

PERSEPSI MASYARAKAT TERDAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL (STUDI KASUS: KABUPATEN SRAGEN)

A R Indra Tjahjani¹, Nuryani Tinumbia², dan Jonbi³

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pancasila, Srengseng
Sawah Jagakarsa Jakarta Selatan, Email:
arindratjahjani@univpancasila.ac.id

²Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pancasila, Srengseng Sawah
Jagakarsa Jakarta Selatan, Email: nuryani@univpancasila.ac.id

³Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pancasila, Srengseng Sawah
Jagakarsa Jakarta Selatan, Email: jonbi@univpancasila.ac.id

ABSTRAK

Pembangunan jalan tol sebagai salah satu upaya dalam meningkatkan sektor ekonomi. Keberadaan jalan tol memberikan banyak manfaat yaitu dapat mempersingkat waktu perjalanan, dan secara keseluruhan dapat meningkatkan pertumbuhan antar wilayah. Namun faktanya berdampak pada menurunnya pertumbuhan ekonomi masyarakat di sepanjang jalan lama (non tol). Hal ini disebabkan, jalan tol dibangun bukan sebagai pelengkap jalan yang ada (lama), namun cenderung mengganti fungsi jalan lama. Penelitian ini bertujuan untuk optimalisasi dampak pembangunan, yaitu meminimalisir dampak negatif pembangunan jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi daerah dengan menggunakan teori *Importance Performance Analysis* (IPA), serta meningkatkan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat. Jumlah responden menggunakan teori *Purposive Sampling* responden merupakan masyarakat kecamatan Sragen Kabupaten Sragen Jawa Tengah. Data yang diperoleh dipetakan ke dalam diagram kartesius untuk memperoleh persepsi masyarakat. Hasil yang diperoleh dari pemetaan adalah persepsi masyarakat berada pada kuadran B, dan hasil ini digunakan untuk membuat kebijakan agar masyarakat dapat meminimalkan dampak negatif pembangunan jalan tol

Kata kunci: Kebijakan, Jalan Tol, Sosial, Ekonomi, *Importance Performance Analysis*

1. PENDAHULUAN

Pemerintah Indonesia saat ini sedang giat dalam membangun jalan tol sebagai salah satu upaya dalam meningkatkan sektor ekonomi. Keberadaan pembangunan jalan tol diharapkan dapat melayani pergerakan barang dan penumpang. Ketersediaan jalan tol sebagai ruas jalan dengan kualitas baik dapat memberikan manfaat antaralain dapat mempersingkat waktu perjalanan, menghemat bahan bakar dan secara keseluruhan dapat meningkatkan pertumbuhan antar wilayah. Dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan, jalan tol dibangun untuk memperlancar lalu lintas di daerah berkembang; meningkatkan distribusi barang dan jasa; meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan; serta meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan. Pembangunan jalan tol tidak hanya memiliki dampak positif, namun memiliki dampak negatif. Pola distribusi pergerakan (trip distribution) yang tidak seimbang dari terbangunnya jalan tol mengakibatkan fenomena ketidakaturan pola spasial dari bangkitan dan tarikan pergerakan. Imbasnya adalah melemahnya aktivitas-aktivitas perekonomian pada daerah-daerah yang terdampak pengoperasian jalan tol. Hal ini dikarenakan jalan tol dibangun bukan sebagai pelengkap jalan yang ada (lama), namun cenderung mengganti fungsi jalan lama. Sehingga terjadi pola distribusi pergerakan yang tidak seimbang.

Pembangunan jalan tol menimbulkan beberapa masalah. Sebagai ilustrasi, pembangunan tol Ngawi Kertosono yang menghubungkan Kota Solo di Jawa Tengah dan Kota Kertosono di Jawa Timur. Tol ini memiliki dampak positif peluang usaha untuk membuka usaha sekitar pembangunan jalan tol. Namun dampak negatifnya, lahan pertanian berkurang menyebabkan pentapatan petani menurun. Pembangunan jalan tol ini menyebabkan berkurangnya lahan yang masih produktif sekitar 12 Ha (Khasanah dkk, 2017). Selain itu jalan tol ini secara kultural tidak terbangun jaringan kekerabatan apalagi hubungan perdagangan antara Solo-Ngawi- Kertosono (Anonim, 2011).

