk (kepadatan dan komposisi penduduk), dan proses penduduk (pertumbuhan dan mobilitas penduduk), rencana usaha atau kegiatan akan menimbulkan perubahan mendasar terhadap pola pemilikan dan penguasaan sumber

daya alam, pola mata pencaharian penduduk, atau pendapat/pengeluaran rumah tangga, sedangkan dari aspek ekonomi diantaranya akan menimbulkan perubahan dari sisi ekonomi rumah tangga: (a). tingkat pendapatan; (b). pola pemanfaatan sumber daya alam; (c). pola penggunaan lahan; (d). nilai tanah dan sumber daya alam lainnya; (e). sumber daya alam milik umum (common property) dan lain lain.

Salah satu sentra ekonomi yang mendapat dampak dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi adalah sentra ekonomi yang berada di Pasar Bengkel. Pasar Bengkel sudah ada sejak tahun 1973, terletak di Kabupaten Serdang Bedagai (Sergai), daerah kabupaten yang baru dimekarkan pada tahun 2003 lalu dari Kabupaten Deli Serdang ini merupakan pasar yang sangat dikenal oleh penduduk Sumatera Utara karena berbagai pelancong yang melewati pasar ini selalu singgah untuk membeli sekedar jajanan atau oleh-oleh untuk keluarga. Bahkan ketenaran Pasar Bengkel (yang *notabene* hanya sebuah desa di pinggir jalan lintas Sumatera) ini, mengalahkan ketenaran Kota Sei Rampah, sebagai ibukota Kabupaten Serdang Bedagai. Tidak kurang dari 99 pedagang dengan menggunakan kios kecil di pinggir kanan kiri jalan menyemarakkan Pasar Bengkel dengan dagangan hampir sejenis, artinya semua jenis dagangan (seperti yang disebut diatas) yang ada pada satu kios hampir dipastikan ada di kios lain. Karena Pasar Bengkel merupakan pusat jajanan dan oleh-oleh.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh BITRA Indonesia dengan topik “*Studi Terhadap Kebijakan usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) di Kabupaten Serdang Bedagai dan Aplikasinya pada Unit Usaha Kerajinan Masyarakat Pasar Bengkel, Kecamatan Perbaungan*”, pada Oktober 2005, terhadap 99 responden (semua pedagang Pasar Bengkel), didapatkan hasil seperti terlihat dalam tabel 1.2.

**Tabel 1.2. Transaksi Penjualan Pedagang Per-Hari**

| No | Rentang Penjualan dalam Rupiah | Persentase (%) |
|----|--------------------------------|----------------|
| 1  | Rp 0 sampai Rp 100,000,-       | 39,4%          |
| 2  | Rp 101,000 sampai Rp 500,000,- | 49,5%          |
| 3  | Di atas Rp 500,000,-           | 11,1%          |

Sumber : Survey Pendahuluan

Jika diambil garis tengah rata-rata transaksi penjualan Rp 500,000,- dikalikan dengan jumlah 99 pedagang maka diperoleh angka uang yang berputar di sekitar Pasar Bengkel Rp 49,500,000,- per-hari. Angka yang lumayan fantastis bagi kewirausahaan

rumahan. Sejak berlangsungnya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi para pelaku bisnis yang berada di Pasar Bengkel mulai merasa resah karena akan berdampak pada penurunan omzet penjualan.

Mengkaji dampak keberadaan jalan tol terhadap kegiatan perekonomian di wilayah tersebut dipandang cukup penting sehubungan dengan upaya percepatan pembangunannya dengan target-target kinerja perekonomian wilayah yang dilalui. Dengan mengidentifikasi pengaruhnya, baik positif maupun negatif, maka kebijakan dan langkah antisipasinya pun dapat segera ditentukan.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a) Bagaimana dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek sosial terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi?
- b) Bagaimana dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek ekonomi terhadap perubahan perilaku ekonomi masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi?
- c) Bagaimana solusi yang harus diambil pemerintah daerah dalam menghadapi dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?

## **1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud dari penelitian ini adalah:

- a) Maksud dari kegiatan studi ini adalah untuk mengkaji bagaimana dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek sosial dan aspek ekonomi terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.
- b) Menghasilkan suatu strategi yang harus diantisipasi oleh pemerintah daerah dalam menghadapi dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi.

Adapun tujuan yang akan dicapai dari kegiatan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk menganalisis dan mengkaji dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek sosial terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.
- 2) Untuk menganalisis dan mengkaji dampak pembangunan jalan Tol Medan Tebing ditinjau dari aspek ekonomi terhadap perubahan perilaku ekonomi masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.
- 3) Untuk menganalisis dan mengkaji strategi solusi yang harus diambil pemerintah daerah dalam menghadapi dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi.

#### **1.4. Sasaran kegiatan**

Sasaran dari kegiatan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a) Diperolehnya data dan informasi dampak dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi.
- b) Adanya grand desain strategi dan kebijakan pemerintah dalam memberikan solusi dari dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi.
- c) Dihasilkannya dokumen kajian dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap sentra-sentra ekonomi di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.

#### **1.5. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup yang menjadi substansi dasar di dalam kajian ini adalah gambaran tentang dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap sentra-sentra ekonomi di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi yang ruang lingkungnya meliputi:

- a) Dampak sosial dan dampak ekonomi dengan adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi dalam penelitian ini dilihat dari persepsi masyarakat.
- b) Lokasi pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi yang diteliti pada penelitian ini berada pada pintu tol Perbaungan. Sentra-sentra Ekonomi pada penelitian ini berada di Pasar Bengkel.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Infrastruktur**

Pembangunan merupakan salah satu fungsi utama yang harus dijalankan oleh pemerintah sebagai salah satu pengambil kebijakan. Berdasarkan konsep pembangunan, terkandung makna-makna alokasi sumber-sumber daya, regulasi dan pemberdayaan masyarakat. Pembangunan sebagai metode alokasi sumber-sumber daya (*resources*) yang dimiliki publik, seperti sumber daya alam, sumber daya energi, sumber dana dan sumber daya manusia. Dalam perspektif ini, pembangunan seyogyanya dapat memperluas akses publik untuk memperoleh sumber-sumber daya yang diperlukan guna mencapai kesejahteraan masyarakat, mempermudah akses publik; untuk memperoleh dan menikmati berbagai fasilitas pelayanan dasar (pendidikan, kesehatan, air bersih, listrik, keamanan, dan lain-lain); dan menjamin ketersediaan infrastruktur dan kontinuitas sumber-sumber daya tersebut bagi kelangsungan hidup masyarakat.

Pembangunan ekonomi suatu daerah merupakan bagian yang amat penting dalam meningkatkan kinerja perekonomian dan kemajuan suatu wilayah. Proses untuk meningkatkan pembangunan ekonomi dalam rangka meningkatkan perekonomian suatu wilayah tidak terlepas dari peran besar infrastruktur. Fox (2004), mendefinisikan infrastruktur sebagai, "*those service derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption*". Sementara Vaughn and Pollard (2003) menyatakan bahwa infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum dan juga termasuk sekolah sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah dan telekomunikasi.

Merujuk pada konsep dan definisi di atas, maka infrastruktur dapat terbagi atas infrastruktur ekonomi, infrastruktur sosial dan infrastruktur administrasi. Infrastruktur ekonomi terdiri dari *public utilities* (tenaga listrik, telekomunikasi, air, sanitasi, gas), *public work* (jalan, bendungan, jembatan, kanal, irigasi, dan drainase), dan sektor transportasi (rel kereta api, terminal bus, pelabuhan, bandar udara). Infrastruktur sosial

adalah pendidikan, kesehatan, perumahan, dan rekreasi; dan infrastruktur administrasi berupa penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi (World Bank, 1994). Dari beberapa jenis infrastruktur, infrastruktur jalan, baik berupa jalan raya maupun jalan bebas hambatan (tol) merupakan faktor yang paling menunjang dalam merangsang maupun mendukung proses kelancaran aktivitas perekonomian di suatu wilayah. Oleh karenanya, saat ini banyak negara di dunia yang melakukan investasi berskala besar untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas jalan melalui kegiatan pembangunan, pengembangan jalur dan rehabilitasi jalan (Fay, 1999). Tersedianya infrastruktur jalan yang memadai diharapkan dapat mempermudah akses, mempercepat dan memperlancar jalur transportasi darat khususnya dalam pendistribusian barang dan jasa dari satu daerah ke daerah lain. Oleh karenanya, infrastruktur jalan memiliki peran besar sebagai penggerak sektor perekonomian dan menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai *multiplier* dan pada akhirnya diharapkan dapat menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi.

Dalam *transaction advisory services report* (Ernst dan Young, 2008) dijelaskan bahwa penambahan ruas tol di Kota Sydney, Australia memberikan dampak yang positif dan signifikan terhadap perekonomian kota. Jalan tol telah mempermudah akses dan memperpendek jarak tempuh bagi para pekerja ke tempat kerjanya dan mempercepat proses pengiriman barang dari lokasi produksi ke pusat pertumbuhan ekonomi dan industri sehingga efisiensi pun dapat tercapai.

Salah satu jalan tol jarak jauh yang ada di Provinsi Sumatera Utara adalah tol Medan-Tebing Tinggi. Jalan tol ini merupakan cabang dari ruas tol Belmera (Belawan-Medan-Tanjung Morawa) Dengan adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi diharapkan terjadi peningkatan efisiensi dan produktivitas bagi pengguna kendaraan.

Dengan adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi berdampak positif terhadap aspek ekonomi masyarakat, pembangunan jalan ini dimaksudkan sebagai suatu pilihan pengembangan yang dapat memberikan percepatan pertumbuhan ekonomi masyarakat dan kawasan, sebagai alternatif para pelaku bisnis, pedagang dan pemakai jalan, sehingga akan dapat berkontribusi besar dalam peningkatan tingkat pendapatan masyarakat di kawasan jalan ini. Menurut Marpaung, (2002;53) pembangunan jalan ditujukan untuk memberikan manfaat kepada pemenuhan kebutuhan masyarakat dan

peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan, di jelaskan pula pengaruh yang ditimbulkan oleh pembangunan terkait pada beberapa aspek yaitu ekonomi, sosial budaya dan lingkungan. Dengan adanya pembangunan di bidang pembangunan jalan, diharapkan membawa pengaruh yang positif pada aspek-aspek tersebut baik bagi lingkungan dan masyarakat di sekitar jalan tersebut khususnya

Sistem transportasi dapat meningkatkan atau dapat juga menghambat realisasi yang efektif berbagai kebijakan pembangunan daerah, khususnya desentralisasi yang memerlukan kegiatan, yang melibatkan pergerakan orang dan barang. Secara luas penyebaran pertumbuhan daerah dapat dipromosikan sampai dengan batas tertentu, dengan adanya sistem transportasi yang baik dapat mendorong pembangunan dan pertumbuhan serta menyetarakan ekonomi suatu daerah atau wilayah. Kekurangan transportasi yang memadai atau tidak adanya fasilitas transportasi dapat merusak proses produktif (Ahmed et.al, 1976).

Button (1993) mengatakan bahwa kekurangan fasilitas transportasi merupakan salah satu hambatan untuk pembangunan ekonomi dan integrasi nasional di berbagai Negara berkembang. Hoyle (1980) berpendapat bahwa infrastruktur transportasi kemungkinan sebagai penggerak utama dalam analisis tata ruang dan fungsi. Dalam hal ini contohnya dengan adanya pembangunan jalan daerah yang berkualitas, maka pemerintah daerah dan perusahaan swasta mempunyai tujuan untuk mendirikan fasilitas sosial seperti membangun sarana pendidikan, balai latihan kerja, dan tempat kursus-kursus yang bermanfaat bagi masyarakat dibanding dengan kondisi jalan yang buruk pemerintah maupun pihak swasta enggan untuk melakukan kerjasama dalam membangun sarana di lokasi jalan ini.

Keuntungan peningkatan infrastruktur transportasi berupa peningkatan aksesibilitas, pengurangan waktu tempuh dan biaya pergerakan barang, manusia serta jasa. Peningkatan transportasi tidak hanya mempengaruhi orang atau bisnis yang berhubungan langsung dengan fasilitas transportasi dan juga pada konsumen barang dan jasa baik berupa pengurangan harga serta peningkatan upah bagi para pekerja.

Transportasi merupakan sarana penting untuk menghubungkan antara daerah yang satu dengan daerah yang lainnya, khususnya dalam hal ini adalah transportasi jalan darat. Transportasi juga berfungsi sebagai sarana untuk

menghubungkan antar pemukiman masyarakat, menyediakan akses bagi masyarakat, serta untuk memberikan layanan dan fasilitas kepada masyarakat.

## **2.2. Infrastruktur Jalan**

Infrastruktur jalan berperan penting dalam merangsang maupun mengantisipasi pertumbuhan ekonomi yang terjadi. Karena setiap negara berkembang melakukan investasi yang besar dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas jalan. Sekitar 0,8 persen dari PDB negara berkembang dikeluarkan untuk pembangunan, pengembangan jalur dan rehabilitasi jalan (Fay, 1999:13).

Sementara hasil kajian yang dilakukan oleh Pusat Kajian Kebijakan Sekjen Kimpraswil tersimpulkan bahwa peningkatan penghematan biaya perjalanan sebesar 1 persen akibat meningkatnya kualitas jalan dapat meningkatkan PDRB rata-rata sebesar 0,99 persen (Puska, 2004).

Pembangunan infrastruktur jalan turut berperan dalam merangsang tumbuhnya wilayah-wilayah baru yang akan menimbulkan bangkitan perjalanan (*trip generation*) baru sehingga dapat meningkatkan volume lalu lintas yang terjadi. Tumbuhnya kota-kota baru dalam mengantisipasi kebutuhan masyarakat akan perumahan dan lingkungan yang memadai tentunya membutuhkan akses baru yang dapat memberikan pelayanan terhadap wilayah tersebut.

Dengan tumbuhnya wilayah - wilayah baru, maka menimbulkan kegiatan bisnis atau usaha baru yang didirikan disepanjang jalan tersebut, sehingga dengan tersedianya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah yang lain (indikator ekonomi).

Kegiatan bisnis atau usaha ini menjadi ramai dan lancar sangat berpengaruh terhadap peningkatan omzet atau laba maximum. Untuk mengimbangi agar omzet tidak turun, hasil produksi meningkat dengan biaya produksinya menurun maka perusahaan atau pelaku bisnis tersebut harus membuka lapangan kerja yang baru yang bertujuan dapat menyerap tenaga kerja lebih banyak yang selanjutnya akan berpengaruh pada meningkatnya gairah ekonomi masyarakat. Dengan infrastruktur yang memadai,

efisiensi yang dicapai oleh dunia usaha akan makin besar dan investasi yang didapat semakin meningkat.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu investasi yang prioritas utamanya untuk mengurangi kemiskinan, dan juga memberikan kontribusi terhadap pembangunan ekonomi. Pengembangan jalan merupakan investasi yang diarahkan untuk mendorong tumbuhnya investasi yang kondusif, pemenuhan prasarana ekonomi dan menjamin kepastian berusaha. Dalam hal ini adalah investasi infrastruktur jalan yang dapat dihitung dari jumlah panjang jalan dan lebar yang ada di daerahnya masing-masing.

Study Queiroz (1992) (Hudson et al., 1997) menunjukkan hubungan yang konsisten dan signifikan antara pendapatan Produk Domestik Bruto Perkapita (PDBP) dengan panjang jalan. Negara berpenghasilan lebih dari US\$ 6000 perkapita mempunyai rasio panjang jalan sekitar 10.110 km/1 juta penduduk, Negara berpenghasilan menengah antara US\$ 545 - US\$ 6000 perkapita mempunyai rasio 1.720 km/1 juta penduduk dan Negara berpenghasilan kurang dari US\$ 545 perkapita mempunyai rasio 170 km/1 juta penduduk. Jadi rasio di Negara berpenghasilan tinggi 59 kali Negara berpenghasilan rendah.

Adapun manfaat akan adanya prasarana jalan berupa investasi jalan adalah:

- a. Dapat meningkatkan aksesibilitas dalam hal ini adalah untuk meningkatkan infrastruktur sosial, meningkatkan kesempatan untuk mengakses fasilitas pendidikan dan kesehatan, meningkatkan interaksi sosial dan mobilitas dan yang terpenting adalah untuk pembangunan ekonomi daerah.
- b. Dengan adanya prasarana jalan yang baik akan meningkatkan akses ke pasar yang dapat menurunkan biaya transportasi.
- c. Dengan adanya prasarana jalan yaitu: (a) meningkatkan daya jual barang ke pasar sehingga dapat mengurangi waktu perjalanan dan barang yang diantar sampai tepat pada waktunya; (b) untuk meningkatkan pendapatan daerah; (c) sebagai tambahan pada kesempatan kerja lokal.

Penelitian Zawdie dan Langford (2002) di daerah Sub Sahara Afrika mengatakan bahwa pentingnya ketahanan infrastruktur jalan dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian, terutama bila terjadi salah manajemen dan kurang berfungsinya keteknikan. Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa dengan rendahnya

perekonomian di daerah Sub Sahara Afrika. Ketahanan prasarana transportasi khususnya jalan, maka rendah pula perkembangan daerahnya. Alexander dan Estache (2000) mengadakan penelitian untuk negara-negara Amerika Latin dan mengatakan bahwa pertumbuhan perekonomian dipengaruhi oleh prasarana jalannya. Apabila kita memperkirakan untuk meningkatkan 1% PDRB maka dibutuhkan investasi 1% dari PDRB untuk energi, transportasi, telekomunikasi dan air bersih dan sanitasi infrastruktur.

Infrastruktur jalan perkotaan maupun pedesaan merupakan faktor pendorong untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah, sehingga infrastruktur jalan merupakan kebutuhan yang sangat penting, oleh karena itu harus ada permintaan infrastruktur jalan kepada pemerintah daerah.

Infrastruktur jalan adalah infrastruktur yang paling luas dan paling banyak penggunaannya, karena dibutuhkan pada berbagai tahap kemajuan ekonomi, oleh semua pihak, bernilai bisnis, ekonomis dan strategis dengan masing-masing penjelasan sebagai berikut:

**a) Dibutuhkan Pada Berbagai Tahap Kemajuan Ekonomi**

Sejarah perkembangan peradaban manusia menunjukkan bahwa sebelum manusia mampu membangun infrastruktur telekomunikasi, komunikasi keuangan, manusia telah lebih dahulu membangun jalan. Bahkan jalan senantiasa tersedia pada berbagai tingkat kehidupan ekonomi. Pada perekonomian masyarakat yang masih dalam tahap yang sangat sederhana, jalan-jalan yang tersedia masih sangat sederhana. Sedangkan para perekonomian yang sudah sangat maju, jalan-jalan yang tersedia juga sangat baik dan memiliki jaringan kompleks dan terintegrasi.

**b) Dibutuhkan Berbagai Pihak**

Tidak semua kelompok masyarakat merasa membutuhkan jaringan telekomunikasi, infrastruktur keuangan. Bahkan masih ada kelompok masyarakat yang mampu bertahan hidup dengan kondisi ketiadaan listrik dan kekurangan air bersih yang dihasilkan dengan teknologi modern. Tetapi tidak ada satupun kelompok masyarakat yang dapat hidup tanpa adanya infrastruktur jalan. Dapat dikatakan tidak ada satupun kelompok masyarakat yang tidak membutuhkan jalan, selama mereka masih melakukan kegiatan mobilisasi sumberdaya.

**c) Dibutuhkan Untuk Kepentingan Bisnis**

Pembangunan Jalan dibutuhkan oleh sektor dunia usaha untuk memobilisasi faktor produksi dan atau barang/jasa yang dihasilkan. Pertimbangan produsen membeli faktor produksi dan menghasilkan barang dan jasa adalah optimalisasi diri dengan mencapai laba maksimum. Sektor rumah tangga mempunyai dua fungsi yaitu sebagai pemasok faktor produksi terutama tenaga kerja dan konsumen barang/jasa. Pertimbangan sektor rumah tangga menawarkan faktor produksi dan atau mengkonsumsi barang dan jasa adalah juga optimalisasi diri. Ketika bertindak sebagai pemasok faktor produksi tujuan yang ingin dicapai adalah laba maksimum atau omzetnya meningkat. Pada saat bertindak sebagai pemasok faktor produksi tujuan yang ingin dicapai adalah laba maksimum. Pada saat bertindak sebagai konsumen tujuan yang ingin dicapai adalah kepuasan maksimum. Tanpa infrastruktur jalan tidak ada mobilisasi faktor produksi maupun barang dan jasa.

Dalam analisis ekonomi mikro, interaksi antar sektor rumah tangga dan perusahaan diasumsikan menggunakan mekanisme pasar. Lebih lanjut diasumsikan bahwa struktur pasar barang/jasa maupun faktor produksi adalah persaingan sempurna. Dalam kenyataannya, tidak ada satupun asumsi-asumsi pasar persaingan sempurna yang dapat terpenuhi. Akibatnya terjadilah kegagalan pasar yang menyebabkan alokasi sumberdaya ekonomi menjadi tidak mencapai tingkat efisiensi seperti yang diharapkan. Inefisiensi pada level mikro tersebut diatas, berdampak pada inefisiensi di level makro.

Permintaan infrastruktur jalan dikatakan *derived demand* karena permintaan terhadap infrastruktur jalan ditentukan oleh permintaan terhadap barang dan jasa lain. Misalnya ketika permintaan terhadap barang dan jasa lain meningkat, maka permintaan terhadap jalan juga meningkat. Dengan demikian permintaan terhadap infrastruktur jalan dipengaruhi oleh pertumbuhan dan perkembangan ekonomi. Hanya saja, karena secara teoritis dan berdasarkan sejarah, perekonomian terus berkembang, maka permintaan terhadap infrastruktur jalan terus meningkat.

Dampak atau pengaruh keberadaan suatu infrastruktur jalan akan dapat menimbulkan dampak positif (manfaat) dan dampak negatif pada suatu masyarakat, dan dampak negatif ini akan menjadi variabel menghambat infrastruktur jalan sedangkan dampak positif akan menjadi nilai tambah pada pembangunan Infrastruktur

jalan. Dalam merencanakan suatu program pembangunan, hal utama yang dilakukan adalah mengidentifikasi bentuk-bentuk manfaat dari setiap pembangunan yang akan diimplementasikan. Hal ini terkait dengan kemampuannya untuk ditetapkan jadi skala yang utama. Manfaat pembangunan infrastruktur jalan adalah selisih antara pembangunan infrastruktur jalan dengan keadaan seandainya infrastruktur jalan tidak jadi dibangun. Evaluasi manfaat infrastruktur jalan sebaiknya digunakan konsep "*with and without project*" dan bukan "*before and after project*" (Robinson T, 2005).

Pembangunan infrastruktur jalan dapat dibedakan atas dua jenis yaitu dampak negatif dan positif.

#### 1) **Dampak Positif Pembangunan Infrastruktur Jalan**

Beberapa bukti menunjukkan bahwa perbaikan jalan atau pembangunan jalan baru berdampak cukup signifikan terhadap beberapa aspek misalnya:

Investasi pada jalan penghubung pedesaan yang membuka daerah terisolasi atau mampu mereduksi biaya transportasi secara dramatis sering memiliki peluang lebih besar membangkitkan pembangunan sosial ekonomi (Thagesen, 1996)

- a) Dengan adanya jalan akan memudahkan akses transportasi jalan antar daerah, sehingga bisnis berjalan dengan lancar.
- b) Terbukanya akses jalan semakin memudahkan dan mempersingkat waktu tempuh ke pusat-pusat perdagangan, pendidikan, dan ke tempat rekreasi.
- c) Terbentuknya simpul-simpul perdagangan baru di sepanjang jalan.
- d) Terbentuknya lapangan kerja baru, sehingga dapat menekan angka pengangguran.

#### 2) **Dampak Negatif Pembangunan Infrastruktur Jalan**

Beberapa bukti menunjukkan bahwa adanya dampak negatif pembangunan infrastruktur jalan terhadap beberapa aspek misalnya:

- a) Beberapa aspek penting disepakati, bahwa dimana telah terjadi akses masyarakat terhadap kendaraan bermotor, investasi jalan tidak dapat diharapkan membangkitkan aktivitas ekonomi. Investasi pada infrastruktur jalan utama di negara berkembang hanya akan mengarah pada biaya operasi kendaraan dan waktu tempuh perjalanan saja, tetapi jarang berpengaruh terhadap pembangunan ekonomi secara signifikan.



- b) Pembayaran ganti rugi terhadap warga yang mempunyai lahan atau tanah yang terkena untuk pembangunan infrastruktur jalan, ganti ruginya terlalu rendah jauh dari harga yang diinginkan warga.
- c) Kendaraan berat yang bermuatannya banyak dapat menurunkan kualitas udara, debu dan kebisingan.

Peran pembangunan jalan memungkinkan orang, barang dan jasa diangkut dari satu tempat ke tempat lainnya, begitupun dalam proses produksi maupun dalam menunjang distribusi komoditi ekonomi. Beberapa studi menunjukkan korelasi antar kedua faktor ini. Klasifikasi hubungan antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi dinyatakan oleh penelitian berikut:

Hirschman (1958) mendasarkan tesisnya pada ide bahwa pertumbuhan ekonomi tidak diciptakan tetapi merupakan sebuah proses perubahan. Dia setuju dengan konsep jalan sebagai suatu fasilitator. Namun demikian dia menyarankan bahwa perubahan dalam satu sektor produksi membawa perubahan pada sektor lainnya dan bahwa jalan sering diartikan dalam perubahan tersebut. jalan dapat dipandang sebagai promotor perubahan.

Dengan meningkatkan pembangunan jalan dan meningkatnya aksesibilitas perdesaan akan dapat memperbaiki perekonomian di daerah perdesaan. Meningkatnya kegiatan perekonomian, berarti akan meningkatkan kesejahteraan dan dapat mengurangi kemiskinan penduduk perdesaan. Oleh karena itu, perencanaan aksesibilitas adalah penting. Dalam hal ini perencanaan aksesibilitas sebagai penyedia kesempatan untuk menempatkan jalan ke dalam kategori yang lebih luas. Salah satu keuntungan nyata dari perbaikan akses jalan adalah penghematan waktu. Pengeluaran waktu adalah beban serius dan membatasi potensi untuk pembangunan ekonomi.

### **2.3. Peran Jalan pada Sektor Industri**

Tidak diragukan lagi bahwa jalan memiliki pengaruh yang besar terhadap pembangunan di segala bidang khususnya pada sektor industri. Hampir semua kegiatan yang berhubungan dengan industri memerlukan mobilitas spasial dan melibatkan prasarana jalan. Pada kondisi perekonomian di suatu wilayah sektor industri sangat erat

hubungannya dengan pendistribusian hasil dari proses produksi sehingga barang-barang yang dihasilkan dapat sampai ke konsumen tepat waktu.

Pembangunan prasarana jalan oleh pemerintah daerah, diharapkan dapat memperbaiki keseimbangan neraca pembayaran didalam suatu daerah, untuk membantu pembangunan perekonomian daerah, penganeekaragaman sektor perekonomian yang ada pada daerah ini, diharapkan dapat meningkatkan tingkat pendapatan perkapita suatu daerah. Berbagai aktifitas terkait dalam pemenuhan kebutuhan dasar di daerah tersebut memerlukan ketersediaan jalan yang baik, Peran jalan merupakan hal yang penting dalam mengakomodasi aktifitas sosial dan ekonomi masyarakat daerah. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi, dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi daerah yang juga berpengaruh terhadap peningkatan pendapatan pemerintah daerah dari sektor pajak, maupun melalui lapangan kerja baru.

Dengan adanya prasarana jalan yang baik berdampak terhadap ekonomi, ada yang secara langsung maupun tidak langsung. Pengaruh langsung dari prasarana jalan dapat dirasakan oleh pemakai jalan, penduduk sekitar dan tenaga kerja. Sedangkan pengaruh secara tidak langsung datang dari uang yang nyata digunakan oleh para pelaku ekonomi seperti pedagang dan pembeli. Ketika pembeli membayar harga barang atau jasa tersebut secara langsung memiliki dampak ekonomi. Harga barang dan jasa serta sebagian uang lain digunakan untuk membeli barang maupun jasa dan sebagian lagi dapat digunakan untuk membayar upah pegawai.

Adapun kegiatan yang dilakukan oleh para pelaku ekonomi dengan adanya jalan baru maka dapat berpengaruh terhadap pendapatan, meningkatkan tenaga kerja, berpengaruh terhadap pendapatan pemerintah daerah, dan juga akan meningkatkan kemajuan bisnis kecil, dengan uraian dari masing-masing penjelasan adalah sebagai berikut;

#### **1) Pendapatan**

Pendapatan adalah sesuatu yang sangat penting dihasilkan oleh kelompok masyarakat, individu, maupun perusahaan baik secara langsung maupun tak langsung yang dihasilkan dari hasil kerjanya atau hasil produksi suatu perusahaan, tanpa ada pendapatan atau penghasilan yang didapat atau yang diperoleh pekerja

mustahil akan didapat penghasilan atau *earnings*. Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari aktivitas perusahaan yang biasa dikenal atau disebut penjualan, penghasilan jasa (*fees*), bunga, dividen, royalti dan sewa.

Pendapatan dapat dipengaruhi dari peningkatan pada daerah tersebut. Pendapatan masyarakat akan bertambah apabila daerah tersebut dibangun pusat-pusat perdagangan maupun bisnis. Sehingga dengan semakin ramainya perdagangan maka tenaga kerja semakin banyak sehingga pemasukan untuk daerah juga semakin bertambah.

## **2) Tenaga Kerja**

Tenaga kerja (*manpower*) adalah seluruh penduduk usia kerja (berusia 15 tahun atau lebih ) yang potensial dapat memproduksi barang dan jasa atau penduduk daerah setempat yang menghasilkan suatu produksi baik barang maupun jasa atau penduduk yang dapat membuat lapangan pekerjaan baru sehingga tumbuhnya kegiatan baru disepanjang jalan tersebut dan disekitar daerahnya, oleh karena itu banyak membutuhkan tenaga kerja yang cukup besar. Dengan demikian dapat meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar. Tenaga kerja dapat dibagi menjadi tenaga kerja terdidik dan tenaga kerja tidak terdidik. Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang memerlukan keahlian, pendidikan formal dan kepandaian sedangkan tenaga kerja tidak terdidik hanya memerlukan keahliannya saja.

## **3) Pendapatan Pemerintah Daerah**

Pertambahan pendapatan kepada pemerintah daerah dengan adanya prasarana jalan dapat diperoleh dari perpajakan yang langsung diambil dari tenaga kerja, contohnya, barang dan pelayanan. Dari perpajakan tidak langsung seperti bea cukai, pajak real properti, pajak pertunjukan, pelayanan perangko, pelayanan komersial, ongkos pendapatan dan pelayanan, pajak ini adalah milik pemerintah daerah, sehingga pendapatan pemerintah daerah akan bertambah.

## **4) Kemajuan Bisnis Kecil**

Banyak bisnis berskala kecil yang dikelola oleh keluarga maupun dengan kerjasama, bisnis ini dapat berupa toko pakaian, toko bangunan, warung makan restoran kecil, perluasan tergantung langsung kepada kepemimpinan, seperti perusahaan retail dan transportasi dapat meningkatkan hubungan kepada sektor lain dari ekonomi akan

menentukan berapa banyak pekerjaan dapat dilaksanakan. Sering terjadi, ketika kemajuan ekonomi secara besar-besaran terjadi di negara berkembang, pemasok lokal tidak mengirim jumlah dan mutu barang sesuai dengan keinginan. Sebagai akibatnya, banyak kerugian, dan potensi pemasukan atau pekerjaan pun hilang.

Pembangunan prasarana jalan mengubah struktur ekonomi tempat asal. Sudah jelas dampak positifnya pada perubahan tersebut. Perubahan besar terjadi ketika pembangunan prasarana jalan akan menambah lapangan pekerjaan bagi masyarakat lokal. Dari pihak lain pembangunan prasarana jalan dapat membantu mengurangi jumlah penduduk di pedesaan.

#### **2.4. Dampak Perubahan Sosial**

Teori perubahan sosial sebagai awal mula munculnya teori tentang dampak sosial dan ekonomi. Sebelum membahas dampak sosial perubahan sosial sendiri diartikan oleh Wiryohandoyo (2002:1) sebagai suatu bentuk peradaban manusia akibat adanya perubahan alam, biologis, fisik yang terjadi sepanjang kehidupan manusia. Selain itu perubahan sosial yang terjadi menurut Kingslay Davis (dalam Djazifah, 2012:5) merupakan perubahan-perubahan yang terjadi dalam struktur dan fungsi masyarakat. Pendapat lain dinyatakan oleh Selo Soemardjan (dalam Wulansari, 2009:126) bahwa perubahan sosial sebagai segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan dalam suatu masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya termasuk didalamnya nilai-nilai, sikap-sikap, dan pola-pola perilaku diantara kelompok-kelompok dalam masyarakat.

Dari penjelasan tentang perubahan sosial, dapat dijelaskan pertama tentang dampak sosial menurut Surto Haryono (dalam Dwi, 2015:21), dampak dibagi menjadi dua, yaitu: dampak primer dan dampak sekunder. Dampak primer adalah dampak yang langsung dirasakan oleh suatu kegiatan. Sedangkan lebih jelasnya, Douglas, dkk (dalam Disbudpar Banten, 2013:28) menjelaskan tentang analisis kebijakan dengan beberapa indikator seperti: (1) perubahan sistem sosial; (2) nilai-nilai individu dan kolektif; (3) perilaku hubungan sosial; (4) gaya hidup dan ekspresi mode serta: (5) struktur masyarakat. Sedangkan Fardani (2012:6) menyatakan bahwa dampak sosial adalah sebuah bentuk akibat atau pengaruh yang terjadi karena adanya sesuatu hal. Pengaruh

yang dimaksud adalah akibat yang terjadi pada masyarakat, baik karena suatu kejadian itu mempengaruhi masyarakat atau hal lainnya didalam masyarakat.

Terkait dengan transformasi wilayah sebagai akibat pembangunan infrastruktur jalan Ritohardiono (2013), menyebutkan bahwa meskipun latar belakang pertumbuhan setiap kota memiliki karakteristik beragam, namun implikasi keruangan yang ditimbulkan mirip satu sama lain yakni kecenderungan kompetensi penggunaan lahan didaerah pinggiran atau sekitar kota. Perubahan lainnya adalah meningkatkan ciri-ciri kehidupan sosial ekonomi kota di perdesaan sehingga membawa gejolak sosial dan perubahan gaya hidup di perdesaan. Perubahan ciri kota juga mendorong proses reklasifikasi desa atau secara administratif ciri kota. Giyarsih, Mutaali, dan Widodo (2003), menemukan bahwa transformasi wilayah yang lebih tinggi terdapat di wilayah yang mempunyai tingkat aksesibilitas fisik wilayah tinggi.

Black (1981) mengatakan bahwa aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Dalam Hurst (1974) dikatakan bahwa aksesibilitas adalah ukuran dari kemudahan (waktu, biaya, atau usaha) dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dalam sebuah sistem. Sementara itu, Edmonds (1994) menyampaikan bahwa indikator aksesibilitas adalah nilai numerik, yang mengindikasikan mudah atau sulitnya untuk mendapatkan akses ke barang-barang dan pelayanan. Mantra, dkk. (1999) mengungkapkan beberapa teori mengenai alasan seseorang melakukan mobilitas, di antaranya adalah teori kebutuhan dan tekanan (*need* dan *stress*). Tiap individu mempunyai beberapa macam kebutuhan yang dapat berupa kebutuhan ekonomi, sosial, budaya, dan psikologis. Makin besar kebutuhan seseorang tidak dapat terpenuhi, makin besar *stress* yang dialaminya. Apabila *stress* berada di atas toleransinya, orang akan berpindah ke daerah lain tempat kebutuhannya dapat dipenuhi.

Farris dan Harding dalam Anwar dan Tito (1996), menyatakan bahwa kegiatan transportasi khususnya di perkotaan selalu menghasilkan manfaat (*social benefits*) sekaligus bersama biaya sosial (*social costs*). Manfaat sosial dari transportasi adalah: (1) tumbuhnya lapangan kerja yang lebih luas, yang pada gilirannya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat; (2) penghematan waktu dalam perjalanan;

(3) perluasan pasar komoditas pertanian; (4) beralihnya barter ke transaksi pasar (*pasar tradisional*); serta (5) berubahnya perilaku masyarakat. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pembangunan infrastruktur dapat mengubah pola hidup sosial ekonomi masyarakat.

Aspek sosial lainnya sebagai akibat dari pembangunan infrastruktur jalan atau transportasi yang sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan, antara lain: (a) pelayanan untuk individu maupun kelompok; (b) pertukaran atau penyampaian informasi; (c) perjalanan untuk bersantai; (d) perluasan jangka perjalanan sosial; (e) pemendekan jarak antar rumah dan tempat kerja; (f) bantuan dalam memperluas kota atau melancarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil. (Nasution, 1999; M. Siregar, 1983). Anwar (1995), menyatakan bahwa kemajuan kehidupan masyarakat dapat berkorelasi sangat signifikan dengan perubahan teknologi baru yang bertambah baik dalam transportasi dan angkutan umum. Hubungan signifikan ini bisa dapat ditinjau dari sisi manfaat sosial ekonomi maupun biaya sosial yang diakibatkan oleh adanya jasa transportasi.

Berdasarkan konsep dasar teori di atas yang dapat dijadikan indikator dampak sosial dari pembangunan jalan adalah aksesibilitas (penghematan), pola hidup sosial ekonomi, perumahan dan pemanfaatan listrik, MCK, air, pemanfaatan teknologi, perubahan perilaku masyarakat dan biaya sosial.

## **2.5. Dampak Perubahan Ekonomi**

Perubahan sosial yang terjadi di masyarakat juga menimbulkan dampak secara ekonomi, dampak ekonomi dijelaskan oleh Styne (dalam Disbudpar Banten, 2013: 20) dikelompokkan dalam tiga indikator: (1) *direct effect* meliputi penjualan, kesempatan kerja, pendapatan pajak, dan tingkat pendapatan; (2) *indirect effect*, meliputi perubahan tingkat harga, perubahan mutu dan jumlah barang dan jasa, perubahan dalam penyediaan properti dan variasi pajak, serta perubahan sosial dan lingkungan; (3) *induced effects*, yaitu: pengeluaran rumah tangga, dan peningkatan pendapatan. Selain itu dampak ekonomi juga dijelaskan oleh Cohen (dalam Dwi, 2015: 21) terdiri dari: (1) dampak terhadap pendapatan; (2) dampak terhadap aktivitas ekonomi; (3) dampak terhadap pengeluaran. Dari sini lebih diperjelas bahwa dampak ekonomi dijelaskan sebagai

akibat dari suatu perubahan yang terjadi dilingkungan. Hal lain menurut Sinaga (dalam Setyaningsih, 2014: 6) dampak sosial ekonomi dapat dilihat dari sisi positif dan negatif sehingga dapat lebih berimbang dalam memberikan penilaian.

Dampak suatu aktivitas pembangunan terhadap perekonomian daerah bisa diukur melalui penciptaan lapangan kerja, peningkatan pendapatan per kapita, pertumbuhan dan peningkatan daya tarik investasi, produktivitas investasi, dan berbagai bentuk manfaat lainnya (Dixon, et.al, 1992). Sedangkan beberapa manfaat yang berpotensi muncul akibat dari perkembangan sektor transportasi adalah:

- a) Perubahan biaya relatif dari sarana transportasi tertentu terhadap sarana transportasi lainnya;
- b) Peningkatan ketersediaan sarana transportasi;
- c) Peningkatan kualitas perjalanan (kecepatan, kenyamanan, kepercayaan) yang dihasilkan dari peningkatan kualitas sarana maupun teknologi infrastrukturnya.
- d) Pengaruh pada tata guna lahan akibat migrasi antar daerah dan perubahan pola pemukiman;
- e) Peningkatan aktivitas ekonomi yang pada akhirnya juga mempengaruhi timbulnya perubahan pola dan struktur konsumsi masyarakat;
- f) Perubahan demografis (struktur usia dan gender); serta
- g) Perubahan perilaku operasional dunia usaha setempat.

Konsep pengukuran manfaat sektor transportasi terhadap peningkatan aktivitas ekonomi daerah atau wilayah dapat diterangkan melalui diagram lingkaran dan proses kumulatif sebagaimana disajikan dalam Gambar 2.1.





tersier lainnya. Jadi jelaslah bahwa peranan sektor transportasi dalam memicu dan mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah sangat penting (Parikesit, et.al, 1999).

Berdasarkan konsep di atas, indikator dampak ekonomi sebagai akibat dari pembangunan infrastruktur jalan dapat dinyatakan diantaranya adalah sebagai berikut: (1) kegiatan ekonomi baru, misalnya usaha jasa perdagangan dan transportasi; usaha industri kecil, penyediaan material untuk bangunan dan pemanfaatan teknologi; (2) efisiensi biaya transportasi; (3) tingkat pendapatan dan pemanfaatan lembaga keuangan dan (4) pola transaksi ekonomi.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1. Lokasi dan Waktu Pelaksanaan**

Lokasi penelitian dilakukan di Provinsi Sumatera Utara dengan fokus pada 4 (empat) kota/kabupaten utama yang terkait dengan pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi yaitu: Kota Medan, Kabupaten Deli Serdang, Kabupaten Serdang Bedagai dan Kota Tebing dengan lokasi utama penelitian adalah Pasar Bengkel, Kabupaten Serdang Bedagai yang terhitung mulai minggu pertama bulan Juli 2017 hingga minggu akhir bulan November 2017. Keempat kota/kabupaten dipilih sebagai lokasi penelitian, karena keempat kota/kabupaten tersebut termasuk daerah yang terkena dalam proyek pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi, sedangkan Pasar Bengkel di Kabupaten Serdang Bedagai sebagai lokasi utama penelitian dipilih karena pasar bengkel merupakan lokasi sentra-sentra ekonomi utama di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi yang terkena dampak dari proyek pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi.

#### **3.2. Populasi dan Sampel Penelitian**

Populasi dalam penelitian ini adalah sentra ekonomi Pasar Bengkel yang terdiri dari jumlah seluruh pedagang di Pasar Bengkel sebanyak 50 orang. Sampel penelitian diambil sebesar minimal 10 % dari jumlah populasi. Adapun jumlah sampel penelitian sebanyak 30 orang. Ketiga puluh orang sebagai sampel tersebut memiliki usaha kecil dan menengah (UKM) di bidang usaha dodol, keripik, ijuk dan sapu lidi.

#### **3.3. Pendekatan Penelitian**

##### **a. Pendekatan Penelitian yang dipilih**

Sesuai dengan permasalahan dan uraian pada latar belakang, penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan *mix method*, yaitu pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif menurut Arikunto banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta hasilnya. Selain itu dalam penelitian kuantitatif juga ada data berupa informasi kualitatif. Pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini menggunakan kuesioner.

Neuman dalam Prasetyo dan Jannah menyebutkan bahwa kuesioner “*an instrument -.....- that he/she uses to measures variables*”. Pendekatan kualitatif adalah usaha guna mendapatkan keterangan-keterangan yang jelas terhadap suatu masalah tertentu dalam suatu penelitian. (Bambang, 2007).

Sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Nasution (2008) dimana dalam penelitian kuantitatif peneliti lebih spesifik memusatkan perhatian kepada aspek-aspek tertentu dan sering menunjukkan hubungan antara berbagai variabel atau memberi gambaran yang lebih jelas tentang situasi-situasi sosial sehingga bersifat deskriptif. Sedangkan Irawan (2006) mengatakan “penelitian deskriptif hanya melibatkan satu variabel (*univariat*)”, di mana penelitian deskriptif seperti ini tetap terbatas pada kemampuannya untuk menjelaskan realitas seperti apa adanya.

Jenis metode penelitian adalah metode deskriptif analisis. Nazir (1998) mengatakan metode deskriptif analisis adalah “suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran dengan tujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antar fenomena yang diselidiki”.

Mengingat karakteristik pelaku ekonomi di sekitar jalan arteri Medan-Tebing Tinggi pada umumnya beraneka ragam atau bervariasi maka teknik penarikan sampel yang dipergunakan dengan membagi kelompok yang sesuai dengan jenis usaha dan dagangannya yang sejenis atau homogen terlebih dahulu yang dibagi menjadi beberapa kelompok yang masing-masing responden berdasarkan spesialisasinya.

#### **b. Cakupan/Besaran Sumber Data**

Cakupan atau besaran sumber daya yang dijadikan sebagai subjek penelitian ini lebih menekankan pada penelitian kasus, yaitu kasus yang terjadi pada para industri kecil di daerah Pasar Bengkel sebagai objek penelitian yang merupakan sentra-sentra ekonomi di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi dan terkena dampak dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Penelitian kasus ini merupakan suatu serangkaian kegiatan ilmiah yang dilakukan secara intensif, terinci dan mendalam tentang suatu program, peristiwa, dan aktivitas, baik pada tingkat perorangan, sekelompok orang, lembaga, atau organisasi untuk memperoleh pengetahuan

mendalam tentang peristiwa tersebut. Biasanya, peristiwa yang dipilih yang selanjutnya disebut kasus adalah hal yang aktual (*real-life events*), yang sedang berlangsung, bukan sesuatu yang sudah lewat.

### **3.4. Metode Pengumpulan Data**

#### **a. Sumber Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini, ada 2 (dua) jenis sesuai dengan sumber perolehannya, yaitu :

- 1) Data Primer, adalah data yang dilampirkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama (responden) di lokasi penelitian.
- 2) Data Sekunder, adalah data yang diambil dari sumber pustaka atau sumber lain (referensi-referensi, buku-buku teks, internet, hasil penelitian yang relevan dan sebagainya).

#### **b. Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini mengumpulkan data, fakta dan keterangan melalui sebuah penelitian dengan menggunakan alat pengumpul data sebagai berikut :

##### **1) Penelitian Lapangan (*Field Research*)**

Penelitian lapangan (*field research*) dilakukan dalam kehidupan yang sebenarnya, dengan melihat secara langsung apa yang terjadi di lapangan yang terkait dengan objek penelitian.

##### **2) Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)**

Penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan-bantuan material yang bersumber dari perpustakaan, meliputi buku-buku ilmiah, jurnal, karya tulis, dan atau majalah-majalah yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas yang pada hakekatnya data yang diperoleh dengan penelitian perpustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama bagi pelaksanaan penelitian lapangan.

### c. Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian lapangan adalah sebagai berikut :

- a) Kuesioner, adalah daftar pertanyaan terstruktur yang digunakan untuk wawancara dan pengisiannya oleh pewawancara. Dalam kuesioner yang dibagikan untuk setiap variabel penelitian ini berisi sejumlah pertanyaan yang telah disusun sedemikian rupa untuk mengukur opini atau persepsi responden berdasarkan tingkat persetujuan atau ketidaksetujuan.

Untuk analisis secara kuantitatif, alternatif jawaban tersebut diberi skor dari nilai 1 (satu) sampai dengan nilai 5 (lima), dengan skala sa'ati dimana untuk kuesioner persepsi responden digunakan kategori sangat penting (5), penting (4), cukup penting (3), tidak penting (2) dan sangat tidak penting (1)

- b) Wawancara mendalam (*deep interview*)

Wawancara berupa kuesioner pada responden dilakukan dengan menggunakan item-item yang akan ditentukan dalam pedoman wawancara mengenai hal-hal yang berkaitan dengan penelitian.

- c) Fokus Group Diskusi yaitu salah satu teknik pengumpulan data kualitatif yang didesain untuk memperoleh informasi keinginan, kebutuhan, sudut pandang, kepercayaan dan pengalaman peserta tentang suatu topik, dengan pengarahan dari seorang fasilitator atau moderator. Tujuan FGD adalah untuk mengeksplorasi masalah yang spesifik, yang berkaitan dengan topik yang dibahas. Teknik ini digunakan dengan tujuan untuk menghindari pemaknaan yang salah dari peneliti terhadap masalah yang diteliti. FGD digunakan untuk menarik kesimpulan terhadap makna-makna inter-subjektif yang sulit diberi makna sendiri oleh peneliti karena dihalangi oleh dorongan subjektivitas peneliti

Sedangkan prosedur pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian Kepustakaan (*Library Research*) dilakukan dengan cara :

- a) Studi Dokumentasi

Studi ini dilakukan untuk mencari data mengenai hal-hal yang berkaitan dengan penelitian berupa catatan, transkrip, atau agenda yang berhubungan dengan daerah penelitian.

b) Studi Literatur

Studi literatur dimaksudkan untuk mendapatkan sejumlah teori dan konsep-konsep yang berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi dengan jalan mempelajari jurnal, makalah, skripsi dan buku-buku yang relevan.

c) Studi Pustaka

Studi pustaka adalah suatu teknik untuk mendapatkan data teoritis melalui kepustakaan, bertujuan untuk memperoleh data dari berbagai buku untuk menunjang masalah penelitian

### **3.5. Metode Analisis Data**

#### **1. Metode Analisis Deskriptif**

Metode analisis data untuk menjawab permasalahan pertama dan kedua dilakukan dengan metode analisis deskriptif yaitu merupakan suatu metode analisis sederhana yang bertujuan mendeskripsikan dan mempermudah penafsiran yang dilakukan dengan memberikan pemaparan dalam bentuk tabel, grafik, dan diagram. Analisis deskriptif yang digunakan adalah deskriptif kualitatif untuk memberikan gambaran umum tentang data yang telah diperoleh. Gambaran umum ini bisa menjadi acuan untuk melihat karakteristik data yang akan diteliti. Dalam penelitian ini analisis deskriptif digunakan untuk memberikan suatu gambaran secara umum mengenai:

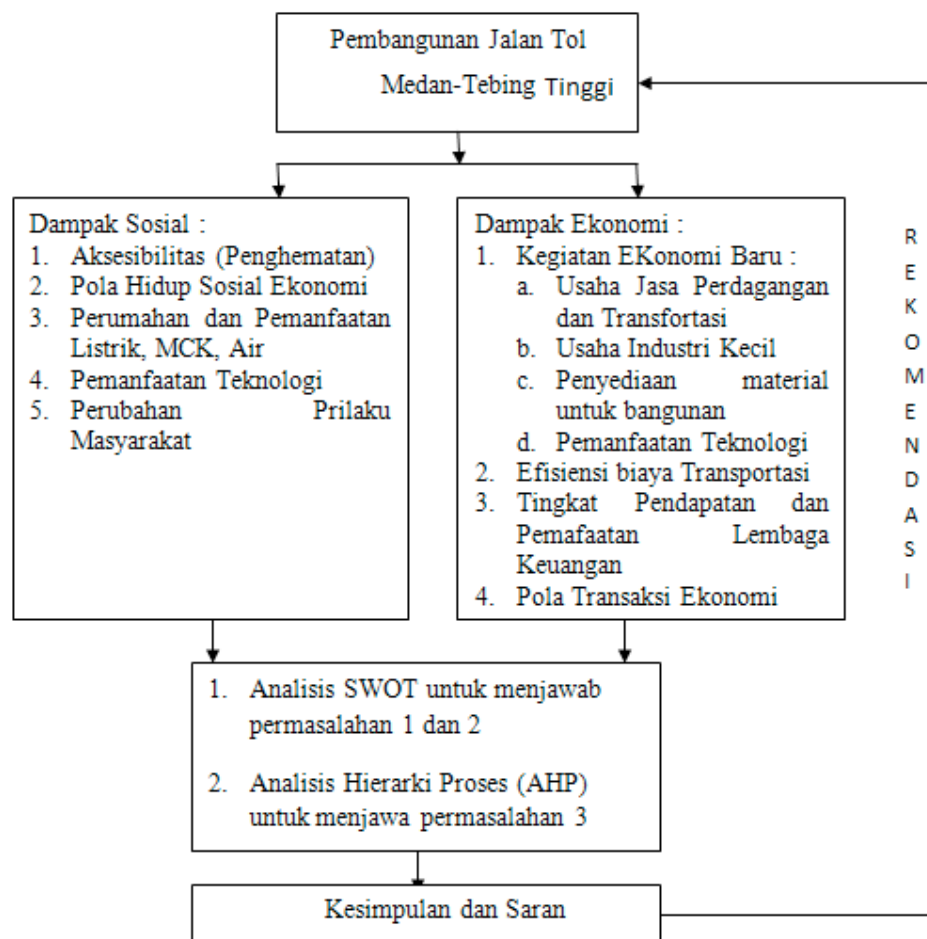
- a) Bagaimana dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek sosial terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.
- b) Bagaimana dampak pembangunan jalan Tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek ekonomi terhadap perubahan perilaku ekonomi masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.