Adapun tujuan penelitian ini yaitu, (1) Mengukur persepsi masyarakat terdampak pembangunan jalan tol, dan (2) Memberikan masukan kebijakan yang sesuai dengan demografi penduduk, tata guna lahan, sosial dan ekonomi akibat pembangunan jalan tol.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Pembangunan infrastruktur transportasi berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Lakhmani dan Sikroria (2012) mengkaji pertumbuhan ekonomi di India terutama dalam tiga tahun sebelumnya, kuat dalam beberapa hal. Pertumbuhan ekonomi telah dipercepat dan sekarang menawarkan pertumbuhan rata-rata 8% per tahun. Pertumbuhan ekonomi didukung oleh investasi di bidang infrastruktur seperti transportasi darat, kereta api, udara dan air, listrik dan telekomunikasi, serta pasokan air dan irigasi. Selanjutnya, pembangunan jalan tol berdampak pada banyak hal. Jalan tol dapat memiliki beragam dampak pada lalu lintas kawasan, penggunaan lahan, dan ekonomi serta kesejahteraan warganya (Kalmanje dan Kockelman, 2009).

Penelitian yang berkaitan dengan dampak yang ditimbulkan akibat pembangunan jalan tol sudah dilakukan oleh beberapa peneliti. Legowo (2009) mengkaji dampak infrastruktur jaringan jalan terhadap pertumbuhan sektoral wilayah di JABODETABEK. Hasil penelitian menunjukkan adanya pengaruh signifikan dari investasi infrastruktur jaringan di satu wilayah terhadap aktivitas ekonomi (sektoral) di wilayah tersebut dan wilayah sekitarnya. Kebijakan investasi jaringan jalan tol umumnya menghasilkan dampak positif terhadap pertumbuhan sektoral dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) wilayah. Sebaliknya untuk kebijakan investasi jalan raya (jalan kabupaten dan jalan negara), umumnya menurunkan pertumbuhan sektoral wilayah dan PDRB-nya.

Selanjutnya, Dewi (2009) mengevaluasi dampak jalan tol Cipularang bagi para penggunanya dan ekonomi Kabupaten Purwakarta dengan menggunakan metode Analisis Biaya dan Manfaat dan Logical Framework Matrix. Berdasarkan hasil penelitian, jalan tol Cipularang memberikan manfaat dalam hal penghematan biaya yaitu biaya operasional kendaraan, biaya waktu perjalanan, dan biaya kecelakaan. Total tabungan adalah Rp.6,44 miliar dari biaya operasi, Rp8,96 miliar dari biaya waktu perjalanan, dan Rp1,14 miliar dari biaya kecelakaan. Terlepas dari semua kekurangan yang mungkin terjadi dari evaluasi terhadap perekonomian Kabupaten Purwakarta, hal ini memberikan dampak positif bagi sektor industri tetapi berdampak negatif terhadap sektor pertanian, jasa, perdagangan, hotel dan restoran, dan sektor usaha kecil dan menengah.

Menurut Wang (2011), Cina memiliki sebagian besar jalan tol di dunia. Salah satunya adalah yang terpanjang di Cina, yaitu dari 140.000 km di dunia, 100.000 km berada di Cina. Dia menyatakan bahwa jalan tol sangat mempengaruhi perkembangan ekonomi di Cina. Berdasarkan data, belanja Cina untuk layanan logistik mencapai 3,3 triliun RMB (\$ 570 miliar). Kemudian, Chen dan He (2015) meneliti dampak dari jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi di Cina dengan menggunakan data panel provinsi dan metode *Pool Mean Group* (PMG). Hasil temuan didapatkan bahwa kenaikan 1% jalan tol jalan menurunkan 0,005% pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) dan juga menurunkan 0,03% PDB per kapita. Selain itu, meskipun pengoperasian jalan tol berkontribusi untuk membiayai jaringan transportasi lokal, jalan tol juga menghambat perdagangan antar daerah sehingga menghasilkan segmentasi pasar yang lebih serius.

Tofberg dan Heerden (2015) menganalisis dampak ekonomi regional jangka pendek digunakan untuk menganalisis dampak ekonomi regional jangka pendek akibat dari peningkatan biaya transportasi industri saat membayar E-Tolls. Hasil yang didapat adalah biaya dari pengadaan E-Tolls pada industri relatif kecil dibandingkan dengan total biaya transportasi, dan dampaknya pada agregat ekonomi dan sebagian besar industri dapat diabaikan. Crescenzi, dkk (2016) menilai hubungan antara kualitas pemerintah daerah dan pengembalian berbagai jenis infrastruktur jalan di wilayah Uni Eropa. Hasilnya mengungkap pengaruh kualitas regional pemerintah pada keuntungan ekonomi infrastruktur transportasi. Dalam konteks kelembagaan yang lemah, investasi di jalan tol menghasilkan pengembalian yang jauh lebih rendah daripada jalan sekunder yang lebih sederhana. Institusi pemerintah juga memengaruhi pengembalian investasi pemeliharaan transportasi.