Sedangkan metode analisis data untuk menjawab permasalahan ketiga dilakukan dengan metode analisis SWOT dan Analisis Hierarki Proses (AHP).

Penelitian ini dilakukan disekitar wilayah pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dengan sampel ditentukan sesuai dengan karakteristik populasi yang diperoleh dan lebih mengarah kepada teknik purposaive sampling artinya memilih sampel yang

mempunyai usaha ekonomi. Sampel dipilih dengan kriteria memiliki usaha jasa perdagangan, usaha industri kecil, usaha jasa angkutan, usaha pertanian dan peternakan.

Data penelitian direncanakan berdasarkan data sekunder yang dikumpulkan melalui studi pustaka, dan data primer dikumpulkan melalui kuesioner, FGD dan wawancara terstruktur kepada beberapa key informan, dengan kerangka konsep yang dikembangkan seperti dalam gambar 3.1.



**Gambar 3.1. Kerangka Analisis Data**

Sumber : Kerangka Peneliti

## 2. Metode Analisis SWOT

Berdasarkan hasil kuesioner didapatkan persepsi ahli terhadap penilaian indikator-indikator utama, yang terbagi ke dalam 2 (dua) bagian, yaitu: faktor internal dan faktor eksternal pada kawasan sentra-sentra usaha mikro kecil di Pasar Bengkel, Kabupaten Serdang Bedagai sebagai jalan arteri Medan-Tebing Tinggi. Berdasarkan hasil penilaian faktor-faktor internal dan eksternal, selanjutnya dilakukan identifikasi unsur-unsur yang dikategorikan sebagai kekuatan, kelemahan, kesempatan dan peluang dari stakeholder. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strength*) dan peluang (*Opportunity*). Namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weakness*) dan ancaman (*Threat*), yang diharapkan mampu untuk menyeimbangkan antara kondisi internal yaitu : kekuatan dan kelemahan dengan kondisi eksternal yaitu peluang dan ancaman yang ada, kemudian diimplementasikan dalam matriks SWOT, untuk mendapatkan strategi terbaik (*the best strategy*).

Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan visi, misi dan tujuan, kondisi sekarang, kondisi yang akan datang, strategi dan kebijakan. Dengan demikian, analisis kebijakan dapat dilakukan melalui faktor-faktor strategis analisis SWOT. Penilaian ahli dari faktor internal-eksternal tersebut akan menghasilkan kelompok faktor-faktor : *Strength*, *Weakness*, *Opportunity*, *Threat*. Kemudian dilakukan analisis matriks SWOT, dengan melakukan interaksi merger (penggabungan) dari kelompok faktor internal (*Strength*, *Weakness*), dengan kelompok faktor eksternal (*Opportunity*, *Threat*) yang digambarkan dalam tabel 3.1.



**Tabel 3.1. Analisis Matrik SWOT**

|                  |                   | FAKTOR INTERNAL                       |                                  |
|------------------|-------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
|                  |                   | STRENGTHS (S)                         | WEAKNESSES (W)                   |
| FAKTOR EKSTERNAL | OPPORTUNITIES (O) | STRATEGI SO<br>(STRENGTH-OPPORTUNITY) | STRATEGI WT<br>(STRENGTH-THREAT) |
|                  | THREATS (T)       | STRATEGI WO<br>(WEAKNESS-OPPORTUNITY) | STRATEGI WT<br>(WEAKNESS-THREAT) |

Sumber : Rangkuti, 2000

Hasil kombinasi interaksi strategi : SO, WO, ST dan WT seperti diuraikan diatas menunjukkan sebanyak 4 strategi pilihan yang dapat ditempuh dalam melihat persepsi responden, terhadap berbagai kemungkinan dalam pengambilan keputusan kebijakan yang dapat dilakukan. Hasil interaksi antara strategi internal dan strategi eksternal dapat menunjukkan strategi dominan terbaik untuk solusi yang dipilih sebagai strategi andalan. Dalam analisis matriks SWOT terjadi interaksi penggabungan dari strategi yang meliputi kombinasi interaksi strategi internal-eksternal yang terdiri dari :

- 1) Strategi SO (*Strength-Opportunity*), ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang.
- 2) Strategi ST (*Strength-Threat*), ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman.
- 3) Strategi WO (*Weakness-Opportunity*), ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk menciptakan peluang.
- 4) Strategi WT (*Weakness-Threat*), ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk mengatasi ancaman.

Sebelum membuat matrik interaksi faktor strategi eksternal dan internal (EFAS-IFAS). Tentukan terlebih dahulu faktor strategi eksternal dan internal dengan cara sebagai berikut:

**a. External Strategy Factor Analysis (EFAS)**

EFAS matrik digunakan untuk menganalisis hal-hal yang menyangkut persoalan ekonomi, sosial, budaya, demografi, lingkungan, politik, hukum, teknologi dan informasi tentang persaingan di pasar industri di mana perusahaan berada. Tahap dalam mengembangkan EFAS matrik adalah sebagai berikut:

- 1) Pembuatan faktor strategis lingkungan eksternal yang mencakup perihal: peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*).
- 2) Penentuan bobot faktor strategis dengan skala mulai dari 0.0 (tidak penting) sampai 1.0 (sangat penting). Bobot mengindikasikan tingkat kepentingan faktor terhadap keberhasilan industri/perusahaan. Memperkirakan bobot dapat ditentukan dengan konsensus kelompok atau pendapat para ahli di bidang tersebut, atau yang lain. Total seluruh bobot dari faktor strategis harus sama dengan satu.
- 3) Pemberian rating faktor strategis untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) dengan 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh faktor kondisi perusahaan yang bersangkutan. Pemberian nilai rating untuk faktor peluang bersifat positif (peluang yang semakin besar diberi rating +4, tetapi jika peluangnya kecil, diberi rating +1). Pemberian rating ancaman adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai ancaman sangat besar ratingnya adalah 1. Sebaliknya, jika nilai ancamannya adalah sedikit ratingnya 4.
- 4) Kalikan bobot dengan rating untuk memperoleh nilai faktor pembobotan. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4.0 (*outstanding*) sampai dengan 1.0 (*poor*).
- 5) Jumlahkan nilai pembobotan pada kolom untuk memperoleh total skor pembobotan bagi perusahaan yang bersangkutan. Nilai total menunjukkan bagaimana perusahaan tertentu bereaksi terhadap faktor-faktor strategis eksternalnya. Total skor ini dapat digunakan untuk membandingkan perusahaan ini dengan perusahaan lainnya dalam kelompok industri yang sama.

**b. Internal Strategy Factor Analysis (IFAS)**

Langkah penyimpulan dalam mengelola lingkungan internal dapat dipakai dalam menyusun IFAS matrik. Alat perumusan strategi ini menyimpulkan dan mengevaluasi kekuatan dan kelemahan yang besar dalam daerah fungsional perusahaan dan juga memberikan suatu basis bagi pengidentifikasian dan pengevaluasian hubungan di antara daerah-daerah tersebut. *Intuitive judgement* sangat diperlukan dalam penggunaan IFAS matrik ini. Tahap pengembangan IFAS matrik adalah sebagai berikut:

- 1) Pembuatan faktor strategis lingkungan internal yang mencakup perihal: kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*).
- 2) Penentuan bobot faktor strategis dengan skala mulai dari 0.0 (tidak penting) sampai 1.0 (sangat penting), berdasarkan pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap posisi strategis perusahaan. (Semua bobot tersebut jumlahnya tidak boleh melebihi skor total 1.0).
- 3) Pemberian rating faktor strategis untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) dengan 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh faktor kondisi perusahaan yang bersangkutan.
- 4) Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari +1 sampai dengan +4 (sangat baik) dengan membandingkannya dengan rata-rata industri atau dengan pesaing utama. Sedangkan variabel yang bersifat negatif kebalikannya. Contohnya, jika kelemahan perusahaan besar sekali dibandingkan dengan rata-rata industri, nilainya adalah 1, sedangkan jika kelemahan perusahaan di bawah rata-rata industri nilainya 4.
- 5) Kalikan bobot dengan rating untuk memperoleh nilai faktor pembobotan. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4.0 (*outstanding*) sampai dengan 1.0 (*poor*).
- 6) Jumlahkan nilai pembobotan pada kolom untuk memperoleh total skor pembobotan bagi perusahaan yang bersangkutan. Nilai total menunjukkan bagaimana perusahaan tertentu bereaksi terhadap faktor-faktor strategis internalnya. Total skor ini dapat digunakan untuk membandingkan perusahaan

ini dengan perusahaan lainnya dalam kelompok industri yang sama. Untuk mengetahui posisi relatif kawasan dibandingkan dengan kawasan lain yang juga menjual produk seperti di Pasar Bengkel, maka perlu dilakukan analisis dengan menggunakan CP Matrik (*Competitive Profile Matrix*).

Bobot, rating dan nilai baik pada CP Matrik maupun pada IFAS-EFAS matrik memiliki tujuan yang sama. Perbedaannya, faktor strategis pada CP Matriks lebih luas, tidak mencakup data yang spesifik dan actual, bahkan berfokus pada pengeluaran internal yang berbeda pada IFAS matrik. Faktor strategis dalam CP Matrik juga tidak dikelompokkan ke dalam kekuatan dan kelemahan seperti dalam IFAS matrik. Rating dan nilai bagi kawasan lain dapat dibandingkan dengan kawasan yang diteliti. Nilai 1 pada rating diberikan jika kondisi kawasan yang diteliti lemah dibandingkan kawasan lain, 2 = sedikit lemah, 3 = sedikit lebih kuat, 4 = paling kuat.

3

### **3. Metode Analisis *The Analytical Hierarchy Process* (AHP)**

Melalui hasil analisis SWOT didapatkan beberapa alternatif kebijakan perpaduan faktor internal dan eksternal yang belum tentu seluruhnya dapat dilakukan secara bersamaan atau simultan karena berbagai keterbatasan sumber daya. Untuk mengatasi hal tersebut, maka perlu lebih lanjut dilakukan pemilihan prioritas untuk mendapatkan strategi kebijakan yang perlu mendapat perhatian lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Penentuan prioritas dari alternatif-alternatif strategi yang telah dipilih melalui SWOT pada penelitian ini dilakukan dengan analisis AHP.

#### **1) Aksioma AHP**

Ada 4 aksioma yang harus diperhatikan agar analisis AHP dapat dilakukan dengan baik, yakni :

- a. Aksioma Resiprocal (*Reciprocal Comparison*): matriks perbandingan berpasangan yang terbentuk haruslah bersifat kebalikan. Artinya harus bisa dibuat perbandingan dan dinyatakan preferensinya, dimana preferensi itu harus memenuhi syarat resiprokal, yaitu kalau A lebih disukai dari B dengan skala X, maka B lebih disukai dari A dengan skala  $1/X$ .

- b. Aksioma Homogenitas (*Homogeneity*): dalam melakukan berbagai perbandingan, konsep ukuran yang diperbandingkan haruslah jelas. Artinya, preferensi seseorang harus dapat dinyatakan dalam skala terbatas atau elemen-elemennya dapat diperbandingkan satu sama lain. Pikiran kita akan sulit dalam melakukan perbandingan dengan ukuran yang kurang jelas, misalnya perbandingan antara kelereng dengan jeruk. Dalam konteks “rasa”, maka tidak tepat jeruk kita bandingkan dengan kelereng. Tapi dalam bentuk bulat kemungkinan perbandingan relevan.
  - c. Aksioma ketergantungan (*Independence*): terdapat keterkaitan antara level, walaupun dapat terjadi hubungan tak sempurna. Artinya, preferensi dinyatakan dengan mengasumsikan bahwa kriteria tidak dipengaruhi oleh alternatif-alternatif yang ada melainkan oleh obyektif secara keseluruhan. Atau perbandingan antara elemen-elemen dalam satu level tergantung/dipengaruhi elemen-elemen di atasnya.
  - d. Aksioma ekspektasi (*expectations*): dalam proses AHP yang dituntut bukanlah rasionalitas, tetapi yang menonjol adalah ekspektasi dan persepsi dari manusia. Dalam kaitan ini penilaian yang irasional dapat diterima, asalkan konsisten.
- Selain aksioma yang perlu mendapat perhatian dalam analisis AHP, ada 3 (tiga) prinsip dasar dalam melakukan analisis dengan AHP.

## 2) Prinsip Dasar AHP

Dalam model AHP terdapat tiga prinsip dasar, yaitu :

- a. Prinsip menyusun hirarki (menggambarkan dan menguraikan secara hirarki), yaitu memecah-mecah persoalan menjadi unsur yang terpisah-pisah. Secara garis besar ada 2 tahapan dalam penyusunan model AHP, yaitu sebagai berikut :
  - a) Penyusunan hirarki (dekomposisi)
  - b) Evaluasi hirarki (dapat menggunakan “*expert choice*”)

Proses penyusunan hirarki adalah sebagai berikut :

Tahap pertama : Identifikasi tujuan keseluruhan pembuatan hirarki yang bisa disebut dengan *goal* (tujuan), yakni masalah yang akan dicari pemecahannya lewat model AHP.

Tahap kedua : Menentukan kriteria dan sub kriteria yang diperlukan untuk

mendukung tujuan keseluruhan

Tahap ketiga : Identifikasi alternatif strategi yang akan dievaluasi di bawah

Kriteria

Tahap terpenting dalam analisis adalah penilaian dengan teknik perbandingan berpasang (*pairwise comparison*) terhadap elemen-elemen pada suatu tingkatan hirarki. Penilaian dilakukan dengan memberikan bobot numerik dan membandingkan elemen satu dengan elemen yang lain. Tahap selanjutnya adalah melakukan sintesis terhadap hasil penilaian untuk menentukan elemen mana yang memiliki prioritas tertinggi dan terendah.

- b. Prinsip menetapkan prioritas yaitu menentukan peringkat elemen-elemen menurut kepentingan.

Penetapan prioritas dan konsistensi merupakan hal penting dalam AHP terutama *comparative judgement*. Dalam proses ini dilakukan perbandingan berpasangan (*pairwise comparison*) antar berbagai kriteria, dengan dua tahap penting yaitu: (i) menentukan mana diantara dua yang dianggap (penting/disukai/mungkin terjadi) serta; (ii) menentukan seberapa kali lebih (penting/disukai/mungkin terjadi). Prioritas dari sederetan kriteria dan alternatif tersebut ditentukan dengan membandingkan satu sama lain secara berpasangan yang diberi bobot berupa skala dari 1 sampai dengan 9 dengan definisi masing-masing skala sebagaimana terdapat dalam tabel 3.2.

**Tabel 3.2. Nilai Konversi Data Diskret ke Numerik**

| Skala Prioritas Numerik     | Definisi (verbal)  | Penjelasan   |
|-----------------------------|--|--|
| 1                           | Kedua elemen sama pentingnya   | Dua elemen memiliki bobot yang seimbang nilainya   |
| 3                           | Sebuah elemen lemah nilai kepentingannya terhadap yang lain  | Pengalaman dan judgement agak menyukai sebuah elemen daripada yang lain  |
| 5                           | Sebuah elemen esensial atau lebih penting terhadap yang lainnya  | Pengalaman dan judgement lebih kuat menyukai sebuah elemen daripada yang lain  |
| 7                           | Menunjukkan sebuah elemen sangat lebih penting dari lainnya  | Sebuah elemen lebih kuat disukai dan dominasinya terlihat nyata dalam keadaan yang sebenarnya                          |
| 9                           | Secara mutlak sebuah elemen lebih penting dari lainnya   | Fakta sebuah elemen lebih disukai dari lainnya berada pada kemungkinan yang tertinggi pada urutan yang telah diketahui |
| 2,4,6,8                     | Nilai <i>intermediate</i> antara dua <i>judgement</i> yang peringkatnya berdekatan   | Kompromi diperlukan antara dua <i>judgement</i>  |
| Kebalikan (1/3;1/5;1/7;dst) | Bila aktivitas I sebelumnya telah diberi bobot ketika dibandingkan dengan aktivitas j, maka j memiliki nilai kebalikannya ketika dibandingkan dengan i |  |

Sumber: Thomas L. Saaty,1993)

Setelah hirarki tersusun, langkah selanjutnya adalah pengisian persepsi expert dengan melakukan perbandingan antara elemen-elemen di dalam satu level dengan memerhatikan pengaruh pada level di atasnya. Dari hasil pengisian perbandingan berpasangan dari persepsi ahli (responden) tersebut, disusun dalam bentuk matriks perbandingan (*matrix pairwise*). Kemudian dilakukan perhitungan *vector eigen* (*eigen vector*) dan nilai *eigen* (*eigen value*) serta perhitungan konsistensi yang akan menentukan prioritas pilihan. Karena model AHP menghendaki satu persepsi dalam satu perbandingan, maka dari n persepsi harus dihasilkan satu persepsi yang mewakili persepsi seluruh ahli. Cara umum yang dipakai pembuat AHP adalah dengan cara mencari nilai rata-rata. Ada dua cara yang dipakai yaitu; (i) rata-rata hitung dan; (ii) rata-rata ukur. Rata-rata ukur lebih cocok untuk deret bilangan yang

sifatnya perbandingan (rasio) dan mampu mengurangi gangguan yang ditimbulkan salah satu bilangan yang terlalu besar atau terlalu kecil.

Setelah matriks perbandingan terisi, selanjutnya untuk menetapkan prioritas digunakan metode *eigen vector* dan *eigen value* dari *eigen vector* yang diperoleh ditentukan *local priority*, yaitu prioritas untuk satu level. Prioritas global diperoleh dengan mengalikan prioritas elemen pada level di atasnya sampai level akhir.

- c. Prinsip konsistensi logis yaitu menjamin bahwa semua elemen dikelompokkan secara logis dan diperingkatkan.

Pengukuran konsistensi dalam model AHP dilakukan dalam dua tahap. Tahap pertama adalah mengukur konsistensi setiap matriks perbandingan dan tahap kedua adalah mengukur konsistensi keseluruhan hirarki. Konsistensi berarti dua hal, pertama menunjukkan pemikiran atau objek yang serupa dikelompokkan menurut homogenitas dan relevansinya, Misalnya: Jeruk Pontianak dan bola tenis dapat dikelompokkan dalam satu set homogen jika kriteria relevannya adalah kebulatan, tetapi tidak bila kriterianya adalah rasa, karena perbandingannya jadi tidak relevan. Artinya konsistensi yang kedua adalah intensitas relasi antar gagasan saling membenarkan secara logis. Setiap perbandingan dinyatakan konsisten 100% apabila memenuhi syarat sebagai berikut :

$$A_{ij} \cdot a_{jk} = a_{ik} \quad (3.1)$$

Setiap angka dalam matriks perbandingan pada dasarnya adalah sebuah rasio karena angka yang timbul didasarkan atas perbandingan antara dua elemen. Apabila tertulis angka atau skala 7 dalam sebuah matriks perbandingan, maka itu tidak lain adalah 7/1.

Dengan dasar tersebut maka dapat dijelaskan bahwa :

$$A_{ij} = w_i/w_j \quad ; \quad i, j = 1 \dots\dots\dots n$$

Karena itu,  $a_{ij} \cdot a_{jk} = (w_i/w_j) \cdot (w_j/w_k) = w_i/w_k = a_{ik}$ , dan juga dapat dibuktikan bahwa:

$$a_{ji} = w_j/w_i = 1/(w_i/w_j) = 1/a_{ij}. \quad (3.2)$$

Konsistensi dalam sebuah matriks perbandingan diukur melalui rumus berikut:

$$\lambda_{\max} \cdot W = A \cdot W \quad (3.3)$$



$$\text{Indeks konsistensi (CI) diperoleh dari : } CI = \frac{\lambda mx - n}{n - 1} \quad (3.4)$$

Rasio Konsistensi (CR) diperoleh dari:

$$CR = CI/RI \text{ dimana : } RI = \text{Random Index (dapat dilihat pada tabel 3.3.)} \quad (3.5)$$

**Tabel 3.3. Nilai Random Index (RI)**

|    |   |   |      |     |      |      |      |      |      |      |
|----|---|---|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| N  | 1 | 2 | 3    | 4   | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   |
| RI | 0 | 0 | 0.58 | 0.9 | 1.12 | 1.24 | 1.32 | 1.41 | 1.45 | 1.49 |

Sumber : Bambang (2001)

Dalam hirarki tiga level, akan diperoleh indeks konsistensi untuk matriks perbandingan level dua dan indeks konsistensi dari setiap matriks perbandingan pada level tiga dengan memperhatikan hubungan dengan setiap unsur-unsur level dua. Dengan demikian pada level tiga tersebut akan diperoleh sejumlah angka indeks konsistensi yang banyaknya sama dengan unsur-unsur dalam level 2.

Langkah selanjutnya adalah melakukan perkalian - perkalian vector antara vector prioritas level dua sebagai vector baris dengan vector indeks konsistensi dari level tiga sebagai vector kolom. Hasil perkalian ini merupakan satu angka yang kemudian ditambah dengan indeks konsistensi level dua dan hasilnya disebut M, selanjutnya dihitung indeks random secara keseluruhan dengan cara yang sama, hanya setiap indeks konsistensi diganti dengan indeks random yang besarnya tergantung ukuran matriks, dari operasi ini diperoleh indeks random hirarki secara keseluruhan yang dilambangkan dengan M', dengan demikian akan diperoleh rasio konsistensi secara keseluruhan dengan membagi indeks konsistensi keseluruhan (M) dengan indeks random keseluruhan (M'), yang secara singkat dapat ditulis :

$$CRH = M/M' \quad (3.6)$$

Dimana:

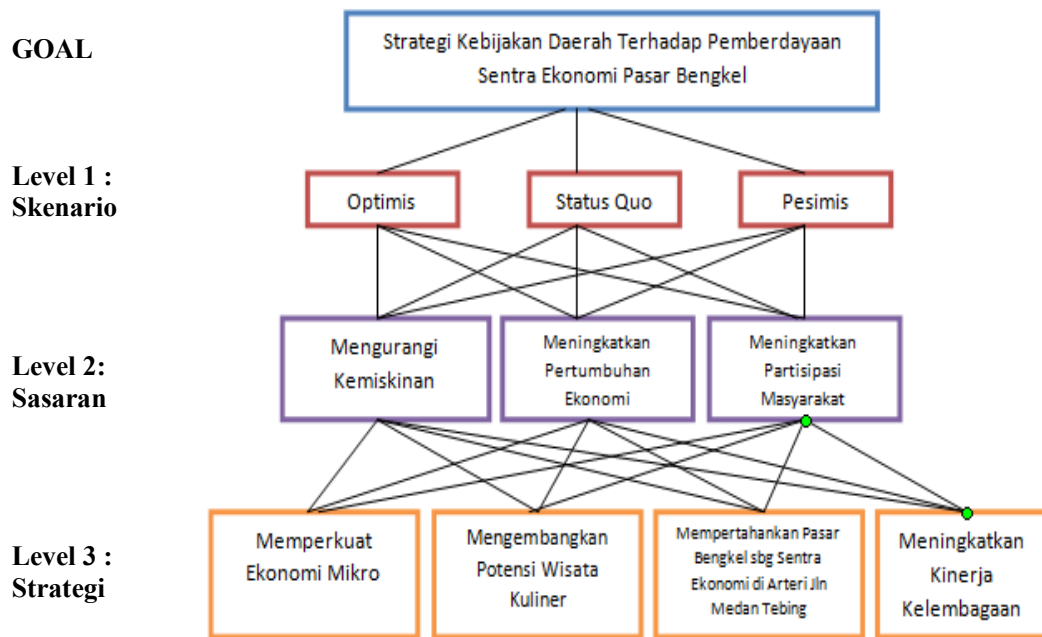
M = CI level dua + (bobot prioritas level dua) (CI level tiga)

M' = RI level tiga + (bobot prioritas level dua) (CI level tiga)

RI = Random Indeks

### 3. Model Analisis Penyusunan Hirarki

Model penyusunan hirarki yang digunakan dalam perumusan alternatif strategi pengembangan terbaik adalah sebagaimana yang ditampilkan dalam gambar 3.2.



**Gambar 3.2. Model Analisis Penyusunan Hierarki**  
Sumber : Hasil Kajian Peneliti

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Provinsi Sumatera Utara beribukota Medan, terletak antara  $1^0 - 4^0$  LU,  $98^0 - 100^0$  B.T. Batas wilayahnya sebelah utara Provinsi Aceh dan Selat Sumatera, sebelah barat berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat dan Riau, sedangkan sebelah Timur di batasi oleh Selat Sumatera. Luas daratan Provinsi Sumatera Utara adalah 72.981,23 km<sup>2</sup>, sebagian besar berada di daratan pulau Sumatera dan sebagian kecil berada di Pulas Nias, Pulau-pulau Batu, serta beberapa pulau kecil, baik di bagian barat maupun bagian timur pantai Pulau Sumatera. Secara khusus untuk tiga daerah kajian yang terkait dengan pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi, secara geografi ditunjukkan dalam tabel 4.1.

**Tabel 4.1. Kondisi Geeografis dan Luas Wilayah**

| Keterangan      | Geografis                |                            | Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> ) | Rasio luas terhadap Total (%) |
|-----------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Sumatera Utara  | $1^0 - 4^0$ LU           | $98^0 - 100^0$ BT          | 72.981,23                       | 100                           |
| Medan           | $2^0 .27' - 2^0 .47'$ LU | $98^0 .35' - 98^0 .44'$ BT | 265,00                          | 0,36                          |
| Deli Serdang    | $2^0 .57' - 3^0 .16'$ LU | $98^0 .33' - 99^0 .27'$ BT | 2.241,68                        | 3,07                          |
| Serdang Bedagai | $2^0 .57' - 3^0 .16'$ LU | $98^0 .33' - 99^0 .27'$ BT | 1.900,22                        | 2,60                          |
| Tebing Tinggi   | $3^0 .19' - 3^0 .21'$ LU | $98^0 .11' - 98^0 .21'$ BT | 31,00                           | 0,04                          |

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Daerahnya terdiri atas pantai dan dataran rendah di sebelah timur dan barat provinsi ini, dan dataran tinggi yang terdapat di dataran tinggi Karo, Toba dan Humbang. Gunung-gunungnya antara lain Sibayak, Sinabung, Martimbang, Sorik Marapi dan lain-lain. Kemudian sungai-sungainya adalah Sungai Wampu, Batang Serangan, Deli, Asahan dan lain-lainya. Kekayaan alam yang dimiliki Sumatera Utara adalah minyak bumi, batu bara, belerang, emas dan sebagainya yang merupakan hasil tambang. Dan kini provinsi ini lebih dikenal lagi dengan bendungan raksasa Asahan

dengan air terjun Sigura-gura yang merupakan proyek besar pembangkit tenaga listrik. Flora ada bermacam-macam, dari tanaman yang ada di hutan dengan hasil hutan kayu, damar dan rotan, juga tanaman yang diusahakan oleh penduduk seperti padi, sayur-sayuran dan tanaman perkebunan lainnya.

Dari sisi wilayah administrasi Provinsi Sumatera Utara terdiri atas 25 kabupaten dan 8 kota. Selanjutnya kabupaten/kota tersebut terdiri atas 440 kecamatan. Pada administrasi yang paling bawah, kecamatan terdiri atas kelurahan untuk daerah perkotaan (urban) dan daerah perdesaan (rural) secara keseluruhan Provinsi Sumatera Utara mempunyai 6.112 desa/kelurahan. Secara lebih rinci banyaknya kecamatan dan Desa/Kelurahan untuk wilayah yang dijadikan kajian penelitian ini ditunjukkan dalam Tabel 4.2.

**Tabel 4.2. Banyaknya Kecamatan dan Desa/Kelurahan di Wilayah Kajian**

| Keterangan      | Banyaknya Kecamatan | Banyaknya Desa | Banyaknya Kelurahan | Jumlah |
|-----------------|---------------------|----------------|---------------------|--------|
| Sumatera Utara  | 440                 | 5084           | 1028                | 6112   |
| Medan           | 21                  | 0              | 151                 | 151    |
| Deli Serdang    | 22                  | 246            | 148                 | 394    |
| Serdang Bedagai | 17                  | 174            | 69                  | 243    |
| Tebing Tinggi   | 5                   | 0              | 35                  | 35     |

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Penduduk Sumatera Utara menurut golongan etnis terdiri dari penduduk asli Sumatera Utara, penduduk asli pendatang dan penduduk asing. Yang termasuk penduduk asli ialah: Suku Melayu, Batak Karo, Simalungun, Fak-fak/Dairi, Batak Toba, Mandailing, Pesisir dan Nias. Golongan pribumi pendatang adalah suku: Jawa, Sunda, Bali, Ambon, Minahasa, Banjar, Palembang, Riau, Minangkabau dan lain-lain, sedangkan penduduk asing adalah orang-orang Arab, India, Cina dan bangsa-bangsa lain. Penduduk Sumatera Utara sekitar 80% tinggal di desa-desa sebagai petani dan lainnya tinggal di kota sebagai pedagang, pegawai, tukang dan sebagainya.

Pada tahun 2016, jumlah penduduk Sumatera Utara berjumlah 14.102.911 jiwa yang terdiri dari 7.037.326 jiwa laki laki dan 7.037.585 jiwa perempuan atau dengan

ratio jenis kelami sebesar 99,60. Kepadatan penduduk 2016 adalah 196 jiwa per km<sup>2</sup>. Secara rinci untuk wilayah kajian ditunjukkan dalam tabel 4.3.

**Tabel 4.3. Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, dan Kepadatan Penduduk di Wilayah Kajian**

| Keterangan      | Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> ) | Penduduk  |           |            | Rasio Jenis Kelamin | Kepadatan Penduduk |
|-----------------|---------------------------------|-----------|-----------|------------|---------------------|--------------------|
|                 |                                 | Laki-Laki | Perempuan | Total      |                     |                    |
| Sumatera Utara  | 72.981,23                       | 7.037.326 | 7.065.585 | 14.102.911 | 99,60               | 193                |
| Medan           | 265,00                          | 1.101.020 | 1.128.388 | 2.229.408  | 97,57               | 4526               |
| Deli Serdang    | 2241,68                         | 1.043.114 | 1.029.407 | 2.072.521  | 101,33              | 925                |
| Serdang Bedagai | 1900,22                         | 306.620   | 304.286   | 610.906    | 100,77              | 321                |
| Tebing Tinggi   | 31                              | 78.582    | 80.320    | 158.902    | 97,84               | 5126               |

Sumber : BPS Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Susunan masyarakat di daerah Sumatera Utara adalah berdasarkan genealogis-teritorial atau suatu keturunan daerah dan wilayah, misalnya Suku Batak Toba, Mandailing dan Nias. Sedangkan di wilayah Sumatera Timur atau Melayu adalah berdasarkan teritorial. Bila ditinjau dari kekerabatan dari segi garis keturunannya, maka Suku Batak dan Nias adalah patrilineal yaitu garis keturunan yang dipandang dari garis keturunan Batak, dan Suku Melayu adalah parental, yaitu garis keturunan yang dipandang dari kedua belah pihak, bapak dan ibu. Kelompok kekerabatan Nias disebut Sangabato yakni keluarga batih dan keluarga luas yang disebut sangabato sehua. Gabungan dari sangabato sehua dari satu leluhur disebut mado yang dapat disamakan dengan marga pada Suku Batak, yakni klen besar patrilineal.

Jumlah penduduk yang makin besar telah membawa akibat jumlah angkatan kerja yang makin besar pula. Hal ini berarti makin besar pula jumlah orang yang mencari pekerjaan atau menganggur. Agar dapat dicapai keadaan yang seimbang, maka seyogyanya mereka semua dapat tertampung dalam suatu pekerjaan yang cocok dan sesuai dengan keinginan serta keterampilannya mereka. Hal ini akan membawa konsekuensi, bahwa perekonomian harus selalu menyediakan lapangan pekerjaan bagi angkatan kerja baru.

Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) merupakan salah satu indikator ketenagakerjaan. TPAK mengindikasikan besarnya penduduk usia kerja yang aktif

secara ekonomi di suatu negara atau wilayah pada periode waktu tertentu. Disisi lain tingkat pengangguran terbuka merupakan ukuran pengangguran yang umum dipergunakan dalam menyatakan banyaknya jumlah penganggur di suatu wilayah pada waktu tertentu. Biasanya dinyatakan dalam besaran absolut atau suatu rate (TPT = Tingkat Pengangguran Terbuka).

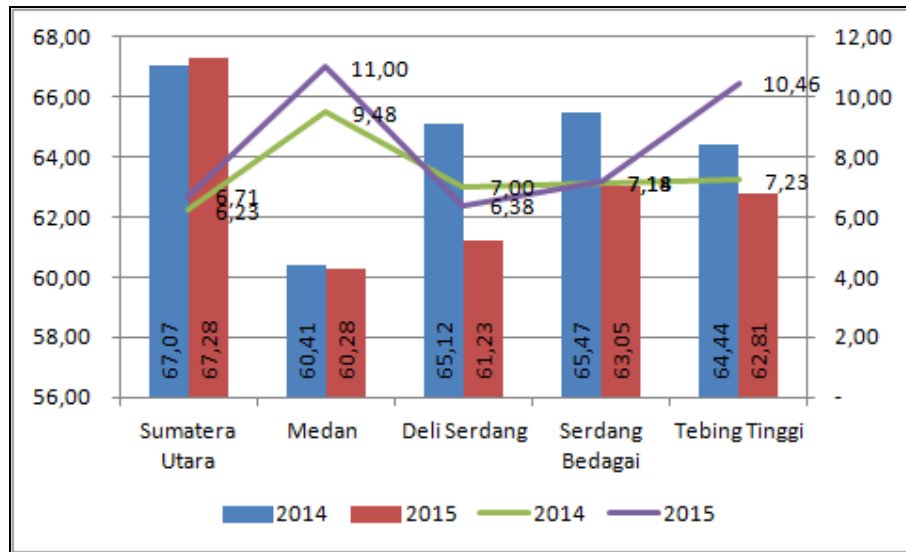
Secara lebih rinci aspek ketenagakerjaan yang diukur dari Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) dan tingkat pengangguran terbuka di Sumatera Utara, khususnya untuk wilayah yang dijadikan dalam kajian penelitian ini seperti yang ditunjukkan dalam Tabel 4.4.

**Tabel 4.4. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja dan Tingkat Pengangguran Terbuka di Wilayah Kajian**

| Keterangan      | Angkatan Kerja |              |           | Bukan Angkatan Kerja | Jumlah    | Tingkat Pengangguran Terbuka |
|-----------------|----------------|--------------|-----------|----------------------|-----------|------------------------------|
|                 | Bekerja        | Pengangguran | Jumlah    |                      |           |                              |
| Sumatera Utara  | 5.962.304      | 428.794      | 6.391.098 | 3.107.876            | 9.498.974 | 6,71                         |
| Medan           | 875.794        | 108.243      | 984.037   | 648.453              | 1.632.490 | 11,00                        |
| Deli Serdang    | 810.620        | 55.277       | 865.897   | 548.367              | 1.414.264 | 6.38                         |
| Serdang Bedagai | 245.891        | 19.011       | 264.902   | 155.231              | 420.133   | 7.18                         |
| Tebing Tinggi   | 63.001         | 7.361        | 70.362    | 41.669               | 112.031   | 10,46                        |

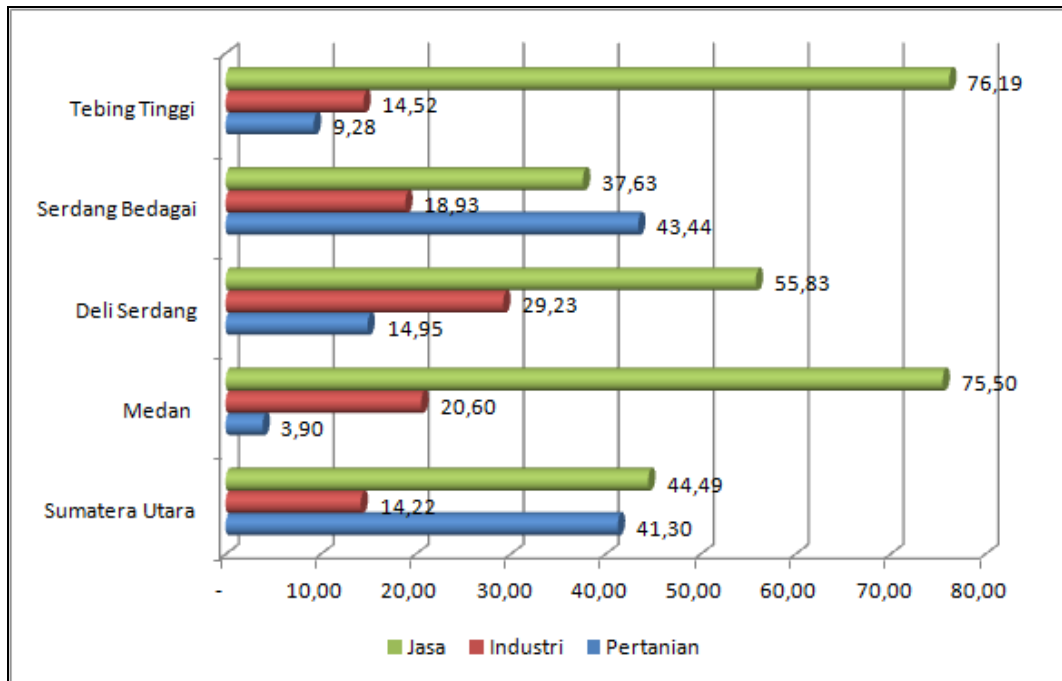
Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Sementara itu perkembangan Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja dan Tingkat Pengangguran Terbuka untuk tahun 2014 dan 2015 ditunjukkan dalam gambar 4.1.



**Gambar 4.1. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja dan Tingkat Pengangguran Terbuka 2014-2015 di Wilayah Kajian**  
 Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Tenaga kerja yang berkualitas merupakan modal yang sangat berharga bagi pertumbuhan ekonomi. Pendidikan diakui secara luas sebagai unsur yang mendasar dari pertumbuhan ekonomi. Payaman (1985: 20) berpendapat kemajuan suatu daerah sangat dipengaruhi oleh kemampuan dan pendidikan sumber daya manusianya. Semakin tinggi tingkat pendidikan para tenaga kerja maka diharapkan akan menghasilkan peningkatan kinerja yang ada dan semakin baik kondisi sosialnya. Disisi lain persentase penduduk yang bekerja berdasarkan kelompok lapangan usaha ditunjukkan dalam gambar 4.2.



**Gambar 4.2. Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja Berdasarkan Lapangan Usaha di Wilayah Kajian**

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Oleh karena itu pencapaian pembangunan ekonomi suatu wilayah dipengaruhi oleh proses pembangunan manusia. Pencapaian tersebut tidak terlepas dari seberapa besar kualitas manusia di suatu wilayah. Indikator yang bisa mengukur kualitas manusia disuatu daerah yaitu dengan cara Indeks Pembangunan Manusia (IPM). IPM merupakan indikator yang di gunakan untuk mengukur salah satu aspek penting yang berkaitan dengan kualitas dari hasil pembangunan ekonomi, yakni derajat perkembangan manusia. IPM mempunyai tiga unsur yaitu kesehatan, pendidikan yang dicapai, dan standar kehidupan atau sering disebut ekonomi. Jadi ketiga unsur ini sangat penting dalam menentukan tingkat kemampuan suatu provinsi untuk meningkatkan IPM-nya. Ketiga unsur tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan saling memengaruhi satu sama yang lainnya. Selain itu juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain, seperti ketersediaan kesempatan kerja, yang pada gilirannya ditentukan oleh pertumbuhan ekonomi, infrastruktur dan kebijakan pemerintah. Secara lebih kondisi Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Sumatera Utara, khususnya untuk wilayah yang dijadikan kajian penelitian ini ditunjukkan dalam Tabel 4.5.

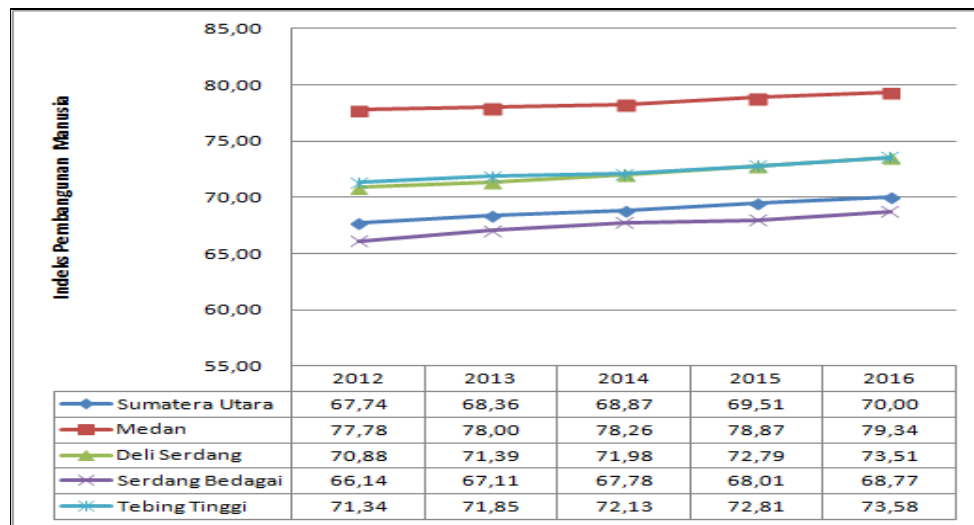


**Tabel 4.5. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Wilayah Kajian**

| Keterangan      | Komponen IPM        |                      |                        |                                 | IPM   |
|-----------------|---------------------|----------------------|------------------------|---------------------------------|-------|
|                 | Angka Harapan Hidup | Harapan Lama Sekolah | Rata Rata Lama Sekolah | Pengeluaran Per kapita (in 000) |       |
| Sumatera Utara  | 68,33               | 13,00                | 9,12                   | 9.744                           | 70,00 |
| Medan           | 72,34               | 14,06                | 11,18                  | 14.393                          | 79,34 |
| Deli Serdang    | 71,06               | 12,65                | 9,51                   | 11.925                          | 73,29 |
| Serdang Bedagai | 67,63               | 12,54                | 8,34                   | 10.246                          | 68,77 |
| Tebing Tinggi   | 70,21               | 12,65                | 10,07                  | 11.747                          | 73,58 |

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Sementara itu perkembangan IPM dari tahun 2012-2016 ditunjukkan dalam gambar 4.3.



**Gambar 4.3. Kondisi Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Tahun 2012-2016 di Wilayah Kajian**

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Sumatera Utara tersohor karena luas perkebunannya, hingga kini, perkebunan tetap menjadi primadona perekonomian provinsi. Perkebunan tersebut dikelola oleh perusahaan swasta maupun negara. Sumatera Utara menghasilkan karet, coklat, teh, kelapa sawit, kopi, cengkeh, kelapa, kayu manis, dan tembakau. Perkebunan tersebut tersebar di Deli Serdang, Langkat, Simalungun, Asahan, Labuhan Batu, dan Tapanuli

Selatan. Komoditas tersebut telah diekspor ke berbagai negara dan memberikan sumbangan devisa yang sangat besar bagi Indonesia. Selain komoditas perkebunan, Sumatera Utara juga dikenal sebagai penghasil komoditas hortikultura (sayur-mayur dan buah-buahan); misalnya Jeruk Medan, Jambu Deli, sayur kol, tomat, kentang, dan wortel yang dihasilkan oleh Kabupaten Karo, Simalungun dan Tapanuli Utara. Produk hortikultura tersebut telah diekspor ke Malaysia dan Singapura.

Dilihat dari sisi perkembangan perindustrian, perindustrian Indonesia memerlukan strategi untuk melindungi industri dalam negeri dari gelombang krisis. Konsep tentang industrialisasi baru harus mulai dibahas secara serius dengan menjadikan krisis global ini sebagai dorongan untuk mengembangkan industri bangsa, pengembangan industrialisasi baru dapat dilakukan sambil berjalan sebagai solusi jangka panjang. Kita harus mengembangkan beberapa industri baru yang memiliki keunggulan dan kekhasan agar Indonesia dapat menjadi Negara Industri Baru (NIB) yang akan lebih kuat terhadap hempasan krisis global di masa depan. Sektor industri pengolahan meliputi semua kegiatan produksi yang bertujuan meningkatkan mutu barang dan jasa (BPS, 2007). Industri menurut BPS (Badan Pusat Statistik) adalah suatu usaha atau kegiatan pengolahan bahan mentah atau barang setengah jadi menjadi barang jadi barang jadi yang memiliki nilai tambah untuk mendapatkan keuntungan. Industri pengolahan adalah sebuah cabang industri yang mengolah bahan baku untuk ditingkatkan nilai tambahnya, dengan bantuan teknologi, untuk menghasilkan barang kebutuhan manusia (Heizer *et al*, 2005).

Terdapat beberapa kriteria jenis industri menurut Badan Pusat Statistik (BPS), yaitu: 1) Industri Besar adalah perusahaan industri yang mempunyai tenaga kerja 100 orang atau lebih. 2) Industri Sedang adalah perusahaan industri yang mempunyai tenaga kerja antara 20 sampai 99 orang. 3) Industri Kecil adalah perusahaan industri yang mempunyai tenaga kerja antara 5 sampai 19 orang. 4) Industri Mikro adalah perusahaan industri yang mempunyai tenaga kerja antara 1 sampai 4 orang. Industri Kecil dan Mikro (IKM) sebagai bagian dari industri pengolahan merupakan industri yang menciptakan dan menyerap tenaga kerja yang cukup besar.

Perkembangan jumlah usaha ataupun perusahaan dan juga jumlah tenaga kerja yang terserap menurut Skala Usaha di Sumatera Utara dengan fokusnya pada daerah wilayah kajian penelitian pada tahun tahun 2016 ditunjukkan dalam tabel 4.6.

**Tabel 4.6. Jumlah Usaha dan Tenaga Kerja UMK dan UMB Tahun 2016**

|                 | Jumlah Usaha |        | Jumlah Tenaga Kerja |         |
|-----------------|--------------|--------|---------------------|---------|
|                 | UMK          | UMB    | UMK                 | UMB     |
| Sumatera Utara  | 1.161.154    | 17.122 | 2.334.801           | 528.638 |
| Medan           | 226.233      | 8.184  | 463.541             | 247.551 |
| Deli Serdang    | 135.007      | 1.820  | 250.160             | 85.235  |
| Serdang Bedagai | 63.096       | 436    | 118.379             | 17.766  |
| Tebing Tinggi   | 16.815       | 229    | 36.517              | 6.047   |

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Pemerintah Provinsi (Pemprov) Sumatera Utara juga sudah membangun berbagai prasarana dan infrastruktur untuk memperlancar perdagangan baik antar kabupaten di Sumatera Utara maupun antara Sumatera Utara dengan provinsi lainnya. Sektor swasta juga terlibat dengan mendirikan berbagai properti untuk perdagangan, perkantoran, hotel dan lain-lain. Tentu saja sektor lain, seperti koperasi, pertambangan dan energi, industri, pariwisata, pos dan telekomunikasi, transmigrasi, dan sektor sosial kemasyarakatan juga ikut dikembangkan. Salah satu infrastruktur di Provinsi Sumatera Utara yaitu infrastruktur jalan. Perkembangan Panjang Jalan menurut Kondisi Jalan pada tahun 2016 ditunjukkan dalam tabel 4.7.

**Tabel 4.7. Kondisi Jalan di Wilayah Kajian Tahun 2016**

|                 | Kondisi Jalan |           |         |             |               |           |
|-----------------|---------------|-----------|---------|-------------|---------------|-----------|
|                 | Baik          | Sedang    | Rusak   | Rusak Berat | Tidak Dirinci | Jumlah    |
| Sumatera Utara  | 1.397,829     | 1.066,370 | 242,120 | 342,181     | -             | 3.048,500 |
| Medan           | 22,901        | 11,648    | -       | 0,113       | -             | 34,662    |
| Deli Serdang    | 45,623        | 67,797    | 6,200   | 0,900       | -             | 120,520   |
| Serdang Bedagai | 47,500        | 31,886    | 3,900   | 1,347       | -             | 84,663    |
| Tebing Tinggi   | 3,275         | 2,256     | -       | -           | -             | 5,531     |

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Dilihat dari sisi ekonomi secara makro, dapat dilihat perkembangan perekonomian Provinsi Sumatera Utara dari beberapa indikator utama, yaitu PDRB dan pertumbuhan ekonomi dan inflasi. Pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara mengalami peningkatan dari 5,10% pada tahun 2015 menjadi 5,18 % pada tahun 2016. Pertumbuhan tersebut di atas perekonomian nasional yang tumbuh sebesar 5,01%.

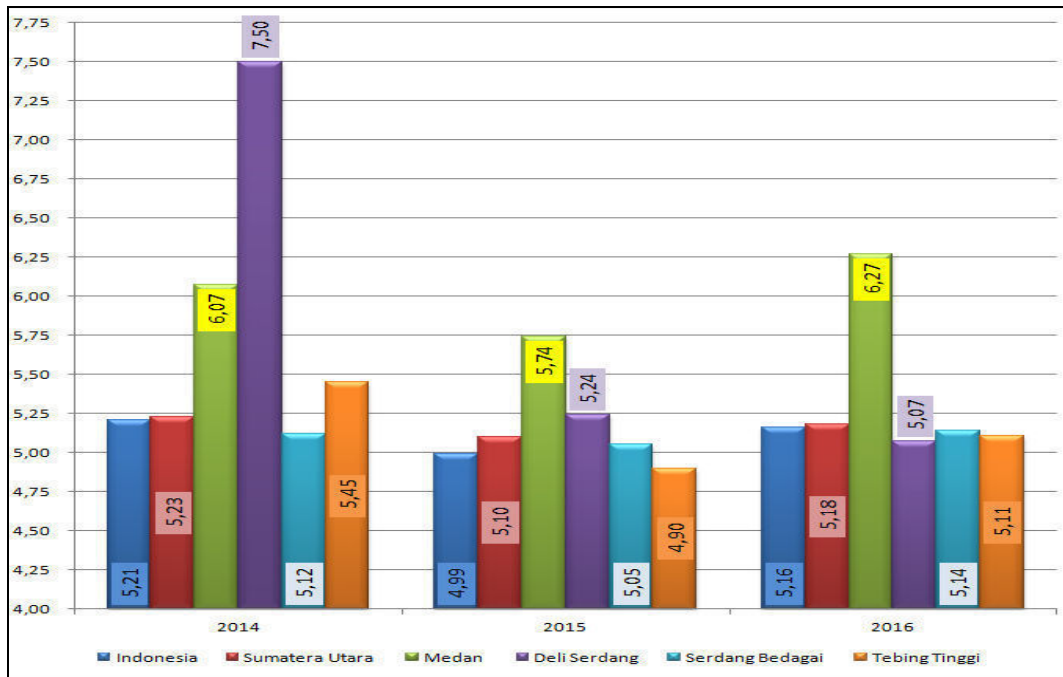
Peningkatan pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara terutama didorong oleh peningkatan investasi, sementara konsumsi sedikit melambat. Namun demikian, konsumsi masih tumbuh tinggi dan menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara. Kegiatan investasi terkait dengan membaiknya kinerja industri pengolahan merespons peningkatan ekspor luar negeri khususnya komoditas CPO. Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto dan Laju Pertumbuhan Ekonomi Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 dapat dilihat dari tabel 4.8.