Suseno, dkk (2017), mengkaji tentang dampak pengoperasian jalan tol Pejagan-Pemalang Seksi II terhadap faktor sosial, ekonomi dan lingkungan yang terjadi di desa Kaligangsa Kulon, Kabupaten Brebes. Indikator faktor sosial adalah harga tanah, keamanan dan ketertiban, pendatang baru, hubungan kekerabatan, dan akses warga. Indikator faktor ekonomi adalah mata pencaharian, perubahan profesi, kesempatan berusaha, omzet usaha, dan lapangan pekerjaan baru. Indikator faktor lingkungan adalah kualitas udara, kemacetan lalu lintas, kebisingan, volume sampah, dan tata guna lahan. Variabel-variabel yang paling dominan ada pada faktor sosial sebesar 34,454%, kemudian faktor ekonomi sebesar 21,351%, dan faktor lingkungan sebesar 13,913%.

Sistem dinamik saat ini banyak digunakan di seluruh sektor publik maupun swasta untuk perancangan dan analisis kebijakan. Untuk kajian dalam bidang transportasi sendiri juga telah banyak yang menggunakan simulasi dinamik. Susanty, dkk (2014) menyusun *framework* bagi dinamika pengembangan BRT Trans Semarang dan menyediakan platform untuk mendukung penyusunan kebijakan yang terkait dengan peningkatan kinerja dari BRT Trans Semarang dengan menggunakan metodologi sistem dinamik. Tiga skenario kebijakan yang diusulkan menjadi dasar untuk membangun model sistem dinamik. Selanjutnya tiga kriteria evaluasi yang digunakan untuk memilih skenario terbaik dari ketiga skenario yang diusulkan tersebut.

Anas, dkk (2017) memperkirakan dampak ekonomi regional dari wilayah yang terhubung (Kabupaten Bandung) oleh investasi Jalan Tol Cipularang dengan menggunakan model simulasi input-output. Temuan dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa pengoperasian tol Cipularang berdampak besar terhadap Kabupaten Bandung, dimana sektor utamanya adalah sektor industri pengolahan. Dengan adanya tol Cipularang, biaya transportasi barang berkurang 18% dan berdampak secara langsung dan tidak langsung terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bandung. Untuk

dampak secara langsung terdapat penghematan biaya sebesar Rp. 595,965 (juta) dan meningkatkan nilai produksi sebesar 1,79%. Selanjutnya untuk dampak tidak langsung terdapat peningkatan output sektor utama akan meningkatkan output sektor produksi lainnya sebesar Rp. 835,463 (juta) dan meningkatkan PDRB Kabupaten Bandung sebesar 2,51%. Selain itu pendapatan rumah tangga masyarakat meningkat sebesar Rp. 127,010 (juta) dan meningkatkan penyerapan tenaga kerja (5.982 pekerja) dan 21.311 pekerja ke seluruh sektor produksi.

Sihombing, dkk (2018) mengkaji perkembangan infrastruktur jalan tol di Indonesia dari tahun 1995 hingga 2012, dan kemudian menganalisisnya dengan metodologi Sistem Dinamik. Pada tahap konseptualisasi metodologi Sistem Dinamis, terdapat kesenjangan yang signifikan antara perkiraan berdasarkan situasi eksisting dan perkiraan berdasarkan metode panel data ekonometrik. Rekomendasi berdasarkan hasil analisis yaitu percepatan pembangunan jalan tol di Indonesia harus dimanfaatkan dengan sesuatu yang inovatif..

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan teori *Importance Performance Analysis* (IPA) [Supranto,2016]. IPA digunakan untuk mengukur kepuasan masyarakat atas kinerja pihak lain. Kepuasan masyarakat diukur dengan membandingkan tingkat harapan dengan kinerja yang dilakukan oleh pihak lain. Dalam hal ini, masyarakat yang dimaksud adalah masyarakat di kabupaten Sragen Jawa Tengah. Masyarakat tersebut merupakan yang tempat tinggalnya mengalami perubahan fungsi akibat pembangunan jalan tol Sragen – Kertosono. Penentuan jumlah responden menggunakan metode *purposive* dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian, sehingga ditetapkan bahwa sampel sebanyak 52 orang.