**Tabel 4.8. Perkembangan PDRB dan Laju Pertumbuhan Ekonomi**

|                 | PDRB (Dlm Milyar Rupiah) |            |            | Pertumbuhan |      |      |
|-----------------|--------------------------|------------|------------|-------------|------|------|
|                 | 2014                     | 2015       | 2016       | 2014        | 2015 | 2016 |
| Sumatera Utara  | 419.573,31               | 440.955,85 | 463.775,46 | 5,23        | 5,10 | 5,18 |
| Medan           | 117.525,06               | 124.269,93 | 132.062,86 | 6,07        | 5,74 | 6,27 |
| Deli Serdang    | 55.790,75                | 58.713,67  | 61.839,67  | 7,50        | 5,24 | 5,07 |
| Serdang Bedagai | 15.080,38                | 15.841,95  | 16.656,17  | 5,12        | 5,05 | 5,14 |
| Tebing Tinggi   | 3.084,17                 | 3.235,30   | 3.400,69   | 5,45        | 4,90 | 5,11 |

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

Perbandingan pertumbuhan ekonomi antara daerah tersebut dan juga dengan nasional digambarkan dalam gambar 4.4.



**Gambar 4.4. Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi**

Sumber : BPS, Sumatera Utara Dalam Angka 2017

## 4.2. Gambaran Umum Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi dan Sentra-Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-TebingTinggi

### 4.2.1. Gambaran Umum Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi

Infrastruktur jalan yang baik akan berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi yang meningkat. Faktor pembangunan infrastruktur merupakan suatu landasan dan prasyarat penting yang harus di perhitungkan dalam perencanaan pembangunan ekonomi agar target dan tujuan yang ingin dicapai dapat terwujud dan dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan. Konektivitas antar wilayah-wilayah tersebut harus diwujudkan dan keberadaan jalan tol yang dikelola oleh Perseroan harus memberikan manfaat bagi pengguna jalan yang membutuhkan jalan tol yang efisien dan andal agar distribusi barang dan jasa dapat lebih lancar dan pembangunan ekonomi secara merata dapat tercapai. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk : a) memperlancar lalu lintas di daerah berkembang, b) meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, c) meringankan beban

dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan, dan d) meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Jalan tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi dengan panjang trase  $\pm$  72 Km merupakan jalan penghubung kota Medan menuju Tebing Tinggi. Trase jalan tol melewati dua kabupaten yaitu Kabupaten Deli Serdang dan Kabupaten Serdang Bedagai, sehingga kegiatan pengadaan tanah dibagi menjadi dua seksi. Seksi I dilaksanakan oleh Pemda Kabupaten Deli Serdang dan Seksi II dilaksanakan oleh Pemda Kabupaten Serdang Bedagai. Pendanaan kegiatan pengadaan tanah jalan tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi berasal dari APBN. Permasalahan yang terjadi di proyek jalan tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi dan jalan akses Bandara Kualanamu non tol, antara lain :

1) Ketidaksepakatan harga tanah.

Terdapat 64 persen tanah di Desa Sena, untuk jalan akses Bandara Kualanamu non tol, terkendala adanya ketidaksepakatan harga. Masyarakat menginginkan tanah milik mereka dihargai sama dengan tanah di Desa Buntu Beribar. Selain di Desa Sena, terdapat ketidaksepakatan atas harga di Desa Buntu Beribar dan Desa Tanjung Morawa B, karena nilai tanah lebih rendah dibandingkan harga pasar.

2) Tanah HGU.

Adanya masyarakat yang menempati tanah PTPN untuk permukiman dan tanah garapan. Mekanisme pembayaran ganti rugi hanya memungkinkan P2T membayarkan uang ganti rugi (UGR) kepada pihak yang tercatat dalam sertifikat. Pada Tanah HGU yang tercatat sebagai pihak yang berhak adalah PTPN, sehingga pihak yang menandatangani penerimaan UGR adalah PTPN. P2T bermaksud menambahkan uang kompensasi masyarakat penggarap tersebut didalam besaran UGR yang diterima PTPN agar uang tersebut dapat diberikan kepada masyarakat penggarap yang terkena dampak pembangunan jalan. Tetapi hal tersebut tidak dapat dilakukan karena seluruh UGR yang diterima / ditandatangani PTPN menjadi aset PTPN yang harus dilaporkan kepada Menteri Negara BUMN untuk tujuan pengembalian aset ke Negara.

3) Tanah Eks HGU.

Tanah Eks HGU adalah tanah bekas perkebunan yang telah habis masa ijin usaha. Tanah eks HGU didiami oleh masyarakat untuk keperluan permukiman, pertanian ataupun usaha. Masyarakat berkenan pindah dari tanah tersebut dengan syarat diberikan kompensasi atas bangunan yang telah mereka bangun dan tempati. Permasalahan diatasi dengan Peraturan Gubernur No. 62 Tahun 2011 sebagai landasan hukum pemberian santunan bagi masyarakat yang menempati tanah Eks HGU. Tanah Sengketa Masyarakat dengan PT. KAI. Ditemukan permasalahan masyarakat menempati dan memiliki sertifikat (Sertifikat Hak Milik) atas tanah yang tercatat sebagai aset milik PT. KAI berdasarkan surat ground card (peta) jaman Belanda.

4) Komitmen Pemerintah Daerah.

Kurang aktifnya Pemerintah Daerah dalam melaksanakan kegiatan pengadaan tanah menuntut Tim Pembebasan Tanah dari Pihak Kementerian Pekerjaan Umum untuk selalu aktif berkoordinasi dan berinisiatif menyelesaikan kelengkapan setiap tahap pengadaan tanah.

Jalan tol Medan-Tebing Tinggi memiliki panjang sekitar 61,72 km, menghubungkan jalan tol yang sudah ada saat ini, yaitu: Belawan, Medan, Tanjung Morawa atau Belmera menuju Bandara Kualanamu dan Kota Tebing Tinggi.

- Paket 1, Tanjung Morawa-Parbarakan sepanjang 10,7 KM.
- Paket 2, Parbarakan-Kualanamu sepanjang 7,1 KM.
- Paket 3, Parbarakan-Lubuk Pakam sepanjang 4,9 KM.
- Paket 4, Lubuk Pakam-Perbaungan sepanjang 12,4 KM.
- Paket 5, Perbaungan-Teluk Mengkudu sepanjang 9,6 KM.
- Paket 6, Teluk Mengku-Sei Rampah sepanjang 7,8 KM.
- Paket 7, Sei Rampah-Tebing Tinggi sepanjang 9,3 KM.

Paket 1 dan 2 sepanjang 17,8 KM dibangun oleh pemerintah, sedangkan Paket 3,4,5,6 dan 7 sepanjang 43,9 KM dibangun oleh Badan Usaha Jalan Tol (PT Jasa Marga Kualanamu Tol).

#### 4.2.2. Gambaran Umum Sentra Ekonomi Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi

Pasar Bengkel sudah ada sejak tahun 1973, terletak di kabupaten Serdang Bedagai (Sergai), daerah kabupaten yang baru dimekarkan pada tahun 2003 lalu dari kabupaten Deli Serdang ini merupakan pasar yang sangat dikenal oleh penduduk Sumatera Utara karena berbagai pelancong yang melewati pasar ini selalu singgah untuk membeli sekedar jajanan atau oleh-oleh untuk keluarga. Bahkan ketenaran Pasar Bengkel (yang *notabene* hanya sebuah desa di pinggir jalan lintas Sumatera) ini, mengalahkan ketenaran Kota Sei Rampah, sebagai ibukota Kabupaten Serdang Bedagai.

Tidak kurang dari 99 pedagang dengan menggunakan kios kecil di pinggir kanan kiri jalan menyemarakkan Pasar Bengkel dengan dagangan hampir sejenis, artinya semua jenis dagangan (seperti yang disebut diatas) yang ada pada satu kios hampir dipastikan ada di kios lain. Karena Pasar Bengkel merupakan pusat jajanan dan oleh-oleh. Aneka jajanan tersebut antara lain: keripik ubi, rengginang, mie yeye, opak, keripik pedas, keripik ubi rambat/ubi jalar, dan berbagai macam jajanan lain, sebahagian khas dari daerah setempat dan sebahagian lain adalah jajanan umum, namun tetap buatan asli pengrajin setempat. Aneka jajanan dan oleh-oleh tersebut sebahagian besar terbuat dari ubi kayu (secara nasional biasa disebut singkong). Jajanan yang sangat terkenal dan menjadi semacam *trade mark*, sudah terharum namanya di se-antero Sumatera Utara dari Pasar bengkel ini adalah Dodol Pasar Bengkel yang terbuat dari ketan (atau istilah setempat dikenal dengan beras pulut). Dodol pasar bengkel terdiri dari berbagai rasa, ada rasa original, nanas, durian, pandan dan lainnya.

Tidak heran jika pada pertengahan tahun 1990-an Pemerintah Deli Serdang mendirikan Pusat Promosi Industri dan Pariwisata Kabupaten Deli Serdang (saat itu wilayah ini belum mekar menjadi Kabupaten Serdang Bedagai) di lokasi Pasar Bengkel ini. Namun sangat disayangkan, lembaga yang bertujuan sangat bagus dan didirikan dengan dana milyaran rupiah ini kini tidak berfungsi.

Multiplier effect yang ditimbulkan dengan keberadaan Pasar Bengkel ini adalah, kini banyak bermunculan bus angkutan antar kota, antar kabupaten, bahkan antar provinsi di pulau Sumatera yang menjadikan Pasar Bengkel sebagai tempat rehat (pemberhentian untuk istirahat). Hal ini terjadi awalnya karena setiap penumpang bus selalu memohon



pada pak sopir untuk berhenti sejenak ketika bus melintas di Pasar Bengkel, para penumpang ingin membeli jajanan untuk sekedar dimakan dalam perjalanan atau oleh-oleh untuk dibawa pulang.

Ratusan jenis makanan kuliner tersedia di Pasar Bengkel baik yang siap santap maupun yang masih butuh pengolahan lagi. Terserah kepada pengunjung. Apakah mau membeli yang langsung bisa dimakan, atau diolah lagi dengan dimasak di rumah. Tidak kurang dari 5 perusahaan angkutan yang kini menjadikan Pasar Bengkel sebagai tempat rehat sekitar 1 jam atau 30 menit saja. Kesan yang muncul terhadap Pasar Bengkel kini menjadi pusat jajanan perjalanan dan wisata kuliner khusus untuk jajanan atau makanan ringan.

### 4.3. Hasil Penelitian

#### 4.3.1. Deskripsi Data Responden

Deskripsi data responden merupakan gambaran hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, untuk memberikan kejelasan mengenai data responden yang berjumlah 30 orang ditentukan dengan perhitungan pengambilan sampel menggunakan rumus Slovin, dari total 50 sentra ekonomi yang terkena dampak akibat pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Deskripsi data respondennya meliputi jenis kelamin, tingkat pendidikan, umur responden, dan pekerjaan utama.

##### a. Jenis Kelamin

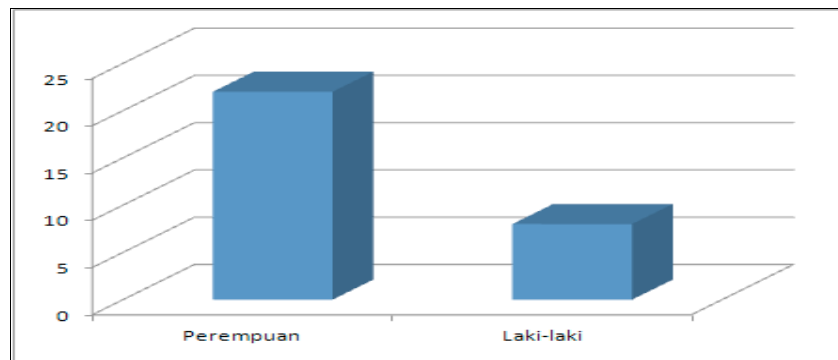
Data jumlah responden menurut jenis kelamin di Pasar Bengkel, Kecamatan Perbaungan yaitu 30 orang yang terdiri dari 22 orang responden perempuan atau 73,33% dan 8 orang responden laki laki atau 23,67%, seperti yang ditunjukkan pada tabel 4.9.

**Tabel 4.9. Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin di Daerah Penelitian**

| No | Jenis Kelamin | Jumlah (Org) | Persentase (%) |
|----|---------------|--------------|----------------|
| 1  | Perempuan     | 22           | 73,33333333    |
| 2  | Laki-laki     | 8            | 26,66666667    |
|    |               | 30           |                |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Perbandingan antara jumlah responden laki-laki dan perempuan di Desa Pasar Bengkel dapat di lihat pada gambar 4.5.



**Gambar 4.5. Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin di Daerah Penelitian**  
Sumber : Data Angket Penelitian 2017

b. Tingkat Umur

Tingkat umur yang menjadi responden dalam penelitian ini beragam, peneliti membagi kedalam lima kelompok umur. Kelompok umur tersebut ditunjukkan pada tabel 4.10.

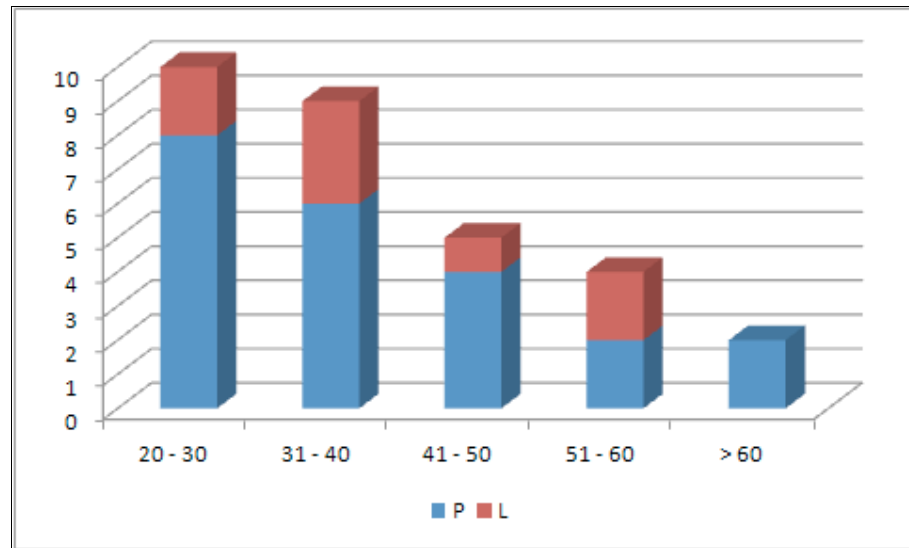
**Tabel 4.10. Jumlah Responden Menurut Tingkat Umur di Daerah Penelitian**

| Kel | Umur    | Responden |   |              |                |
|-----|---------|-----------|---|--------------|----------------|
|     |         | P         | L | Jumlah (Org) | Persentase (%) |
| 1   | 20 - 30 | 8         | 2 | 10           | 33,33          |
| 2   | 31 - 40 | 6         | 3 | 9            | 30,00          |
| 3   | 41 - 50 | 4         | 1 | 5            | 16,67          |
| 4   | 51 - 60 | 2         | 2 | 4            | 13,33          |
| 5   | > 60    | 2         | 2 | 4            | 13,33          |
|     |         | 22        | 8 | 30           | 100            |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Dari tabel 4.10 tingkat umur, jumlah responden pada kelompok pertama yaitu pada rentang umur 20 sampai 30 tahun jumlah 10 orang dengan persentase 33,33%. Jumlah responden kelompok ke dua pada tingkat umur antara 31 sampai 40 tahun dengan persentase sebanyak 30,0%. Kelompok ketiga dengan rentang umur 41 sampai 50 tahun dengan persentase 16,672%. Kelompok keempat dengan rentang umur 51 sampai 60 tahun dengan presentase 13,33%. Kelompok lima dengan rentang umur lebih dari 61 orang dengan responden dua orang perempuan atau

6,67%. Kelompok umur responden yang ada di Pasar Bengkel sebagai responden dapat dilihat pada gambar 4.6.



**Gambar 4.6. Kelompok Umur Responden**

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

c. Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan

Jumlah responden menurut tingkat pendidikan di Pasar Bengkel yang jadi objek penelitian ditunjukkan pada tabel 4.11. Jumlah responden menurut tingkat pendidikan formal di Pasar Bengkel yaitu 8 orang (26,67%) yang tamat SLTP dan tamat SLTA dan Sederajat (73,33%) .

**Tabel 4.11. Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan di Daerah Penelitian**

| Kel | Umur           | Responden |   |              |                |
|-----|----------------|-----------|---|--------------|----------------|
|     |                | P         | L | Jumlah (Org) | Persentase (%) |
| 1   | Tidak Tamat SD | 0         | 0 | 0            | -              |
| 2   | SD             | 0         | 0 | 0            | -              |
| 3   | SMP            | 5         | 3 | 8            | 26,67          |
| 4   | SMA            | 17        | 5 | 22           | 73,33          |
| 5   | PT             | 0         | 0 | 0            | -              |
|     |                | 22        | 8 | 30           | 100            |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

## 2. Data Observasi

Pada penelitian di lapangan, peneliti melakukan pengamatan terlebih dahulu, dari hasil pengamatan untuk dijadikan tambahan data dalam menjawab pada rumusan masalah yang terdapat pada bab satu, peneliti memperoleh beberapa data observasi yang sebelumnya sudah dipersiapkan berupa instrument peneliti yang didasarkan pada indikator variabel yang diamati yaitu indikator aspek sosial dan indikator aspek ekonomi. Namun data observasi sebelum didasarkan pada indikator tersebut terlebih dahulu diperoleh data observasi umum yang terkait dengan persepsi dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat secara umum, yaitu seperti ditunjukkan sebagai berikut:

### 4.3.2. Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Ditinjau dari Aspek Sosial terhadap Perubahan Perilaku Sosial Masyarakat di Jalan Arteri Medan- Tebing Tinggi.

#### a. Kondisi Aksesibilitas

Black (1981) mengatakan bahwa aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Dalam Hurst (1974) dikatakan bahwa aksesibilitas adalah ukuran dari kemudahan (waktu, biaya, atau usaha) dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dalam sebuah sistem. Sementara itu, Edmonds (1994) menyampaikan bahwa indikator aksesibilitas adalah nilai numerik, yang mengindikasikan mudah atau sulitnya untuk mendapatkan akses ke barang-barang dan pelayanan. Kondisi aksesibilitas sebagai dampak dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditunjukkan dalam tabel 4.12.

**Tabel 4.12. Persepsi Responden Atas Aksesibilitas**

| Kondisi Aksesibilitas | Persepsi Responden  |       |                                |                     |                     | Jumlah |
|-----------------------|---------------------|-------|--------------------------------|---------------------|---------------------|--------|
|                       | Sangat Meningkatkan | Mudah | Sama dengan sebelum adanya Tol | Tidak ada Perubahan | Mengalami Penurunan |        |
| Sebelum               | 0                   | 0     | 0                              | 0                   | 0                   | 0      |
| Sesudah               | 14                  | 9     | 7                              | 0                   | 0                   | 30     |
| Jumlah                | 14                  | 9     | 7                              | 0                   | 0                   | 30     |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Dari tabel 4.12 dapat dilihat pada saat setelah adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi:

- 1) Tingkat aksesibilitas menurut persepsi responden sangat meningkat terdapat 16 responden dibawahnya (kedudukan mudah dan sama sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi) dan tidak ada responden di atasnya. Sehingga angka (skornya) adalah 16 dibawah dan 0 di atas.
- 2) Tingkat aksesibilitas menurut persepsi responden mudah terdapat 7 responden dibawahnya (kedudukan sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi) dan terdapat 14 responden di atasnya (kedudukan Sangat Meningkatkan). Sehingga angka (skornya) adalah 7 dibawah dan 14 di atas.
- 3) Tingkat aksesibilitas menurut persepsi responden sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 23 responden di atasnya (kedudukan sangat meningkat dan Mudah). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 23 di atas.
- 4) Tingkat aksesibilitas menurut persepsi responden tidak ada perubahan tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan mengalami penurunan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat meningkat, mudah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.
- 5) Tingkat aksesibilitas menurut persepsi responden mengalami penurunan tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat meningkat, mudah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.

Atas dasar tersebut dapat dihitung nilai theta  $\Phi$  dengan rumus perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$\phi = \frac{\text{Jumlah dibawah} - \text{Jumlah diatas}}{\text{Jumlah seluruh perbandingan}}$$

$$\phi = \frac{(16 + 7) - (14 + 23 + 30 + 30)}{(16 + 7 + 14 + 23 + 30 + 30)} = \frac{23 - 97}{120} = -0,61$$

Dengan demikian nilai Theta sebesar 0,61 yang menunjukkan bahwa koefisien korelasi theta ( $\Phi$ ) adalah sebesar 0,61. Berdasarkan pedoman koefisien korelasi pada tabel korelasi (tabel 4.13.), angka 0,61 terletak pada :

**Tabel 4.13. Nilai Korelasi**

| Nilai Korelasi | Keterangan            |
|----------------|-----------------------|
| 0              | Tidak ada korelasi    |
| 0,00 - 0,25    | Korelasi sangat Lemah |
| 0,25 - 0,50    | Korelasi Cukup        |
| 0,50 - 0,75    | Korelasi Kuat         |
| 0,75 - 0,99    | Korelasi sangat kuat  |
| 1              | Korelasi Sempurna     |

Sumber : Tabel Korelasi Pearson (Seta Basri)

Dengan tingkat hubungan yang kuat, ini menunjukkan bahwa persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi kuat terhadap aspek aksesibilitas.

**b. Pola Hidup Sosial Ekonomi**

Konsep status sosial ekonomi berkaitan erat dengan sistem pelapisan di dalam masyarakat. Soleman mendefinisikan status sebagai posisi seseorang dalam suatu kelompok sehubungan dengan orang lain dalam kelompok tersebut (Soleman, 1987). Sedangkan yang dimaksud dengan status sosial ekonomi ialah tempat atau posisi seseorang secara umum dalam masyarakatnya sehubungan dengan orang lain dalam arti lingkungan pergaulannya, prestisenya, serta hak dan kewajibannya (Soekanto, 2006). Status sosial ekonomi tersebut mempengaruhi posisi sosial seseorang dalam stratifikasi sosial masyarakatnya. Stratifikasi didefinisikan sebagai perbedaan anggota masyarakat baik dari jenis pekerjaan, tingkat pendidikan, penghasilan, serta kekayaan yang dimilikinya berdasarkan status yang dimiliki, baik status utama, status yang diraih maupun status yang diperoleh (Soemarjan & Soemardi). Kondisi pola hidup sosial ekonomi sebagai dampak dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditunjukkan dalam tabel 4.14.

**Tabel 4.14. Persepsi Responden Pola Hidup Sosial Ekonomi**

| Pola Hidup Sosial Ekonomi | Persepsi Responden |         |                                   |                        |                        | Jumlah |
|---------------------------|--------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|------------------------|--------|
|                           | Sangat berubah     | Berubah | Sama dengan<br>sebelum adanya Tol | Tidak ada<br>Perubahan | Mengalami<br>Penurunan |        |
| Sebelum                   | 0                  | 0       | 0                                 | 0                      | 0                      | 0      |
| Sesudah                   | 12                 | 10      | 8                                 | 0                      | 0                      | 30     |
| Jumlah                    | 12                 | 10      | 8                                 | 0                      | 0                      | 30     |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Dari tabel 4.14 dapat dilihat pada saat setelah adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi:

- 1) Pola hidup sosial ekonomi menurut persepsi responden sangat berubah terdapat 18 responden dibawahnya (kedudukan berubah dan sama sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi) dan tidak ada responden di atasnya. Sehingga angka (skornya) adalah 18 dibawah dan 0 di atas.
- 2) Pola hidup sosial ekonomi menurut persepsi responden berubah terdapat 8 responden dibawahnya (kedudukan sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi) dan terdapat 12 responden di atasnya (kedudukan Sangat berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 8 dibawah dan 12 di atas.
- 3) Pola hidup sosial ekonomi menurut persepsi responden sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 22 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah dan berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 22 di atas.
- 4) Pola hidup sosial ekonomi menurut persepsi responden tidak ada perubahan tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan mengalami penurunan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.
- 5) Pola hidup sosial ekonomi menurut persepsi responden mengalami penurunan tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.

Atas dasar tersebut dapat dihitung nilai theta  $\Phi$  dengan rumus perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$\phi = \frac{\text{Jumlah dibawah} - \text{Jumlah diatas}}{\text{Jumlah seluruh perbandingan}}$$

$$\phi = \frac{(18 + 8) - (12 + 22 + 30 + 30)}{(18 + 8 + 12 + 22 + 30 + 30)} = \frac{26 - 94}{120} = -0,56$$

Dengan demikian nilai Theta sebesar 0,56 yang menunjukkan bahwa koefisien korelasi theta ( $\Phi$ ) adalah sebesar 0,56. Berdasarkan pedoman koefisien korelasi pada tabel korelasi (tabel 4.13.), angka 0,56 terletak pada kondisi korelasi kuat. Hal ini menunjukkan bahwa dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dipersepsikan memiliki hubungan yang kuat dengan pola hidup sosial ekonomi.

#### c. Perumahan dan Pemanfaatan Sarana Prasana

Pembangunan yang tepat tentunya akan memberikan dampak yang positif apabila dikelola dengan baik, akan tetapi pembangunan yang berjalan seringkali terkendala terhadap ketersediaan lahan khususnya lahan perkotaan. Pendekatan kawasan berorientasi pada pencapaian atau terwujudnya fungsi tertentu dari suatu kawasan, sedangkan pendekatan tata ruang mengarah pada penentuan lokasi pembangunan yang tepat. Kedua pendekatan tersebut mengarah kepada pencapaian efektivitas dan efisiensi pembangunan.

Fenomena perubahan tata guna lahan sebagai dampak dari pembangunan jalan tol sering kali dapat diamati secara langsung. Seiring dengan proses pembangunan dan peningkatan akibat adanya perkembangan penduduk, maka permintaan akan lahan semakin tinggi sedangkan lahan semakin menurun, akibatnya banyak terjadi perubahan-perubahan pemanfaatan lahan baik yang sesuai maupun menyimpang dari rencana tata ruang yang ada dalam proses pembangunan perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana yang ada. Dengan adanya pembangunan jalan tol, sektor perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana tentu mengalami perubahan. Tidak terkecuali perubahan dari daerah yang terkena dampak negatif akan mengalami perubahan.

Persepsi masyarakat di wilayah jalan arteri sebagai akibat pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditunjukkan dalam tabel 4.15.



**Tabel 4.15. Persepsi Responden terhadap Perumahan dan Pemanfaatan Sarana dan Prasarana**

| Perumahan dan Pemanfaatan Sarana Prasarana | Persepsi Responden |         |                                |                     |                     | Jumlah |
|--|--------------------|---------|--------------------------------|---------------------|---------------------|--------|
|  | Sangat berubah     | Berubah | Sama dengan sebelum adanya Tol | Tidak ada Perubahan | Mengalami Penurunan |        |
| Sebelum                                    | 0                  | 0       | 0                              | 0                   | 0                   | 0      |
| Sesudah                                    | 15                 | 8       | 2                              | 2                   | 3                   | 30     |
| Jumlah                                     | 15                 | 8       | 2                              | 2                   | 3                   | 30     |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

- 1) Perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana menurut persepsi responden sangat berubah terdapat 15 responden dibawahnya (kedudukan berubah dan sama sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi, tidak ada perubahan, dan mengalami penurunan) dan tidak ada responden di atasnya. Sehingga angka (skornya) adalah 15 dibawah dan 0 di atas.
- 2) Perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana menurut persepsi responden berubah terdapat 7 responden dibawahnya (kedudukan sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi, tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 15 responden di atasnya (kedudukan Sangat berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 7 dibawah dan 15 di atas.
- 3) Perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana menurut persepsi responden sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi terdapat 5 responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 23 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah dan berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 5 dibawah dan 23 di atas.
- 4) Perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana menurut persepsi responden tidak ada perubahan terdapat 3 responden dibawahnya (kedudukan mengalami penurunan) dan terdapat 25 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 3 dibawah dan 25 di atas.
- 5) Perumahan dan pemanfaatan sarana prasarana menurut menurut persepsi responden mengalami penurunan 0 terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada

perubahan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 27 di atas.

Atas dasar tersebut dapat dihitung nilai theta  $\Phi$  dengan rumus perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$\phi = \frac{\text{Jumlah dibawah} - \text{Jumlah diatas}}{\text{Jumlah seluruh perbandingan}}$$

$$\phi = \frac{(15 + 7 + 5 + 3 + 2) - (15 + 23 + 25 + 27)}{(15 + 7 + 5 + 3 + 15 + 23 + 25 + 27)} = \frac{30 - 90}{120} = -0,50$$

Dengan demikian nilai Theta sebesar 0,50 yang menunjukkan bahwa koefisien korelasi theta ( $\Phi$ ) adalah sebesar 0,50. Berdasarkan pedoman koefisien korelasi pada tabel korelasi (tabel 4.13.), angka 0,50 terletak pada kondisi korelasi kuat. Hal ini menunjukkan bahwa dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dipersepsikan memiliki hubungan yang kuat dengan perubahan konsep perumahan dan pemanfaatan sarana dan prasarana.

#### d. Pemanfaatan Teknologi

Teknologi menyebabkan perubahan mendasar pada masyarakat dan organisasi yang telah menjadi kenyataan, dan budaya E-Life Style sebagai realita kehidupan bahwa hampir setiap aspek kehidupan manusia telah dipengaruhi oleh media elektronik (komputer). Perkembangan teknologi informasi telah merambah ke berbagai bidang dan pada kenyataannya perkembangan teknologi informasi dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi suatu pekerjaan. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi merupakan satu hal yang tidak dapat dihindari oleh seluruh aspek kehidupan masyarakat. Saat ini teknologi informasi sudah banyak digunakan sebagai pendukung proses bisnis di berbagai instansi. Selama dua puluh tahun terakhir perubahan untuk implementasi sistem informasi dalam organisasi telah meningkat (Oudahi, 2008). Modernisasi teknologi informasi dan komunikasi sebagai pendukung proses bisnis juga berdampak pada kemajuan suatu organisasi. Namun dalam praktiknya, implementasi dan pembaharuan teknologi informasi bukan berarti berlangsung tanpa masalah.

Persepsi masyarakat di wilayah arteri jalan sebagai akibat pembangunan jalan tol medan tebing ditunjukkan dalam tabel 4.16.

**Tabel 4.16. Persepsi Responden terhadap Pemanfaatan Teknologi**

| Pemanfaatan Teknologi | Persepsi Responden |         |                                   |                        |                        | Jumlah |
|-----------------------|--------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|------------------------|--------|
|                       | Sangat berubah     | Berubah | Sama dengan<br>sebelum adanya Tol | Tidak ada<br>Perubahan | Mengalami<br>Penurunan |        |
| Sebelum               | 0                  | 0       | 0                                 | 0                      | 0                      | 0      |
| Sesudah               | 18                 | 10      | 2                                 | 0                      | 0                      | 30     |
| Jumlah                | 18                 | 10      | 2                                 | 0                      | 0                      | 30     |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

- 1) Pemanfaatan Teknologi menurut persepsi responden sangat berubah terdapat 12 responden dibawahnya (kedudukan berubah dan sama sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi, tidak ada perubahan, dan mengalami penurunan) dan tidak ada responden di atasnya. Sehingga angka (skornya) adalah 18 dibawah dan 0 di atas.
- 2) Pemanfaatan Teknologi menurut persepsi responden berubah terdapat 2 responden dibawahnya (kedudukan sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi, tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 18 responden di atasnya (kedudukan Sangat berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 2 dibawah dan 18 di atas.
- 3) Pemanfaatan Teknologi menurut persepsi responden sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 28 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah dan berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 28 di atas.
- 4) Pemanfaatan Teknologi menurut persepsi responden tidak ada perubahan tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan mengalami penurunan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.
- 5) Pemanfaatan Teknologi menurut persepsi responden mengalami penurunan 0 terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan) dan terdapat 30

responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.

Atas dasar tersebut dapat dihitung nilai theta  $\Phi$  dengan rumus perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$\phi = \frac{\text{Jumlah dibawah} - \text{Jumlah diatas}}{\text{Jumlah seluruh perbandingan}}$$

$$\phi = \frac{(18 + 2) - (18 + 28 + 30 + 30)}{(18 + 2 + 18 + 28 + 30 + 30)} = \frac{20 - 106}{126} = -0,68$$

Dengan demikian nilai Theta sebesar 0,68 yang menunjukkan bahwa koefisien korelasi theta ( $\Phi$ ) adalah sebesar 0,80. Berdasarkan pedoman koefisien korelasi pada tabel korelasi (tabel 4.13.), angka 0,80 terletak pada kondisi korelasi kuat. Hal ini menunjukkan bahwa dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dipersepsikan memiliki hubungan yang kuat dengan perubahan pemanfaatan teknologi.

#### e. Perubahan Perilaku Masyarakat

Ketersediaan akan sarana infrastruktur yang ada di Indonesia sekarang ini semakin meningkat. Hal tersebut, seiring dengan perkembangan zaman yang semakin maju dan kebutuhan masyarakat yang semakin meningkat serta berkembang. Pengadaan infrastruktur tersebut dapat menunjang kehidupan suatu negara lebih maju dibandingkan dengan sebelumnya. Adanya suatu pembangunan infrastruktur jalan tol dapat memberikan peranan yang sangat vital dalam mewujudkan pemenuhan hak dasar rakyat seperti sandang, pangan, papan, rasa aman, pendidikan, kesehatan, dan lain-lain, dengan demikian infrastruktur dapat dikatakan sebagai modal esensial masyarakat. Pembangunan infrastruktur merupakan suatu pembangunan materil, terlihat secara nyata. Adanya suatu pembangunan yang dilakukan memiliki pengaruh terhadap bidang-bidang kehidupan yang ada di dalam masyarakat. Khusus untuk pembangunan infrastruktur sendiri, pembangunan tersebut lebih berpengaruh pesat pada bidang pertumbuhan ekonomi yang menjadikan suatu negara dapat lebih berkembang.

Persepsi masyarakat di wilayah jalan arteri sebagai akibat pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditunjukkan dalam tabel 4.17.

**Tabel 4.17. Persepsi Responden terhadap Perilaku Perubahan Masyarakat**

| Prilaku Perubahan Masyarakat | Persepsi Responden |         |                                   |                        |                        | Jumlah |
|------------------------------|--------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|------------------------|--------|
|                              | Sangat berubah     | Berubah | Sama dengan<br>sebelum adanya Tol | Tidak ada<br>Perubahan | Mengalami<br>Penurunan |        |
| Sebelum                      | 0                  | 0       | 0                                 | 0                      | 0                      | 0      |
| Sesudah                      | 8                  | 10      | 8                                 | 4                      | 0                      | 30     |
| Jumlah                       | 8                  | 10      | 8                                 | 4                      | 0                      | 30     |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

- 1) Perubahan Perilaku Masyarakat menurut persepsi responden sangat berubah terdapat 22 responden dibawahnya (kedudukan berubah dan sama sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi, tidak ada perubahan, dan mengalami penurunan) dan tidak ada responden di atasnya. Sehingga angka (skornya) adalah 22 dibawah dan 0 di atas.
- 2) Perubahan Perilaku Masyarakat menurut persepsi responden berubah terdapat 12 responden dibawahnya (kedudukan sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi, tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 8 responden di atasnya (kedudukan Sangat berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 12 dibawah dan 8 di atas.
- 3) Perubahan Perilaku Masyarakat menurut persepsi responden sama dengan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi terdapat 4 responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan dan mengalami penurunan) dan terdapat 18 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah dan berubah). Sehingga angka (skornya) adalah 4 dibawah dan 18 di atas.
- 4) Perubahan Perilaku Masyarakat menurut persepsi responden tidak ada perubahan tidak terdapat responden dibawahnya (kedudukan mengalami penurunan) dan terdapat 30 responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.
- 5) Perubahan Perilaku Masyarakat menurut persepsi responden mengalami penurunan 0 terdapat responden dibawahnya (kedudukan tidak ada perubahan) dan terdapat 30

responden di atasnya (kedudukan sangat berubah, berubah dan sama dengan sebelum adanya tol). Sehingga angka (skornya) adalah 0 dibawah dan 30 di atas.

Atas dasar tersebut dapat dihitung nilai theta  $\Phi$  dengan rumus perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$\phi = \frac{\text{Jumlah dibawah} - \text{Jumlah diatas}}{\text{Jumlah seluruh perbandingan}}$$

$$\phi = \frac{(22 + 12 + 18) - (12 + 18 + 30 + 30)}{(22 + 12 + 18 + 12 + 18 + 30 + 30)} = \frac{52 - 90}{142} = -0,26$$

Dengan demikian nilai Theta sebesar 0,26 yang menunjukkan bahwa koefisien korelasi theta ( $\Phi$ ) adalah sebesar 0,26. Berdasarkan pedoman koefisien korelasi pada tabel korelasi (tabel 4.13.), angka 0,26 terletak pada kondisi korelasi cukup. Hal ini menunjukkan bahwa dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dipersepsikan memiliki hubungan yang cukup kuat dengan perubahan perilaku masyarakat.

#### **4.3.3. Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Ditinjau dari Aspek Ekonomi terhadap Perubahan Perilaku Ekonomi Masyarakat di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi**

##### **a. Kegiatan Ekonomi Baru**

Pembangunan jalan telah mendorong tumbuh dan berkembangnya usaha usaha baru seperti usaha industri kecil, jasa angkutan, material bahan bangunan dan lain lain. Dampak yang terjadi ini sebagai akibat akses jalan yang mudah dan murah mendorong masyarakat melakukan usaha-usaha ekonomi dengan satu tujuan yaitu meningkatkan pendapatannya. Selain itu, akses jalan juga mendorong penyebaran pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah maupun masyarakat sehingga menyebabkan keterlibatan masyarakat semakin meningkat. Namun disisi lain juga mengakibatkan adanya kegiatan ekonomi baru sebagai akibat dari dampak negatif pembangunan jalan tol. Seperti yang terjadi untuk wilayah Pasar Bengkel, Kecamatan Perbaungan terjadi perubahan kegiatan ekonomi baru seperti ditunjukkan dalam tabel 4.18.

**Tabel 4.18. Persepsi Responden terhadap Kegiatan Ekonomi Baru**

| Kegiatan Ekonomi | Persepsi Responden |    |         |     |                  |    |                 |     |                     |    | Jumlah |
|------------------|--------------------|----|---------|-----|------------------|----|-----------------|-----|---------------------|----|--------|
|                  | Sama dengan        |    |         |     |                  |    |                 |     |                     |    |        |
|                  | Sangat Berubah     |    | Berubah |     | adanya Jalan Tol |    | Sedikit Berubah |     | Mengalami Penurunan |    |        |
|                  |                    |    |         |     |                  |    |                 |     |                     |    |        |
| fo               | fe                 | fo | fe      | fo  | fe               | fo | fe              | fo  | fe                  |    |        |
| Sebelum          | 1                  | 6  | 2       | 2,5 | 20               | 14 | 2               | 2,5 | 5                   | 5  | 60     |
| Sesudah          | 10                 | 6  | 3       | 2,5 | 9                | 14 | 3               | 2,5 | 5                   | 5  | 60     |
| Jumlah           | 11                 |    | 5       |     | 29               |    | 5               |     | 10                  | 10 | 120    |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Dari tabel tersebut, dilakukan prosedur analisis statistika chi kuadrat dengan menggunakan perhitungan, seperti yang diperlihatkan pada tabel 4.19.

**Tabel 4.19. Komputasi Chi Kuadrat Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Kegiatan Ekonomi**

| Kegiatan Ekonomi                     | fo    | fe    | fo-fe  | (fo-fe) <sup>2</sup> | (fo-fe) <sup>2</sup> /fe |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|----------------------|--------------------------|
| Sebelum adanya Jalan Tol             |       |       |        |                      |                          |
| Sangat Berubah                       | 1,00  | 6,00  | (5,00) | 25,00                | 4,17                     |
| Berubah                              | 2,00  | 2,50  | (0,50) | 0,25                 | 0,10                     |
| Sama dengan sebelum adanya Jalan Tol | 20,00 | 14,00 | 6,00   | 36,00                | 2,57                     |
| Sedikit Berubah                      | 2,00  | 2,50  | (0,50) | 0,25                 | 0,10                     |
| Mengalami Penurunan                  | 5,00  | 5,00  | -      | -                    | -                        |
| Setelah Adanya Jalan Tol             |       |       |        |                      |                          |
| Sangat Berubah                       | 10,00 | 6,00  | 4,00   | 16,00                | 2,67                     |
| Berubah                              | 3,00  | 2,50  | 0,50   | 0,25                 | 0,10                     |
| Sama dengan sebelum adanya Jalan Tol | 9,00  | 14,00 | (5,00) | 25,00                | 1,79                     |
| Sedikit Berubah                      | 3,00  | 2,50  | 0,50   | 0,25                 | 0,10                     |
| Mengalami Penurunan                  | 5,00  | 5,00  | -      | -                    | -                        |
| Jumlah                               | 60,00 | 60,00 | -      | 103,00               | 11,59                    |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Jadi  $\chi^2$  hitung adalah sebesar 11,59 dengan tingkat signifikansi 5% t tabel senilai 9,488. Berdasarkan perhitungan dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, artinya terdapat pengaruh yang signifikan terhadap kegiatan ekonomi sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentral ekonomi Pasar Bengkel. Untuk mengetahui hubungan antara keberadaan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dengan kegiatan ekonomi di wilayah jalan arteri Pasar Bengkel dan mengukur

tingkat korelasinya, maka digunakan prosedur statistik koefisien kontingensi dengan membandingkan nilai  $C$  dan  $C_{maks}$  sebagai berikut:

$$C = \sqrt{\frac{x^2}{N + x^2}} = \sqrt{\frac{11,59}{30 + 11,59}} = \sqrt{0.27867} = 0,5279$$

Sedangkan  $C_{maks}$  adalah sebagai berikut :

$$C_{maks} = \sqrt{\frac{m-1}{m}} = \sqrt{\frac{2-1}{2}} = \sqrt{0.25} = 0,71$$

$$c = \frac{C}{C_{maks}} = \frac{0,5279}{0,71} = 0,74$$

Termasuk ke dalam  $0,60 < C < 0,80$   $C_{max} = 0,60 < 0,74 < 0,80$   $C_{max}$ .

Korelasi tinggi artinya keberadaan jalan tol Medan-Tebing Tinggi berkorelasi tinggi terhadap kegiatan ekonomi di sentra ekonomi jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.

#### **b. Efisiensi Biaya Transportasi**

Efisiensi transportasi adalah suatu ukuran besarnya biaya (dalam rupiah, waktu, energi atau tambahan lainnya) untuk menggerakkan sesuatu dalam hal ini bisa (penumpang ataupun barang) dari satu tempat ke tempat lain. Efisiensi transportasi ini tergantung kepada karakteristik mode angkutan yang digunakan. Biaya transportasi merupakan biaya yang harus dikeluarkan oleh para pengguna jalan dari tempat asal ke daerah tujuan. Besar biaya transportasi itu sendiri berbanding lurus dengan jarak tempuh. Karenanya biaya transportasi berperan dalam penentuan apakah seseorang akan mempergunakan jalan tol atau jalan non tol. Dengan adanya jalan tol maka efisiensi biaya transportasi dipersepsikan akan mengalami perubahan. Atas dasar tersebut, dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap aspek ekonomi yang ditinjau dari efisiensi biaya transportasi dipersepsikan oleh masyarakat wilayah penelitian ditunjukkan dalam tabel 4.20.



**Tabel 4.20. Persepsi Responden terhadap Efisiensi Biaya Transportasi**

| Efisiensi Biaya Transportasi | Persepsi Responden |     |         |    |                      |    |                 |     |                     |    | Jumlah |
|------------------------------|--------------------|-----|---------|----|----------------------|----|-----------------|-----|---------------------|----|--------|
|                              | Sangat Berubah     |     | Berubah |    | sebelum adanya Jalan |    | Sedikit Berubah |     | Mengalami Penurunan |    |        |
|                              | fo                 | fe  | fo      | fe | fo                   | fe | fo              | fe  | fo                  | fe |        |
| Sebelum                      | 0                  | 4,5 | 3       | 4  | 18                   | 13 | 5               | 4,5 | 4                   | 4  | 60     |
| Sesudah                      | 9                  | 4,5 | 5       | 4  | 8                    | 13 | 4               | 4,5 | 4                   | 4  | 60     |
| Jumlah                       | 9                  |     | 8       |    | 26                   |    | 9               |     | 8                   | 8  | 120    |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Dari tabel tersebut, dilakukan prosedur analisis statistika chi kuadrat dengan menggunakan perhitungan, seperti yang diperlihatkan pada tabel 4.21.

**Tabel 4.21. Komputasi Chi Kuadrat Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Efisiensi Biaya Transportasi**

| Efisiensi Biaya Transportasi         | fo    | fe    | fo - fe | (fo-fe) <sup>2</sup> | (fo-fe) <sup>2</sup> /fe |
|--------------------------------------|-------|-------|---------|----------------------|--------------------------|
| <b>Sebelum adanya Jalan Tol</b>      |       |       |         |                      |                          |
| Sangat Berubah                       | -     | 4,50  | (4,50)  | 20,25                | 4,50                     |
| Berubah                              | 3,00  | 4,00  | (1,00)  | 1,00                 | 0,25                     |
| Sama dengan sebelum adanya Jalan Tol | 18,00 | 13,00 | 5,00    | 25,00                | 1,92                     |
| Sedikit Berubah                      | 5,00  | 4,50  | 0,50    | 0,25                 | 0,06                     |
| Mengalami Penurunan                  | 4,00  | 4,00  | -       | -                    | -                        |
| <b>Setelah Adanya Jalan Tol</b>      |       |       |         |                      |                          |
| Sangat Berubah                       | 9,00  | 4,50  | 4,50    | 20,25                | 4,50                     |
| Berubah                              | 5,00  | 4,00  | 1,00    | 1,00                 | 0,25                     |
| Sama dengan sebelum adanya Jalan Tol | 8,00  | 13,00 | (5,00)  | 25,00                | 1,92                     |
| Sedikit Berubah                      | 4,00  | 4,50  | (0,50)  | 0,25                 | 0,06                     |
| Mengalami Penurunan                  | 4,00  | 4,00  | -       | -                    | -                        |
| Jumlah                               | 60,00 | 60,00 | -       | 93,00                | 13,46                    |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Jadi  $\chi^2$  hitung adalah sebesar 13,46 dengan tingkat signifikansi 5% t tabel senilai 9,488. Berdasarkan perhitungan dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, artinya terdapat pengaruh yang signifikan terhadap efisiensi biaya transportasi sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentral ekonomi Pasar Bengkel. Untuk mengetahui hubungan antara keberadaan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dengan kegiatan ekonomi di wilayah jalan arteri Pasar Bengkel dan mengukur tingkat korelasinya, maka digunakan prosedur statistik koefisien kontingensi dengan membandingkan nilai  $C$  dan  $C_{maks}$  sebagai berikut:

$$C = \sqrt{\frac{x^2}{N + x^2}} = \sqrt{\frac{13,46}{30 + 13,46}} = \sqrt{0.3097} = 0,5565$$

Sedangkan C maks adalah sebagai berikut :

$$C_{maks} = \sqrt{\frac{m-1}{m}} = \sqrt{\frac{2-1}{2}} = \sqrt{0.25} = 0,71$$

$$c = \frac{C}{C_{maks}} = \frac{0,5565}{0,71} = 0,78$$

Termasuk ke dalam  $0,60 < C < 0,80$   $C_{maks} = 0,60 < 0,78 < 0,80$   $C_{maks}$ .

Korelasi tinggi artinya keberadaan jalan tol Medan-Tebing Tinggi berkorelasi tinggi terhadap efisiensi biaya transportasi di sentra ekonomi jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.

### c. Tingkat Pendapatan

Pendapatan dapat dibagi menjadi dua pengertian, yaitu: (1) pendapatan kotor, yaitu seluruh pendapatan yang diperoleh seseorang pengusaha selama satu tahun yang dapat diperhitungkan dari hasil penjualan atau pertukaran hasil produksi yang dinilai dalam rupiah berdasarkan harga per satuan berat pada saat pemungutan hasil; (2) pendapatan bersih, yaitu seluruh pendapatan yang diperoleh pengusaha dalam satu tahun dikurangi dengan biaya produksi selama proses produksi. Biaya produksi meliputi biaya riil tenaga kerja dan biaya riil sarana produksi. Pendapatan dipengaruhi oleh jenis pekerjaan yang ditekuni, baik pekerjaan pokok maupun pekerjaan sampingan. Berdasarkan hasil penelitian, secara umum pendapatan masyarakat yang terkena jalan tol masih belum banyak mengalami perubahan. Dampak pembangunan jalan tol terhadap aspek ekonomi ditinjau dari indikator persepsi pendapatan masyarakat yang terkena dampak disekitar wilayah jalan arteri ditunjukkan dalam tabel 4.22.

**Tabel 4.22. Persepsi Responden terhadap Tingkat Pendapatan**

| Tingkat Pendapatan | Persepsi Responden |    |         |    |  |    |                 |     |                     |     | Jumlah |
|--------------------|--------------------|----|---------|----|--|----|-----------------|-----|---------------------|-----|--------|
|                    | Sangat Berubah     |    | Berubah |    | Sama dengan<br>sebelum<br>adanya Jalan Tol |    | Sedikit Berubah |     | Mengalami Penurunan |     |        |
|                    |                    |    |         |    |  |    |                 |     |                     |     |        |
|                    | fo                 | fe | fo      | fe | fo   | fe | fo              | fe  | fo                  | fe  |        |
| Sebelum            | 5                  | 10 | 8       | 9  | 11   | 7  | 5               | 3,5 | 1                   | 0,5 | 60     |
| Sesudah            | 15                 | 10 | 10      | 9  | 3  | 7  | 2               | 3,5 | 0                   | 0,5 | 60     |
| Jumlah             | 20                 |    | 18      |    | 14   |    | 7               |     | 1                   | 1   | 120    |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Dari tabel tersebut, dilakukan prosedur analisis statistika chi kuadrat dengan menggunakan perhitungan, seperti yang diperlihatkan pada tabel 4.23.

**Tabel 4.23. Komputasi Chi Kuadrat Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Tingkat Pendapatan**

| Tingkat Pendapatan                   | fo    | fe    | fo-fe  | (fo-fe) <sup>2</sup> | (fo-fe) <sup>2</sup> /fe |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|----------------------|--------------------------|
| <b>Sebelum adanya Jalan Tol</b>      |       |       |        |                      |                          |
| Sangat Berubah                       | 5,00  | 10,00 | (5,00) | 25,00                | 2,50                     |
| Berubah                              | 8,00  | 9,00  | (1,00) | 1,00                 | 0,11                     |
| Sama dengan sebelum adanya Jalan Tol | 11,00 | 7,00  | 4,00   | 16,00                | 2,29                     |
| Sedikit Berubah                      | 5,00  | 3,50  | 1,50   | 2,25                 | 0,64                     |
| Mengalami Penurunan                  | 1,00  | 0,50  | 0,50   | 0,25                 | 0,50                     |
| <b>Setelah Adanya Jalan Tol</b>      |       |       |        |                      |                          |
| Sangat Berubah                       | 15,00 | 10,00 | 5,00   | 25,00                | 2,50                     |
| Berubah                              | 10,00 | 9,00  | 1,00   | 1,00                 | 0,11                     |
| Sama dengan sebelum adanya Jalan Tol | 3,00  | 7,00  | (4,00) | 16,00                | 2,29                     |
| Sedikit Berubah                      | 2,00  | 3,50  | (1,50) | 2,25                 | 0,64                     |
| Mengalami Penurunan                  | -     | 0,50  | (0,50) | 0,25                 | 0,50                     |
| Jumlah                               | 60,00 | 60,00 | -      | 89,00                | 12,08                    |

Sumber : Data Angket Penelitian 2017

Jadi  $\chi^2$  hitung adalah sebesar 12,08 dengan tingkat signifikansi 5% t tabel senilai 9,488. Berdasarkan perhitungan dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, artinya terdapat pengaruh yang signifikan terhadap tingkat pendapatan sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentral ekonomi Pasar Bengkel. Untuk mengetahui hubungan antara keberadaan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dengan kegiatan ekonomi di wilayah jalan arteri Pasar Bengkel dan mengukur tingkat korelasinya, maka digunakan prosedur statistik koefisien kontingensi dengan membandingkan nilai C dan  $C_{maks}$  sebagai berikut:

$$C = \sqrt{\frac{x^2}{N + x^2}} = \sqrt{\frac{12,08}{30 + 12,08}} = \sqrt{0.2871} = 0,5358$$

Sedangkan C maks adalah sebagai berikut :

$$C_{\max s} = \sqrt{\frac{m-1}{m}} = \sqrt{\frac{2-1}{2}} = \sqrt{0.25} = 0,71$$

$$c = \frac{C}{C_{\max s}} = \frac{0,5358}{0,71} = 0,7546$$

Termasuk ke dalam  $0,60 < C < 0,80$   $C_{\max} = 0,60 < 0,75 < 0,80$   $C_{\max}$ .