Pengukuran kepuasan masyarakat dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang disusun dengan format IPA. Pertanyaan dikelompokkan menjadi 4 bagian yaitu: a. Pelayanan, b. Kenyamanan, c. Kelengkapan dan d. Ekonomi. Kelompok pertanyaan tersebut selanjutnya disusun ke dalam 20 atribut. Pengukuran menggunakan skala Likert, 1 sampai dengan 5. Pada Tingkat Harapan, atribut-atribut disusun dengan angka 1 (satu) menunjukkan pernyataan “Sangat Tidak Penting” sedangkan angka 5 (lima) menunjukkan pernyataan “Sangat Penting”. Pada Tingkat Kinerja atribut-atribut disusun dengan angka 1 (satu) menunjukkan pernyataan “Sangat Tidak Terfasilitasi” sedangkan angka 5 (lima) menunjukkan pernyataan “Sangat Terfasilitasi”

Atribut Pertanyaan

Adapun atribut pertanyaan penelitian ini, yang di sajikan pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Atribut Pertanyaan

Pelayanan
1. Layanan Jalan Tol pada atribut kinerja arus lalu lintas yang lancar dan aman telah efektif dalam memenuhi kebutuhan anda sebagai pengguna jalan.
2. Layanan derek resmi Jalan Tol yang selalu dapat diandalkan
3. Pelayanan dari Petugas Jalan Raya (PJR) membuat anda merasa aman
4. Penyelesaian keluhan / masalah pelanggan secara cepat dan akurat.
5. Dalam beraktivitas, Anda masih dapat menggunakan jalan alternatif
Kenyamanan dan Keamanan
6. Layanan Jalan Tol pada pelayanan dari petugas jalan raya (PJR) membuat anda merasa aman.
7. Waktu tempuh Jalan Tol lebih singkat dari Jalan biasa
8. Layanan Jalan Tol pada geometri (Tikungan, Tanjakan, dan Turunan) jalan tol nyaman dan aman saat dilintasi.
9. Layanan Jalan Tol pada kualitas permukaan jalan tol yang rata, tidak berlubang, dan aman saat di lintasi.
10. Layanan Jalan Tol pada kondisi lampu penerangan jalan membuat nyaman saat menggunakan layanan jalan tol di malam hari
Kelengkapan
11. Layanan Jalan Tol pada atribut lokasi yang strategis dan jumlah Rest Area sudah mencukupi telah efektif dalam memenuhi kebutuhan penggunanya
12. Tersedianya rest area dengan fasilitas yang lengkap dan aman
13. Kelengkapan fasilitas Jalan Tol (rambu – rambu, gardu tol, dll) sudah modern.
14. Kelengkapan Jalan Tol pada rambu petunjuk, perintah dan larangan di jalan tol dapat membantu anda dalam perjalanan di jalan tol
15. Jumlah Gardu Tol yang banyak untuk mencukupi volume lalu lintas yang besar pada jam jam sibuk
Ekonomi
16. Jalan Tol memberi peluang untuk membuka lahan usaha bagi masyarakat sekitar
17. Jalan Tol berdampak pada perekonomian masyarakat sekitar
18. Jalan Tol mengurangi biaya Logistik dan menambah penghasilan masyarakat sekitarnya
19. Fasilitas Jalan Tol mampu mengurangi/memangkas pengeluaran bahan bakar dan menurunkan waktu tempuh
20. Dengan adanya Jalan Tol mampu membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus yang terintegrasi.

Kuesioner diisi langsung oleh responden. Pengisian dilakukan oleh surveyor dengan mendatangi responden. Pengambilan sampel menggunakan metode purposive. Purposive sampling adalah salah satu teknik sampling non random sampling dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian.

Nilai Kesesuaian Dengan Analisis IPA

Tingkat kesesuaian dihitung dengan menggunakan perbandingan nilai kinerja dengan nilai kepentingan. Untuk mengetahui apakah masyarakat puas dengan pembangunan jalan tol, maka dilakukan pengukuran harapan masyarakat dan kinerja pembangunan jalan. Dari diagram kartesius, ditunjukkan persepsi masyarakat tersebut.

Dengan menggunakan rumus (John Martila and John C. James yang dikutip oleh Supranto, 2006: 241), yaitu :

$$T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} \times 100 \% \quad (1)$$

Keterangan:

T_{ki} = Tingkat kesesuaian responden.

X_i = Skor penilaian kinerja perusahaan

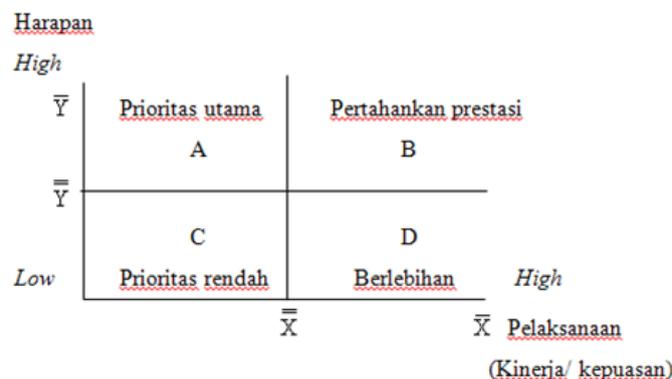
Y_i = Skor penilaian kepentingan pelanggan

Untuk menggambar diagram kartesius (Gambar 1) dengan Sumbu mendatar (X) akan diisi oleh skor tingkat kinerja, sedangkan sumbu tegak (Y) akan diisi oleh skor tingkat kepentingan. Dalam penyederhanaan rumus, maka untuk setiap atribut yang mempengaruhi kepuasan konsumen dapat diketahui dengan rumus

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n} \quad \bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n} \quad (2)$$

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^N X_i}{K} \quad \bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^N Y_i}{K} \quad (3)$$

Keterangan: K adalah banyaknya atribut/fakta yang dapat mempengaruhi kepuasan masyarakat



Gambar 1. Diagram Kartesius

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data Responden

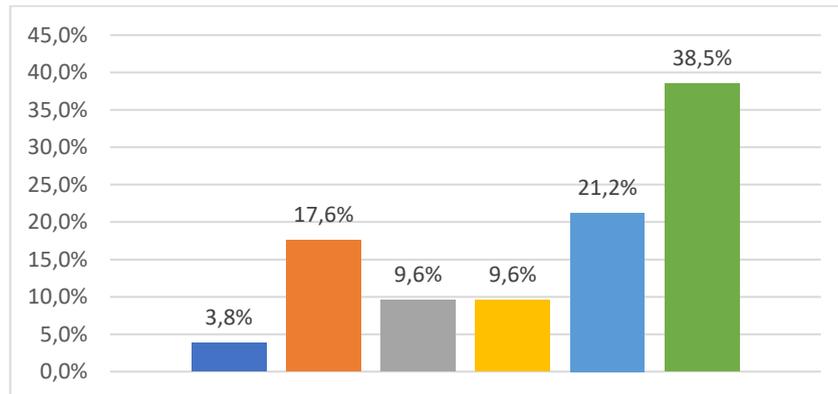
Jumlah responden sebanyak 52 orang yaitu masyarakat sekitar, dengan berbagai macam latar belakang. Kondisi umum sampel disajikan pada Tabel 2 untuk kelompok usia, Tabel 3 merupakan daftar pekerjaan, dan Gambar 1 merupakan lama waktu responden tinggal di sekitar jalan tol.

Tabel 2. Rentang usia responden

Usia	Jumlah	
20-30	3	5,8 %
31-40	6	11,5 %
41-50	19	36,5 %
51-60	13	25,0 %
61-70	7	13 %
>71	4	7,7 %

Tabel 3. Jenis pekerjaan responden

Jenis Pekerjaan	Jumlah	Persentase
Pedagang	7	7%
Petani	22	42%
Penyuluh	2	3,80%
Pegawai swasta	10	19,20%
Pegawai negeri	8	15,40%
Peternak	1	1,90%
Buruh	2	3,80%



Gambar 2. Lama waktu responden tinggal di sekitar jalan tol

Analisis Importance Performance Analysis (IPA)

Hasil yang diperoleh dari pengisian kuesioner merupakan nilai atribut rerata yang disajikan pada tabel 3. Nilai X (kinerja) dan Y (harapan), selanjutnya dimasukkan ke dalam diagram kartesius. Adapun GAP menunjukkan harapan masyarakat masih lebih tinggi dari kinerja pembangunan jalan tol.