Korelasi tinggi artinya keberadaan jalan tol Medan-Tebing Tinggi berkorelasi tinggi terhadap tingkat pendapatan di sentra ekonomi jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.

#### **4.3.4. Analisis SWOT untuk Menentukan Solusi Strategi Pemberdayaan Sentra Ekonomi di Wilayah Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi**

Setelah melihat aspek hubungan dan pengaruh dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap sentra ekonomi di jalan arteri baik dari aspek sosial maupun aspek ekonomi, selanjutnya dianalisis dengan mempergunakan analisis SWOT untuk melihat berbagai kondisi riil dari sentra ekonomi yang ada di wilayah Pasar Bengkel sebagai wilayah yang terkena dampak secara negatif akibat pembangunan jalan tol tersebut. Setelah mengumpulkan informasi yang berpengaruh terhadap sentra ekonomi di wilayah jalan arteri, dengan kasus Pasar Bengkel selanjutnya adalah memanfaatkan informasi tersebut ke dalam rumusan strategi. Alat yang dipakai untuk menyusun strategi adalah matrik SWOT. Analisis SWOT digunakan untuk mengetahui strategi apa yang digunakan setelah melihat kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang dimiliki sentra industri di wilayah Pasar Bengkel, baik secara internal maupun eksternal.

##### **a. Aspek Internal dan Eksternal**

Aspek internal diperoleh dari hasil wawancara dengan responden dilihat dari sumber daya alam (SDA), permodalan dan teknologi. Aspek internal dibedakan menjadi kekuatan dan kelemahan yang terdapat pada sentra ekonomi pengusaha industri di wilayah Pasar Bengkel. Faktor kekuatan dan kelemahan ditentukan berdasarkan hasil

analisis dan wawancara dan kuesioner dari responden, rating dan bobot dihasilkan melalui penilaian prioritas dari hasil wawancara dan observasi juga melalui fokus group diskusi.

Faktor strategi internal dan hasil penilaian bobot dan rating dari faktor internal sentra ekonomi di Pasar Bengkel dijelaskan pada tabel 4.24.

**Tabel 4.24. Matrik IFAS**

| Matrik Analisis Internal Factor Analysis Summary (IFAS)                      |       |        |       |
|--|-------|--------|-------|
| Faktor Strategi Internal   | Bobot | Rating | Nilai |
| <b>Kekuatan</b>  |       |        |       |
| Modal Awal Pendirian usaha termasuk ringan                                   | 0,15  | 3      | 0,45  |
| Banyaknya unit barang yang terjual sama dengan jumlah barang yang diproduksi | 0,15  | 3      | 0,45  |
| Peralatan Produksi bisa menggunakan alat yang masih sederhana                | 0,15  | 4      | 0,60  |
| <b>Sub Total</b>   |       |        | 1,50  |
| <b>Kelemahan</b>   |       |        |       |
| Rendahnya kualitas SDM baik untuk pelaku usaha maupun tenaga kerja           | 0,25  | 1      | 0,25  |
| Modal Usaha yang dimiliki terbatas   | 0,15  | 2      | 0,30  |
| Belum punya daerah pemasaran yang tetap, terbatas informasi pasar            | 0,15  | 2      | 0,30  |
| <b>Sub Total</b>   |       |        | 0,85  |
| <b>Total</b>   | 1,00  |        | 2,35  |

Sumber : Hasil Olahan

Berdasarkan matriks tersebut ditunjukkan bahwa total nilai UKM dalam matrik IFAS sebesar 2,35.

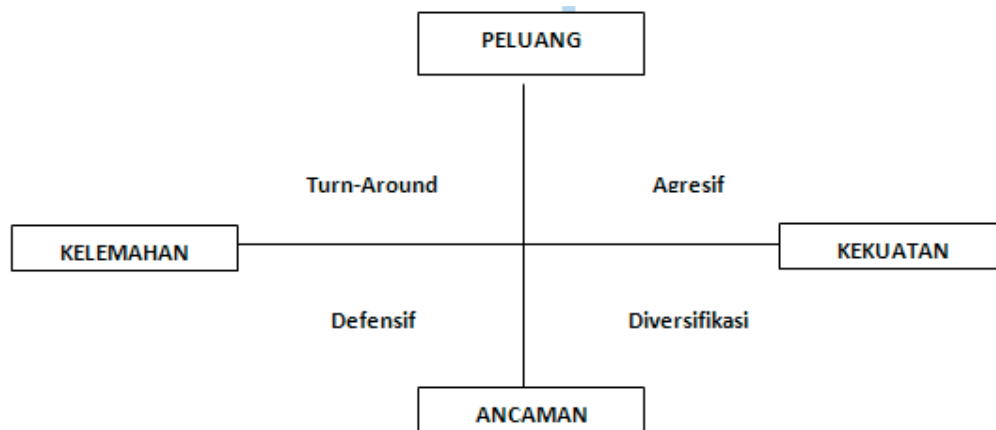
Selanjutnya dilakukan analisis faktor eksternal melalui matriks EFAS (Eksternal Factors Analysis Summary), yang hasilnya ditunjukkan pada tabel 4.25.

**Tabel 4.25. Matrik EFAS**

| Matrik Analisis Eksternal Factor Analysis Summary (EFAS)             |             |        |             |
|--|-------------|--------|-------------|
| Faktor Strategi Eksternal  | Bobot       | Rating | Nilai       |
| <b>PELUANG</b>   |             |        |             |
| Tingkat ketersediaan tenaga kerja diwilayah sekitar banyak dan murah | 0,19        | 4      | 0,76        |
| Ketersediaan bahan baku yang mudah                                   | 0,16        | 3      | 0,48        |
| Tingkat Permintaan Produk tinggi                                     | 0,09        | 2      | 0,18        |
| Produk merupakan salah satu Brand Image Pasar Bengkel                | 0,09        | 2      | 0,18        |
| Sub Total  | 0,53        |        | 1,60        |
| <b>ANCAMAN</b>   |             |        |             |
| Meningkatnya harga bahan baku  | 0,17        | 1      | 0,17        |
| Adanya pesaing baru dari industri lain                               | 0,16        | 2      | 0,32        |
| Muncul Banyak Pengusaha Baru   | 0,14        | 2      | 0,28        |
| Sub Total  | 0,47        |        | 0,77        |
| <b>Total</b>   | <b>1,00</b> |        | <b>2,37</b> |

Sumber : Hasil Olahan Data

Analisa SWOT ditujukan untuk mengidentifikasi berbagai faktor untuk merumuskan strategi. Berdasarkan data faktor internal dan eksternal didapatkan skor pembobotan sebagai berikut: faktor kekuatan = 1,50; faktor kelemahan = 0,85; faktor peluang = 1,60; dan faktor ancaman = 0,77. Dari skor pembobotan tersebut selanjutnya diplotkan pada gambar analisa diagram SWOT yang terdiri dari 4 kuadran, seperti yang diperlihatkan gambar 4.7.



**Gambar 4.7. Diagram SWOT**

Sumber : Hasil Olahan

Dari perpotingan keempat garis faktor kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman, maka didapatkan titik koordinat yaitu :

$$\frac{\text{Skor kekuatan} - \text{Skor Kelemahan}}{2}; \frac{\text{Skor Peluang} - \text{Skor Ancaman}}{2}$$

$$\frac{1,50 - 0,85}{2}; \frac{1,60 - 0,77}{2} = (0,325 : 0,415)$$

Nilai (0,325: 0,415) berada di kuadran 1 yang menggambarkan strategi bersifat *agresif* yaitu mengoptimalkan kekuatan dengan memanfaatkan berbagai peluang. Adapun strategi yang dapat dilakukan ditunjukkan pada tabel 4.26.

**Tabel 4.26. Strategi Analisis SWOT**

| IFAS   | STRENGHT (S)   | WEAKNESS (W)   |
|--|--|--|
|  | 1) Modal awal pendirian usaha termasuk ringan<br>2) Banyaknya unit barang yang terjual sama dengan jumlah barang yang diproduksi<br>3) Peralatan produksi bisa menggunakan alat yang masih sederhana | 1) Rendahnya kualitas SDM baik untuk pelaku usaha maupun tenaga kerja<br>2) Modal usaha yang dimiliki terbatas<br>3) Belum punya daerah pemasaran yang tetap, terbatas informasi pasar |
| EFAS   | STRATEGI S-O   | STRATEGI WO  |
| 1) Tingkat ketersediaan tenaga kerja di wilayah sekitar banyak dan murah<br>2) Ketersediaan bahan baku yang mudah<br>3) Tingkat Permintaan Produk tinggi | 1) Pemanfaatan tenaga kerja dari wilayah sekitar untuk meningkatkan produksi dengan memperkuat ekonomi mikro<br>2) Pengoptimalan pengelolaan usaha dengan menambah                                   | 1) Pelatihan manajemen kepada pemilik usaha yang dilakukan secara berkelanjutan agar usaha berkembang<br>2) Perhatian pemerintah maupun lembaga lain                                   |
| OPPORTUNITY (O)  |  |  |

| 4) Produk merupakan salah satu Brand Image Pasar Bengkel  | <p>modal sehingga barang yang dihasilkan lebih maksimal dan dapat mempertahankan Pasar Bengkel sebagai sentra ekonomi di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi</p> <p>3) Lebih memperkenalkan lagi bahwa kekuatan Pasar Bengkel sebagai sentra ekonomi jalan arteri dengan jalan mengembangkan potensi wisata kuliner di Pasar Bengkel</p> | <p>dalam hal pemberian bantuan alat produksi (teknologi tepat guna) agar produktivitas meningkat dengan cara meningkatkan kapasitas dan kinerja kelembagaan</p> <p>3) Mengembangkan wadah kerja sama antar pengusaha yang sudah ada agar bisa memenuhi pesanan pasar dan mengetahui informasi pasar</p> <p>4) Bantuan dalam bentuk perkuatan modal untuk meningkatkan hasil produksi</p> |
|---|---|--|
| THREAT (T)  | STRATEGI ST   | STRATEGI WT  |
| <p>1) Meningkatnya harga bahan baku</p> <p>2) Adanya pesaing baru dari industri lain</p> <p>3) Muncul banyak pengusaha baru</p> | <p>1) Meningkatkan kegiatan promosi produk agar industri di Pasar Bengkel dikenal masyarakat yang lebih luas secara umum dan menjangkau pasar yang lebih luas</p> <p>2) Mempertahankan kualitas produk di Pasar Bengkel agar tetap mampu bersaing dengan produk lain</p>  | <p>1) Menciptakan inovasi produk penambahan jenis produk agar memiliki daya tarik yang tinggi</p> <p>2) Mengadakan kerjasama dengan pedagang lain di luar wilayah agar proses pendistribusian lebih luas</p>   |

Sumber : Hasil Olahan

Meskipun strategi SO merupakan alternatif strategi terbaik yang memiliki nilai pembobotan yang paling tinggi, namun untuk belum tentu semua strategi-strategi tersebut dapat dilaksanakan secara simultan, sehingga perlu dilakukan prioritas apabila dalam pelaksanaannya secara bersama-sama menemui kendala sumber daya (*resources constraints*). Penentuan prioritas kebijakan dari beberapa strategi kebijakan *Strength – Opportunity* (SO) yang dihasilkan melalui analisa SWOT pada penelitian ini dilakukan dengan *The Analytical Hierarchy Process* (AHP).

#### 4.3.5. Perumusan Strategi Kebijakan dengan AHP

Penyusunan hirarki merupakan bagian terpenting dari model AHP, karena akan menjadi dasar bagi para responden untuk memberi penilaian/pendapat secara lebih sederhana. Dengan menggunakan hirarki, diharapkan permasalahan yang kompleks akan menjadi lebih sederhana dan mudah untuk dipahami. Dalam model AHP yang



digunakan dalam penelitian ini, hirarki yang disusun terdiri dari 4 level, dengan level puncak sebagai fokus/goal dari hirarki, yaitu: “***Strategi Kebijakan Daerah Terhadap Pemberdayaan Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-TebingTinggi (Kasus Pasar Bengkel)***”. Hirarki model AHP secara lengkap disajikan dalam gambar 4.8.



**Gambar 4.8. Model Analisis Penyusunan Hierarki**

Sumber : Hasil Kajian Peneliti

Pada level strategi, tidak hanya dimasukkan alternatif strategi kebijakan dari strategi terpilih, yaitu SO, tetapi dimasukkan tambahan 1 (satu) kebijakan dari strategi terbaik kedua (*second best*) yaitu strategi WO, dengan alternatif strateginya adalah meningkatkan kapasitas dan kinerja kelembagaan. Hal ini dilakukan untuk melihat penilaian responden atas salah satu faktor intern yang dimiliki Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai, yaitu kapasitas dan kinerja kelembagaan. Penambahan strategi kebijakan ini dianggap perlu karena alternatif dari pilihan strategi SO hanya berfokus pada segala sesuatu yang ada di luar Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai, tanpa adanya perhatian pada hal yang mendasar dari sebuah pemerintah secara umum, yaitu kapasitas dan kinerja kelembagaan. Selain itu, berdasarkan penilaian dalam analisis SWOT, pembobotan antara *strength* dan *weakness* tidak terlalu berbeda jauh, artinya nilai terendah dari faktor *strength* dan nilai tertinggi dari faktor *weakness* selisihnya tidak terlalu jauh.

Level 1 adalah **Skenario**, yang terbagi menjadi 3 (tiga) kemungkinan skenario yang mungkin terjadi, yaitu:

- 1) Skenario Optimis, merupakan skenario masa depan dimana lingkungan eksternal makro sangat mendukung terhadap pembangunan daerah Kabupaten Serdang Bedagai, atau kondisi masa depan lebih baik dari kondisi pada masa sekarang sehingga mendukung tercapainya sasaran yang diharapkan;
- 2) Skenario Status Quo, merupakan skenario masa depan, dimana kondisi lingkungan eksternal makro tetap sama dengan kondisi saat sekarang (hampir tidak ada perubahan);
- 3) Skenario Pesimis, merupakan skenario masa depan dimana kondisi lingkungan eksternal makro lebih buruk dibandingkan kondisi pada saat ini.

Level 2 adalah **Sasaran**, yang terbagi menjadi 3 (tiga) sasaran yang hendak dicapai, yaitu:

- 1) Sasaran mengurangi kemiskinan dan pengangguran, adalah suatu sasaran yang bermaksud untuk mengurangi kemiskinan dan pengangguran yang masih merupakan masalah utama dalam pembangunan termasuk di Kabupaten Serdang Bedagai;
- 2) Sasaran meningkatkan pertumbuhan ekonomi, adalah suatu sasaran yang bermaksud untuk menciptakan upaya dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dalam hal ini dilihat dari PDRB dan PDRB per kapita, karena kabupaten-kabupaten sekitarnya, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Serdang Bedagai diharapkan dapat meningkat.
- 3) Sasaran meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan, adalah suatu sasaran yang bermaksud untuk menciptakan upaya yang dapat meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan di Kabupaten Serdang Bedagai.

Level 3 adalah **Alternatif** strategi kebijakan pembangunan daerah Kabupaten Serdang Bedagai yang diperoleh melalui analisis SWOT, yaitu:

**1) Memperkuat ekonomi mikro .....(Alternatif 1)**

Strategi ini bertujuan untuk memanfaatkan etos kerja, keuletan, dan jiwa kewirausahaan masyarakat di sektor perekonomian mikro untuk semakin

memperkuat perekonomian melalui industri kecil, UMKM, dan koperasi, dalam rangka mempersiapkan diri menghadapi persaingan bebas;

**2) Mengembangkan potensi wisata kuliner ..... (Alternatif 2)**

Strategi ini bertujuan untuk mengembangkan potensi wisata kuliner yang dimiliki Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai di daerah Pasar Bengkel, dan menjadikan Kabupaten Serdang Bedagai di Pasar Bengkel sebagai daerah wisata kuliner, karena selain memiliki potensi wisata yang cukup baik, kondisi sosial dan politik di Kabupaten Serdang Bedagai juga cukup kondusif untuk menjadikan Kabupaten Serdang Bedagai sebagai daerah tujuan wisata, sehingga mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD);

**3) Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-TebingTinggi .....(Alternatif 3)**

Strategi ini bertujuan untuk mempertahankan Kabupaten Serdang Bedagai di Pasar Bengkel sebagai daerah khusus pengembangan industri kecil menengah dari berbagai kuliner dodol, dan lain lain bagi Provinsi Sumatera Utara, dengan memaksimalkan teknologi yang semakin berkembang sehingga mampu menghasilkan produk-produk berkualitas unggul, serta memanfaatkan kerja sama dengan daerah-daerah lain di sekitar Kabupaten Serdang Bedagai;

**4) Meningkatkan Kinerja Kelembagaan .....(Alternatif 4)**

Strategi ini bertujuan untuk memperbaiki kapasitas, etos kerja, dan kinerja lembaga dan pegawai di lingkungan Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai, dan meningkatkan partisipasi masyarakat dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan daerah dalam rangka memaksimalkan pelaksanaan otonomi daerah, dan meningkatkan PAD melalui peraturan daerah tentang Pajak dan Retribusi yang baru.

Dalam rangka penetapan skala prioritas strategi tersebut, dilakukan penilaian persepsi responden dan diperkuat dengan kegiatan Fokus Group Diskusi, kemudian dilakukan pengolahan data dengan menggunakan expert choice 11, sehingga dihasilkan nilai konsensus seperti yang dapat ditunjukkan pada tabel 4.27.

**Tabel 4.27. Hasil Pengolahan AHP dengan Skenario Optimis**

| Level | Definisi   | Bobot Lokal |
|-------|--|-------------|
| 1     | Skenario   |             |
|       | 1. Optimis   | 0,468       |
|       | 2. Status Quo  | 0,326       |
|       | 3. Pesimis   | 0,206       |
| 2     | Sasaran  |             |
|       | <b>Optimis</b>   |             |
|       | 1. Mengurangi Kemiskinan   | 0,346       |
|       | 2. Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi  | 0,527       |
|       | 3. Meningkatkan Partisipasi Masyarakat   | 0,109       |
| 3     | Alternatif Strategi  |             |
|       | 1. Memperkuat Ekonomi mikro  | 0,422       |
|       | 2. Mengembangkan Potensi Wisata Kuliner  | 0,237       |
|       | 3. Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi | 0,234       |
|       | 4. Meningkatkan Kinerja Kelembagaan  | 0,107       |

Sumber : Pengolahan data dengan expert choice

Berdasarkan Tabel 4.27. dapat disimpulkan bahwa dalam rangka menyelesaikan permasalahan yang terjadi sebagai akibat dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap sentra-sentra ekonomi UKM di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi (dengan kasus Pasar Bengkel) di Kabupaten Serdang Bedagai, skenario yang dianggap paling realistis adalah skenario optimis, dengan sasaran yang harus diprioritaskan adalah meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Untuk mencapai sasaran tersebut, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai adalah sebagaimana ditunjukkan dalam tabel 4.28.

**Tabel 4.28. Urutan Prioritas Strategi Kebijakan Dengan Skenario Optimis**

| Prioritas | Strategi Kebijakan  | Bobot |
|-----------|---|-------|
| I         | Memperkuat Ekonomi Mikro  | 0,422 |
| II        | Mengembangkan Potensi Wisata Kuliner  | 0,237 |
| III       | Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi | 0,234 |
| IV        | Meningkatkan Kinerja Kelembagaan  | 0,107 |

Sumber : Tabel 4.27 hasil Olahan Expert Choice

Selanjutnya untuk melihat tingkat kepekaan perubahan persepsi responden, dilakukan analisis sensitifitas yang dipakai untuk melihat sensitifitas dari prioritas,

apabila ada sedikit perubahan pada penilaian. Selain itu, analisis ini juga dapat dipakai untuk memprediksi keadaan, apabila terjadi perubahan yang cukup signifikan, misalnya perubahan bobot atau ada perubahan urutan prioritas karena adanya perubahan kondisi perekonomian nasional, misalnya krisis ekonomi. Yang diharapkan adalah prioritas yang tidak terlalu berfluktuasi, apabila ada perubahan kecil dalam penilaian itu. Untuk mencoba melakukan analisis sensitifitas, dalam penelitian ini akan membandingkan hasil pengolahan data, apabila seluruh responden menganggap skenario yang dianggap paling realistis adalah status quo atau pesimis.

a) Hasil Skenario Status Quo

Apabila seluruh responden memilih skenario status quo sebagai skenario yang paling realistis, maka terjadi perubahan sasaran, dan sekaligus perubahan urutan prioritas kebijakannya, seperti yang dijelaskan pada tabel 4.29.

**Tabel 4.29. Hasil Pengolahan AHP dengan Skrenario Status Quo**

| Level | Definisi   | Bobot Lokal |
|-------|--|-------------|
| 1     | Skenario   |             |
|       | 1. Optimis   | 0,306       |
|       | 2. Status Quo  | 0,460       |
|       | 3. Pesimis   | 0,234       |
|       | Inconsistensi = 0,05   |             |
|       |  |             |
| 2     | Sasaran  |             |
|       | <b>Status Quo</b>  |             |
|       | 1. Mengurangi Kemiskinan   | 0,605       |
|       | 2. Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi  | 0,249       |
|       | 3. Meningkatkan Partisipasi Masyarakat   | 0,101       |
|       |  |             |
| 3     | Alternatif Strategi  |             |
|       | 1. Memperkuat Ekonomi mikro  | 0,197       |
|       | 2. Mengembangkan Potensi Wisata Kuliner  | 0,307       |
|       | 3. Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi | 0,145       |
|       | 4. Meningkatkan Kinerja Kelembagaan  | 0,352       |

Sumber : Pengolahan data dengan expert choise

Dengan Skenario status quo, artinya kondisi perekonomian sama seperti pada saat ini, maka sasaran yang menjadi prioritas adalah mengurangi kemiskinan, dengan prioritas pertama yang harus dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang

Bedagai adalah meningkatkan kinerja kelembagaan. Dengan kondisi perekonomian seperti saat ini, dengan pertumbuhan ekonomi yang masih perlu ditingkatkan dan tingkat kemiskinan masih menjadi permasalahan utama dalam Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai. Masih banyak penduduk yang rentan pada masalah sosial dan berada di bawah garis kemiskinan dan belum banyak tersedia lapangan kerja yang memadai. Kabupaten Serdang Bedagai memiliki sumber daya yang cukup untuk melaksanakan pembangunan, apabila dikelola dengan baik. Sumber daya manusia di Kabupaten Serdang Bedagai dapat meningkatkan kinerja kelembagaan, meskipun dengan kualitas yang masih sangat bervariasi. Sumber daya alam dan sumber daya manusia Kabupaten Serdang Bedagai juga mendukung pembangunan daerah, kekayaan alam ini bisa menghasilkan penerimaan daerah, misalnya keberadaan pasar bengkel sebagai daerah wisata kuliner bisa digunakan untuk memenuhi kebutuhan domestik, maupun kebutuhan pihak lain.

Dalam rangka mengurangi kemiskinan di Kabupaten Serdang Bedagai, dalam skenario status quo, meningkatkan kinerja kelembagaan menjadi prioritas kebijakan yang harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai. Dengan mengoptimalkan segala sumber daya yang ada, misalnya transfer dari pusat dan keuntungan posisi geografis, maka pemerintah dapat menentukan prioritas pembangunan yang paling tepat, sektor apa yang seharusnya dikembangkan, sehingga mampu menciptakan lapangan kerja bagi penduduk Kabupaten Serdang Bedagai di daerah jalan arteri Medan Tebing, dan pada akhirnya sedikit demi sedikit mampu mengurangi jumlah kemiskinan di Kabupaten Serdang Bedagai.

Untuk mencapai sasaran tersebut, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai adalah sebagaimana ditunjukkan dalam tabel 4.30

**Tabel 4.30. Urutan Prioritas Strategi Kebijakan dengan Skenario Status Quo**

| Prioritas | Strategi Kebijakan  | Bobot |
|-----------|---|-------|
| I         | Meningkatkan Kinerja Kelembagaan  | 0,352 |
| II        | Mengembangkan Potensi Wisata Kuliner  | 0,307 |
| III       | Memperkuat Ekonomi mikro  | 0,197 |
| IV        | Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi | 0,145 |

Sumber : Tabel 4.29 hasil Olahan Expert Choice

b) Skenario Pesimis

Apabila seluruh responden memilih skenario pesimis sebagai skenario yang paling realistis, maka terjadi perubahan sasaran, dan sekaligus perubahan urutan prioritas kebijakannya, seperti yang dijelaskan pada tabel 4.31.

**Tabel 4.31. Hasil Pengolahan AHP dengan Skenario Pesimis**

| Level | Definisi   | Bobot Lokal |
|-------|--|-------------|
| 1     | Skenario   |             |
|       | 1. Optimis   | 0,399       |
|       | 2. Status Quo  | 0,345       |
|       | 3. Pesimis   | 0,256       |
|       | Inconsistensi = 0,00951  |             |
|       |  |             |
| 2     | Sasaran  |             |
|       | <b>Pesimis</b>   |             |
|       | 1. Mengurangi Kemiskinan   | 0,326       |
|       | 2. Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi  | 0,249       |
|       | 3. Meningkatkan Partisipasi Masyarakat   | 0,425       |
|       | Inconcistensi = 0,00423  |             |
|       |  |             |
| 3     | Alternatif Strategi  |             |
|       | 1. Memperkuat Ekonomi mikro  | 0,200       |
|       | 2. Mengembangkan Potensi Wisata Kuliner  | 0,219       |
|       | 3. Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi | 0,254       |
|       | 4. Meningkatkan Kinerja Kelembagaan  | 0,327       |

Sumber : Pengolahan data dengan expert choise

Dengan Skenario pesimis, yang artinya kondisi perekonomian lebih buruk dari pada kondisi saat ini, maka sasaran yang menjadi prioritas adalah meningkatkan partisipasi masyarakat, dengan kebijakan yang harus dilakukan oleh pemerintah

daerah adalah meningkatkan kinerja kelembagaan. Dengan kondisi perekonomian yang buruk, maka partisipasi masyarakat menjadi sangat penting. Masyarakat diharapkan semakin bisa berperan serta secara aktif mendukung pembangunan ditengah kondisi perekonomian yang mungkin kurang menguntungkan. Partisipasi masyarakat menjadi hal yang mutlak diperlukan dalam pembangunan daerah, khususnya pada masa otonomi daerah seperti sekarang ini. Dengan demikian untuk mencapai sasaran tersebut, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Serdang Bedagai adalah sebagaimana ditunjukkan dalam tabel 4.32.