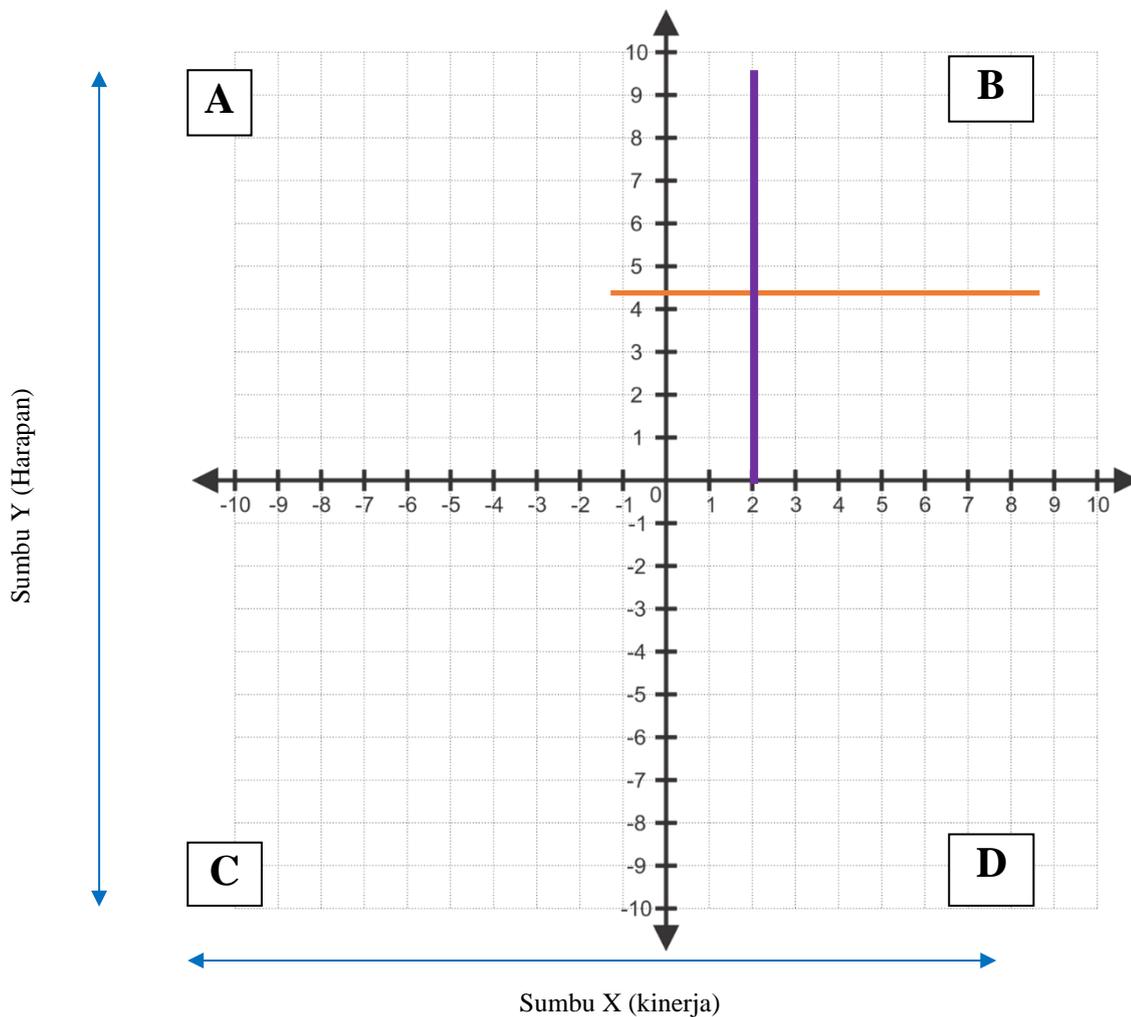
Tabel 4. Nilai atribut rerata

Atribut	HARAPAN (Y)	KINERJA (X)	GAP
1	4,4	3,8	0,6
2	4,2	3,7	0,5
3	4,2	3,4	0,8
4	4,3	3,4	0,9
5	3,6	3,1	0,5
6	4,3	3,4	0,9
7	4,6	3,9	0,7
8	4,3	3,8	0,6
9	4,3	3,6	0,7
10	4,3	3,3	1,0
11	4,1	3,4	0,7
12	4,2	3,4	0,8
13	4,5	3,5	1,0
14	4,4	3,6	0,8
15	4,1	3,2	0,9
16	3,6	2,2	1,4
17	3,8	2,3	1,5
18	3,9	2,6	1,3
19	4,5	3,1	1,4
20	4,7	3,4	1,3

Dengan memasukkan nilai X dan nilai Y pada diagram kartesius, sebagaimana ditampilkan pada gambar 1. Berdasarkan perhitungan dari tabel nilai atribut rerata (tabel) dan dengan menggunakan rumus (1), rumus (2) dan rumus (3), maka diperoleh:

Nilai $\bar{X} = 3,3$ dan Nilai $\bar{Y} = 4,2$

Pemetaan nilai rerata atribut pada diagram kartesius menunjukkan bahwa hasil kuesioner yang telah diolah, berada pada kuadran B yaitu kuadran ‘PERTAHANKAN PRESTASI’.



Gambar 3. Pemetaan atribut Harapan dan Kinerja

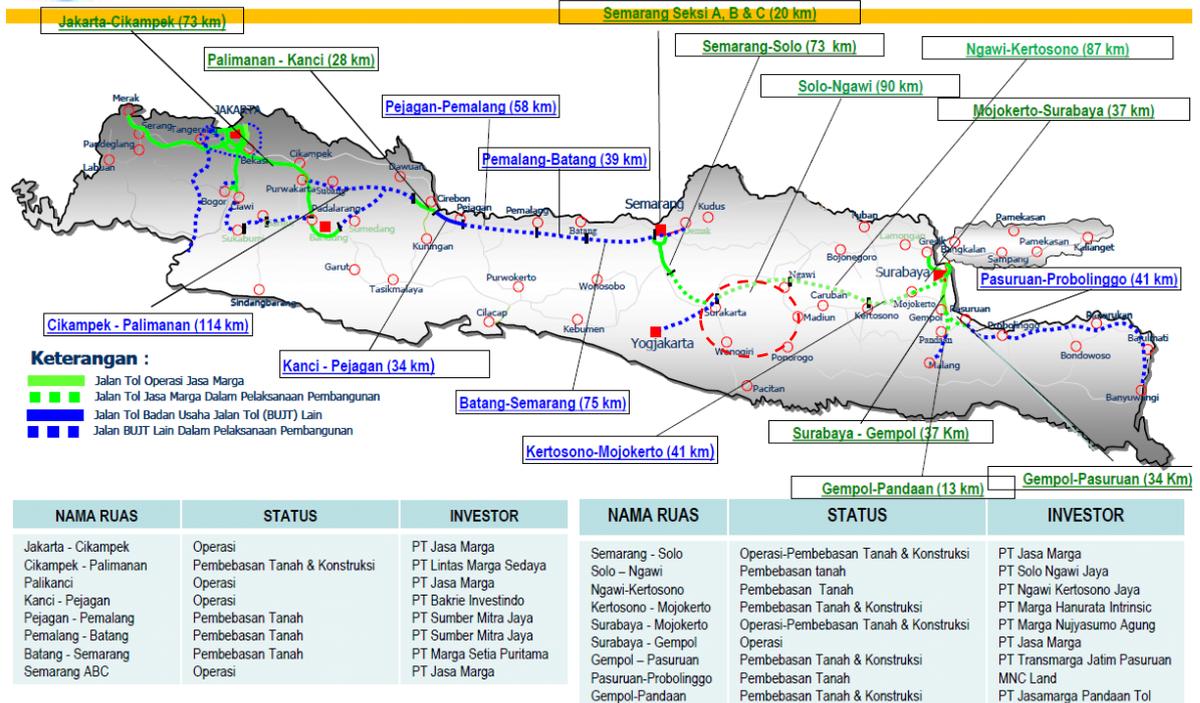
Kabupaten Sragen adalah kabupaten yang berada di Jawa Tengah, dan salah satu kabupaten yang dilintasi jalan Trans Jawa (857 km). Pembangunan jalan Tol yang melintas kabupaten Sragen tersebut adalah ruas jalan tol Semarang – Kertosono, sepanjang 250 km (gambar 3). Jumlah penduduk Kabupaten Sragen pada tahun 2020 adalah 976.951 jiwa sedangkan di kecamatan Sragen penduduk yang tercatat di Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 adalah 69.558 jiwa.

Kondisi umum masyarakat yang digunakan sebagai responden menunjukkan bahwa masyarakat di wilayah penelitian berada pada rentang usia 41 – 60 tahun yaitu sekitar 61,5 % dengan pekerjaan sebagian besar petani (22 %) dan pegawai swasta (10 %). Rerata masyarakat telah tinggal selama kurang lebih 50 tahun. Kondisi umum ini mengatakan bahwa mereka sejak lahir sudah tinggal di wilayah penelitian dan bekerja sebagai petani.