**Tabel 4.32. Urutan Prioritas Strategi Kebijakan dengan Skenario Pesimis**

| Prioritas | Strategi Kebijakan  | Bobot |
|-----------|---|-------|
| I         | Meningkatkan Kinerja Kelembagaan  | 0,327 |
| II        | Mempertahankan Pasar Bengkel sebagai Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi | 0,254 |
| III       | Mengembangkan Potensi Wisata Kuliner  | 0,219 |
| IV        | Memperkuat Ekonomi mikro  | 0,200 |

Sumber : Tabel 4.30 hasil Olahan Expert Choice

Bentuk partisipasi masyarakat dapat diartikan sebagai peran aktif masyarakat untuk ikut menjadi inisiator yang berfungsi menentukan isu-isu dalam pengambilan keputusan dan sebagai pemandu, yang berfungsi mengarahkan pengambilan kebijakan (Fagence, 1977). Dengan kata lain, partisipasi masyarakat berarti terlibatnya masyarakat dalam proses penentuan arah, strategi, dan pengambilan kebijakan pembangunan daerah walaupun saat ini, sering muncul kekhawatiran pemerintah daerah karena tidak bisa mengakomodir kebutuhan masyarakat secara umum.

Ginanjari Kartasasmita dalam Zuebiri (2008) menyatakan bahwa upaya pemberdayaan partisipasi masyarakat dalam penyusunan program-program pembangunan daerah dapat dilakukan melalui tiga cara:

- (1) Menciptakan suasana atau iklim yang memungkinkan potensi masyarakat untuk berkembang, kondisi ini berdasarkan asumsi bahwa setiap individu dalam masyarakat memiliki potensi yang dapat dikembangkan. Proses pemberdayaan masyarakat berakar kuat pada proses kemandirian tiap



individu, yang kemudian meluas ke keluarga, serta kelompok masyarakat baik di tingkat lokal maupun nasional;

- (2) Memperkuat potensi atau daya yang dimiliki oleh masyarakat dengan menerapkan langkah-langkah nyata, menampung berbagai masukan, menyediakan sarana dan prasarana baik fisik maupun sosial yang dapat diakses oleh masyarakat lapisan paling bawah. Terbukanya akses akan membuat masyarakat semakin berdaya, seperti misalnya tersedianya lembaga-lembaga pendanaan, pelatihan dan pemasaran di pedesaan;
- (3) Memberdayakan masyarakat dalam arti melindungi dan membela kepentingan masyarakat lemah, jangan sampai pihak yang lemah terpinggirkan dalam menghadapi yang kuat. Melindungi dan membela harus dapat dilihat sebagai upaya untuk mencegah terjadinya persaingan tidak sempurna dan eksploitasi atas yang lemah.

Dengan partisipasi masyarakat, pemerintah daerah dapat membuat prioritas pembangunan dengan paling tepat, sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan permasalahan yang dihadapi, sehingga dalam kondisi perekonomian yang buruk, pemerintah daerah dapat melaksanakan pembangunan daerah sesuai dengan prioritas yang paling tepat, sehingga terhindar dari pemborosan keuangan daerah ataupun melakukan pembangunan yang tidak tepat sasaran. Dalam rangka mewujudkan sasaran meningkatnya partisipasi masyarakat ini, maka berdasarkan penilaian para *expert*, prioritas kebijakan yang harus dilakukan adalah mengoptimalkan segala sumber daya yang dimiliki oleh pemerintah daerah.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil kajian dan analisis, dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai dampak ditinjau dari aspek sosial terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi, yaitu :
  - a. Persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi kuat terhadap aspek aksesibilitas dengan nilai korelasi yang kuat.
  - b. Persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi kuat terhadap pola hidup sosial ekonomi.
  - c. Persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi kuat terhadap perubahan konsep perumahan dan pemanfaatan sarana dan prasarana
  - d. Persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi kuat terhadap perubahan pemanfaatan teknologi
  - e. Persepsi masyarakat atas adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai korelasi cukup kuat terhadap perubahan perilaku masyarakat.
- 2) Pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mempunyai dampak ditinjau dari aspek sosial terhadap perubahan perilaku ekonomi masyarakat di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi, yaitu :
  - a. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap kegiatan ekonomi sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentral ekonomi Pasar Bengkel.
  - b. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap efisiensi biaya transportasi sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentral ekonomi Pasar Bengkel.

- c. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap tingkat pendapatan sebagai akibat adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi di wilayah sentral ekonomi Pasar Bengkel
- 3) Dari hasil analisis SWOT, berada di kuadran 1 yang menggambarkan strategi bersifat *agresif* yaitu mengoptimalkan kekuatan dengan memanfaatkan berbagai peluang dengan strategi yang bisa dilakukan diantaranya adalah :
- a. Pemanfaatan tenaga kerja dari wilayah sekitar untuk meningkatkan produksi dengan memperkuat ekonomi mikro.
  - b. Pengoptimalan pengelolaan usaha dengan menambah modal sehingga barang yang dihasilkan lebih maksimal dan dapat mempertahankan Pasar Bengkel sebagai sentra ekonomi di jalan arteri Medan-Tebing Tinggi.
  - c. Lebih memperkenalkan lagi bahwa kekuatan Pasar Bengkel sebagai sentra ekonomi jalan arteri dengan jalan mengembangkan potensi wisata kuliner di Pasar Bengkel

Selanjutnya atas dasar 3 (tiga) strategi tersebut, berdasarkan analisis AHP, dengan tambahan satu strategi terkait dengan faktor meningkatkan kinerja kelembagaan dihasilkan skala prioritas dengan tiga skenario yaitu sebagai berikut :

- a. Skenario optimis, dengan sasaran yang harus diprioritaskan adalah meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dan untuk mencapai sasaran tersebut, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah memperkuat ekonomi mikro.
- b. Skenario status quo, dengan sasaran yang harus diprioritaskan adalah mengurangi tingkat kemiskinan, dan untuk mencapai sasaran tersebut, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah meningkatkan kinerja kelembagaan
- c. Skenario pesimis, dengan sasaran yang harus diprioritaskan adalah meningkatkan partisipasi masyarakat, dan untuk mencapai sasaran tersebut, maka urutan prioritas kebijakan yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah adalah meningkatkan kinerja kelembagaan.

## 5.2. Rekomendasi

Dalam hal penanggulangan dampak ekonomi, hasil kajian ini merekomendasikan beberapa langkah perencanaan sebagai berikut:

- 1) Untuk menanggulangi dampak ekonomi, terutama yang disebabkan oleh menurunnya volume penjualan para pengusaha di sekitar jalur eksisting (Pasar Bengkel) dapat dilakukan dengan melakukan relokasi pengusaha ke daerah-daerah yang akan menjadi kawasan bisnis baru yaitu di sekitar rest area dan daerah-daerah yang menjadi *interchange* jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Langkah ini dapat ditempuh dengan pendekatan pengembangan kawasan perdagangan baru atau pengembangan aglomerasi kawasan perdagangan.
- 2) Peran pemerintah daerah dan pengusaha sebagai dua kelompok yang paling berpengaruh dalam menentukan corak pertumbuhan ekonomi daerah. Pemerintah daerah dalam mempertahankan keberlanjutan pembangunan ekonomi daerahnya agar membawa dampak yang menguntungkan bagi penduduk, daerah perlu memahami bahwa manajemen pembangunan daerah dapat memberikan pengaruh yang baik guna mencapai tujuan pembangunan ekonomi yang diharapkan. Bila kebijakan manajemen pembangunan tidak tepat sasaran maka akan mengakibatkan perlambatan laju pertumbuhan ekonomi. Maka manajemen pembangunan daerah mempunyai potensi untuk meningkatkan pembangunan ekonomi serta menciptakan peluang bisnis yang menguntungkan dalam mempercepat laju pertumbuhan ekonomi daerah. Prinsip-prinsip manajemen pembangunan yang pro-bisnis adalah sebagai berikut:
  - a. Menyediakan Informasi kepada Pengusaha. Pemerintah daerah dapat memberikan informasi kepada para pelaku ekonomi di daerahnya ataupun di luar daerahnya kapan, dimana, dan apa saja jenis investasi yang sesuai dengan kebutuhan pembangunan yang akan datang.
  - b. Memberikan Kepastian dan Kejelasan Kebijakan. Salah satu kendala berusaha adalah pola serta arah kebijakan publik yang berubah-ubah sedangkan pihak investor memerlukan ada kepastian mengenai arah serta tujuan kebijakan pemerintah.

- c. Mendorong Sektor Jasa dan Perdagangan. Sektor ekonomi yang umumnya berkembang cepat di kota-kota adalah sektor perdagangan kecil dan jasa. Sektor ini sangat tergantung pada jarak dan tingkat kepadatan penduduk. Persebaran penduduk yang berjauhan dan tingkat kepadatan penduduk yang rendah akan memperlemah sektor jasa dan perdagangan eceran, yang mengakibatkan peluang kerja berkurang. Semakin dekat penduduk, maka interaksi antar mereka akan mendorong kegiatan sektor jasa dan perdagangan. Seharusnya pedagang kecil mendapat tempat yang mudah untuk berusaha, karena telah membantu pemerintah daerah mengurangi pengangguran.
- d. Skalta Prioritas Kebijakan menyelesaikan permasalahan terkait dengan dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap sentra-sentra ekonomi di jalan arteri perlu dicermati dan ditindak lanjuti kajiannya secara mendalam.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abe, Alexander. 2002. Perencanaan daerah partisipatif, Solo: Pondok Edukasi
- Abdulsyani. 2002. Sosiologi: Skematik Teori dan Terapan, Jakarta: PT Bumi Aksara
- Abdul Wahab, Solichin. 1990. Pengantar Analisis Kebijakan Negara, Jakarta: Rineka Cipta
- 1997. Evaluasi Kebijakan Publik. , Malang: Penerbit FIA UNIBRAW dan IKIP Malang
- 2008. Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press
- Abidin, Said Zainal. 2012. Kebijakan Publik. Edisi Kedua, Jakarta: Salemba Humanika
- Agustino, Leo. 2012. Dasar-Dasar Kebijakan Publik, Bandung : Alfabeta
- Arikunto, Suharsimi. 1997. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek, Jakarta: Rineka Cipta
- 2010. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik Ed Revisi , Jakarta : Rineka Cipta
- Arya Wardana, Wisnu. 2001. Dampak Pencemaran Lingkungan .Yogyakarta: Andi
- Bintarto. 1983. Urbanisasi dan Permasalahannya , Yogyakarta: Galia Indonesia
- Bogdan, Robert C dan Steven, J. Taylor. 1992. Introduction to Qualitative Research Methods: A Phenomenological Approach in the Social Sciences, alih bahasa Arief Furchan, John Wiley dan Sons. Surabaya: Usaha Nasional
- Bimo, Walgito. 2003. Pengantar Psikologi Umum, Yogyakarta : Andi
- Bayu, Suryaningrat. 1989. Pengantar Ilmu Pemerintahan, Jakarta: CV Rajawali
- Budiarjo, Miriam. 2000. Dasar-Dasar Ilmu Politik, Jakarta PT. Gramedia Pustaka Indonesia
- Branch, Melville C. 1995. Perencanaan Kota Komprehensif Pengantar dan Penjelasan. Yogyakarta: UGM
- Creswell, Jhon W. 1994. Research Design: Qualitative And Quantitative Approach, California: Sage Publication Cheema, 1993.

- Urban Land Use Planning, Yogyakarta: Gajah Mada University Press Dye, Thomas.R. 1981.
- Understanding Public Policy, Six Edition, New Jersey: Prentise Hall Inc Fandeli, Chafid. 1992.
- Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Prinsip Dasar Dan Pemapannya Dalam Pembangunan, Liberti:Yogyakarta
- Gerungan, W. A. 1996. Psikologi Sosial , Bandung: Eresco
- Grigg, N. dan Fontane G. Darel. 2000. Infrastructure System Management & Optimization International Seminar “Paradigm & Strategy Of Infrastructure Management”, Civil Engineering Department: Diponegoro University
- Hasan, Iqbal. 2006. Analisis Data Penelitian dengan Statistik, Jakarta: Bumi Aksara
- Hendarto, Mulyo, 2005. Modul Ekonomi Perkotaan, Semarang: Universitas Diponegoro
- Islami,Irfan. 2002. Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Jakarta: Bumi Aksara
- Kodoatie, R.J. 2003. Pengantar Manajemen Infrastruktur, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Kodoatie, R.J. 2003. Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Lexy, J. Moleong. 2001. Metode Penelitian Kualitatif , cetakan keempatbelas, Bandung: PT Remaja Rosdakarya (anggota IKAPI)
- Lineberry, Robert. 1997. Equality And Urban Policy . Beverly Hills: Sage
- Lofland, John dan Lyn, H. Lofland. 1984. Analyzing Social Settings: A Guide To Qualitative Observation And Analysis . Belmont Cal: Wads Worth Publishing Company
- Moch, Nazir. 2003. Metode Penelitian , Jakarta: Salemba Empat
- Mustopadidjadja. 2003. Good Governance (Kepemerintahan Yang Baik) Dalam Rangka Otonomi Daerah. Mandar Maju. Bogor
- N. Daldjoeni. 1992. Seluk beluk masyarakat kota (Pusparagam sosiologi kota dan ekologi sosial) Edisi Revisi, Bandung: Alumni
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. Kybernologi 1 Ilmu Pemerintahan Baru , Jakarta: Rineka Cipta

- Purwoto, H. dan Kurniawan D. A. 2009. Kajian Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah. Simposium XII FSTPT Universitas Kristen Petra Surabaya: 1431-1441
- Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2005. Perencanaan Pembangunan Daerah. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama
- Salindeho, John 1993. Masalah Tanah Dalam Pembangunan. Sinar grafika. Jakarta
- Siagian, Sondang P. 1994. Manajemen Sumber Daya Manusia, Kepemimpinan dan Perilaku Administrasi, Jakarta: Bumi Aksara
- Soekanto, Soerjono. 2002. Sosiologi Suatu Pengantar . Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Soemarwoto. 2001. Atur Diri Sendiri. Cetakan Kedua, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Sudharto P. Hadi. 1995. Aspek Sosial AMDAL Sejarah, Teori dan Metode, Semarang: UGM
- Sugiyono. 2006. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Bandung: Alfabeta
- , 2012. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: Alfabeta
- Suharto, Edi. 2010. Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial, Jakarta: Kencana
- Suratmo, Gunawan. 2004. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Winarno, Budi. 2012. Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus), Yogyakarta: Buku Seru
- Winarno, Surakhmad. 1985. Pengantar Penelitian Ilmiah: Dasar dan Teknik ., Bandung: Tarsito
- Peraturan Perundang-undangan Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang Jurnal
- Tatom, J.A. 1993. The Spurious Effect Of Public Capital Formation On Private Sector Productivity. Policy Studies Artikel
- Tambunan, Tulus. 2006. Iklim Investasi di Indonesia: Masalah, Tantangan dan Potensi; Kadin-Indonesia–Jetro. [www.kadin-indonesia.or.id](http://www.kadin-indonesia.or.id)



LAMPIRAN

## Lampiran 1

### **KUESIONER PENELITIAN**

Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap  
Sentra-sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi  
(Ditinjau dari Aspek Sosial Ekonomi)

**Kepada :**

**Yth. Bapak/Ibu/Saudara/Saudari**

**Warga Desa .....**

**Di Tempat**

**Dengan hormat,**

Sesuai dengan kaidah yang berlaku dalam penyusunan penelitian diperlukan data untuk mendukung kelancaran analisis, maka dengan ini kami melakukan penelitian lapangan untuk mendukung penelitian yang berjudul “Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Sentra-sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-Tebing Tinggi (Ditinjau dari Aspek Sosial Ekonomi).

Peneliti mohon kesediaan anda untuk meluangkan waktu sejenak untuk mengisi angket ini. Tidak ada jawaban yang benar atau salah. Sesuai dengan kode etik penelitian, maka semua data informasi dijamin kerahasiaannya. Anda tidak perlu berpikir rumit, kami berharap anda akan menjawab dengan lebih leluasa sesuai dengan pengetahuan, pengamatan, pendapat dan harapan anda mengenai pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi. Saya harap anda menjawab jujur dan terbuka.

Kami sangat menghargai segala partisipasi dan ketulusan anda dalam menjawab kuesioner ini dan saya sangat mengucapkan banyak terima kasih atas semua kerjasamanya.

#### **Petunjuk Pengisian**

- 1) Isilah identitas responden dengan data diri anda dengan benar dan lengkap pada tempat yang disediakan.
- 2) Setiap nomor dalam kuesioner ini berisi pertanyaan dan 4 (empat) pilihan jawaban. Pilihlah jawaban yang paling sesuai dengan pandangan anda.
- 3) Beri tanda silang (X) pada jawaban yang anda pilih dan jangan sampai ada nomor yang terlewatkan.

## **I. Identitas Responden**

Usia : ..... Tahun  
Jenis kelamin : Wanita/Pria (Pilih salah satu)  
Pendidikan terakhir : SD/SMP/SMA/Perguruan Tinggi (pilih salah satu)  
Jumlah tanggungan : ..... Orang  
Pekerjaan : .....  
Penghasilan/Bulan : Sebelum ..... Rp ...../bln  
Sesudah jalan tol..... Rp ...../Bln  
Status kependudukan : a. penduduk asli kecamatan .....  
b. penadatang dari kecamatan lain (thn....)  
c. pendatang dari kota/kabupaten lain (thn...)  
d. pendatang dari provinsi lain (thn....)

## **II. Persepsi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi masyarakat**

- 1) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek kemudahan melakukan berbagai aktivitas baik dari sisi waktu ataupun biaya sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi :
  - a. Sangat meningkat
  - b. Mudah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 2) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek kemudahan melakukan berbagai aktivitas baik dari sisi waktu ataupun biaya setelah adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi :
  - a. Sangat meningkat
  - b. Mudah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 3) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek pola hidup sosial ekonomi yang berkaitan dengan status sosial dalam lingkungan pergaulannya, pretise serta hak dan kewajiban sosial sebelum adanya pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi :
  - a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 4) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek pola hidup sosial ekonomi yang berkaitan dengan status sosial dalam lingkungan pergaulannya, pretise serta hak dan kewajiban sosial setelah adanya pembangunan jalan Tol Medan-Tebing Tinggi :
  - a. Sangat berubah

- b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 5) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek perumahan dan pemanfaatan sarana prasana seperti masalah lahan dan kawasan tata ruang dan lokasi pembangunan sebelum adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 6) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek perumahan dan pemanfaatan sarana prasana seperti masalah lahan dan kawasan tata ruang dan lokasi pembangunan setelah adanya jalan tol Medan-Tebing Tinggi
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 7) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek perkembangan teknologi dan pemanfaatannya dalam menjalankan aktivitas pembangunan sehingga efisien dan efektif sebelum pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 8) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek perkembangan teknologi dan pemanfaatannya dalam menjalankan aktivitas pembangunan sehingga efisien dan efektif setelah pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 9) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek perilaku perubahan masyarakat sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol

- d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 10) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek perilaku perubahan masyarakat setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan

## **II. Persepsi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Aspek Ekonomi Masyarakat**

- 11) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek ekonomi masyarakat ditinjau dari kegiatan ekonominya sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 12) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek ekonomi masyarakat ditinjau dari kegiatan ekonominya setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 13) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek ekonomi masyarakat ditinjau dari masalah efisiensi biaya transportasi sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 14) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek ekonomi masyarakat ditinjau dari masalah efisiensi biaya transportasi setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol


- d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 15) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek ekonomi masyarakat ditinjau dari tingkat pendapatan masyarakat sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 16) Bagaimana persepsi Saudara atas pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi dilihat dari aspek ekonomi masyarakat ditinjau dari tingkat pendapatan masyarakat setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- a. Sangat berubah
  - b. Berubah
  - c. Sama dengan sebelum adanya jalan tol
  - d. Tidak ada perubahan
  - e. Mengalami penurunan
- 17) Sebutkan apa yang paling anda harapkan terhadap pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi.....
- 18) Bagaimana persepsi Saudara atas keberadaan Pasar Bengkel sebagai sentra ekonomi di sepanjang jalan arteri Medan-Tebing Tinggi ditinjau setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi, dari aspek :
- a. Kekuatan yang dimiliki dari sentra ekonomi Pasar Bengkel
    - .....
    - .....
    - .....
    - .....
    - .....
  - b. Kelemahan yang dimiliki dari sentra ekonomi Pasar Bengkel
    - .....
    - .....
    - .....
    - .....
    - .....
  - c. Peluang yang ada dari sentra ekonomi Pasar Bengkel
    - .....
    - .....
    - .....
    - .....
    - .....
  - d. Ancaman yang dihadapi dari sentra ekonomi Pasar Bengkel
    - .....
    - .....

.....  
 .....  
 .....  
 Bandingkan tingkat kepentingan relatif berdasarkan persepsi Saudara terkait dengan solusi alternatif menghadapi dampak pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap sentra ekonomi jalan arteri Medan-Tebing Tinggi melalui strategi kebijakan daerah terhadap pemberdayaan sentra ekonomi Pasar Bengkel.

Lingkari salah satu nomer dibawah ini dengan mempergunakan skala sebagai berikut :


1. Dua elemen memiliki bobot yang sama pentingnya
  3. Agak menyukai sebuah elemen daripada elemen lainnya
  5. Lebih kuat menyukai sebuah elemen daripada elemen lainnya
  7. Lebih kuat disukai sebuah elemen daripada elemen lainnya
  9. Lebih kuat disukai dan berada pada peringkat tertinggi dibandingkan dengan elemen lainnya
- 2,4,6, dan 8 bila persepsi Saudara berada diantara nilai-nilai diatas :

1. Bandingkan antara Optimis, Status Quo dan Pesimis



|            |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |            |
|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|
| Optimis    | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | Status Quo |
| Optimis    | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | Pesimis    |
| Status Quo | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | Pesimis    |

2. Bandingkan mengurangi kemiskinan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan partisipasi masyarakat



|                                  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |                                     |
|----------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------------------|
| mengurangi kemiskinan            | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | meningkatkan pertumbuhan ekonomi    |
| mengurangi kemiskinan            | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | meningkatkan partisipasi masyarakat |
| meningkatkan pertumbuhan ekonomi | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | meningkatkan partisipasi masyarakat |

Terima Kasih atas kerjasamanya



## Lampiran 2

### INSTRUMEN WAWANCARA

#### Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi terhadap Sentra-Sentra Ekonomi di Jalan Arteri Medan-TebingTinggi

##### A. Identitas Responden

1. Nama :
2. Jenis Kelamin :
3. Usia :
4. Alamat Lengkap :
5. Status Perkawinan :
6. Jumlah Anggota Keluarga :
7. Pendidikan Terakhir :

##### B. Pertanyaan

###### ❖ Luas Lahan

1. Berapa luas lahan yang dimiliki oleh Bapak/Ibu miliki sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
2. Berapa luas lahan Bapak/Ibu yang terkena pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
3. Berapakah luas lahan yang dimiliki oleh Bapak/Ibu setelah pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
4. Jenis lahan Bapak/Ibu yang terkena pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?

###### ❖ Dampak Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi

1. Apa dampak positif dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi Bagi Masyarakat?
2. Apa dampak negatif dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi Bagi Masyarakat?
3. Apa dampak positif dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi bagi lingkungan?
4. Apa dampak negatif dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi bagi lingkungan?

❖ **Dampak Sosial**

1. Apa dampak sosial dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek aksesibilitas (penghematan)
2. Apa dampak sosial dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek pola hidup sosial ekonomi
3. Apa dampak sosial dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek perumahan dan pemanfaatan listrik, MCK dan air
4. Apa dampak sosial dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek perubahan perilaku masyarakat
5. Apa dampak sosial dari pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi ditinjau dari aspek biaya sosial

❖ **Dampak Keberadaan Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi**

- (1) Apakah keberadaan pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi berpengaruh terhadap usaha Anda?  
Jelaskan bagaimana pengaruhnya .....
- (2) Apakah pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi memiliki dampak negatif terhadap usaha Anda?  
Jelaskan
- (3) Menurut Sdr jika jalan tol Medan-Tebing Tinggi sudah beroperasi, adakah dampak terhadap perubahan omset usaha Anda?  
Jelaskan
- (4) Menurut Sdr jika setelah jalan tol Medan-Tebing Tinggi beroperasi, apakah omset usaha Anda diperkirakan menjadi lebih tinggi atau lebih rendah?
- (5) Berapa rata-rata omset usaha Anda per hari sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- (6) Berapa rata-rata omset usaha Anda per hari diperkirakan setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- (7) Menurut anda jika jalan tol Medan-Tebing Tinggi sudah beroperasi, apakah ada dampak terhadap perubahan pendapatan dari usaha Anda?
- (8) Jika ada, apakah pendapatan usaha Anda menjadi lebih tinggi atau lebih rendah?
- (9) Berapa pendapatan rata-rata Anda per hari sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- (10) Menurut anda berapa persen kira-kira akan ada perubahan pendapatan rata-rata Anda per hari setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?

- (11) Apakah ada dampak keberadaan pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi terhadap perubahan jumlah pelanggan di usaha Anda?
- (12) Berapa jumlah pelanggan rata-rata per hari sebelum adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- (13) Berapa jumlah pelanggan rata-rata per hari setelah adanya pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi?
- (14) Apakah keberadaan pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi berpengaruh terhadap eksistensi usaha Anda?
- (15) Apakah keberadaan pembangunan jalan tol Medan-Tebing Tinggi mengancam eksistensi usaha Anda?