Dengan dibangunnya jalan tol di sekitar tempat tinggal mereka, hasil pengukuran menunjukkan bahwa harapan masyarakat telah difasilitasi dengan kinerja pembangunan jalan tol. Hal ini ditunjukkan dari pemetaan atribut-atribut yang diletakkan pada diagram kartesius, dan hasilnya berada di kuadran B. Namun demikian masih terdapat GAP antara Harapan dan Kinerja yang ditunjukkan pada tabel 3. Menurut masyarakat, gap tersebut dapat dipenuhi dengan adanya, penambahan pintu tol (*tollgate*) untuk memperpendek akses ke tol, penambahan lampu penerangan dan gorong2, penambahan cctv dan lampu penerangan di sekitar jembatan, normalisasi jalan usaha tani dan jaringan irigasi, kebersihan sekitar tol kurang dan peningkatan pelayanan *tollgate*.



JARINGAN JALAN TOL TRANS JAWA



Gambar 4. Jaringan jalan tol Jawa

Dari uraian di atas maka secara umum dapat dikatakan bahwa masyarakat menilai keberadaan jalan tol telah memfasilitasi aksesibilitas dan mobilitas masyarakat dalam beraktivitas, pernyataan ini tertuang pada 4 kelompok pertanyaan yaitu, pelayanan, kenyamanan dan keamanan, kelengkapan serta ekonomi. Perlu adanya tindak lanjut dari masukkan masyarakat yang terdampak pembangunan jalan dengan mengkaji penambahan tollgate, penerangan jalan, saluran drainase, serta **normalisasi jalan usaha tani**.

5. KESIMPULAN

Pembangunan jalan tol yang melintas di Sragen merupakan bagian jalan tol Trans Jawa sepanjang 853 km. Dampak pembangunan jalan tol sangat dirasakan positif oleh masyarakat yang mayoritas telah tinggal wilayah tersebut selama hidupnya. Namun demikian, dengan pekerjaan masyarakat mayoritas petani dan pegawai swasta, mereka berharap adanya penambahan fasilitas penerangan jalan, penambahan tollgate, perbaikan saluran drainase dan normalisasi jalan usaha tani.

penambahan tollgate, penerangan jalan, saluran drainase, serta **normalisasi jalan usaha tani**.

UCAPAN TERIMA KASIH

Tulisan ini merupakan bagian dari penelitian didanai oleh Kemendikbud Ristek. Ucapan terima kasih disampaikan kepada Pemberi Hibah Dikti/BRIN atas disetujui proposal penelitian ini

DAFTAR PUSTAKA

- Anas,** R., Tamin, O.Z., Tamin, R.Z., Wibowo, S.S. (2017). "Measuring Regional Economic Impact of Cipularang Toll Road Investments: Using an Input-Output Model (Case Study: Bandung District)". International Journal of Civil Engineering and Technology (IJCIET) Volume 8 Issue 10, 796-804.
- Anonim.** (2014). "Tol Solo-Kertosono, KPS Pertama di Proyek Jalan Tol". Majalah Sustaining Partnership, Edisi September 2011. Jakarta, 10-12.
- Chen,** S. dan He, X. (2015). "Road to success? The effects of road toll on economic growth in China". Applied Economics Letters 22:2, 158-162.
- Dewi,** A.L. (2009). "Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Cipularang terhadap Pengguna Jalan Tol dan Perekonomian Kabupaten Purwakarta". Jurnal Kebijakan Ekonomi Vol. 4 No. 2, April 2009, 162-181.
- Khasanah,** U., Nugraha, N., Kokotiasa, W. (2017). "Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi". Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan Volume 3 Nomor 1, Maret 2017, 108-120.

- Legowo, P.S. (2009). "Dampak Keterkaitan Infrastruktur Jaringan Jalan Terhadap Pertumbuhan Sektoral Wilayah di JABODETABEK". Simposium XII FSTPT, Universitas Kristen Petra Surabaya, 14 November 2009. 141-152.
- Supranto, J. (2006). *Pengantar Statistik*. 241.
- Suseno, D.P., Soedarsono, Anindyawati, N. (2017). "Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Di Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes (Studi Kasus Area Pintu Tol Brebes Timur)". Prosiding SNST ke-8 Tahun 2017 Fakultas Teknik Universitas Wahid Hasyim Semarang. 7-11.
- ~~Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.~~