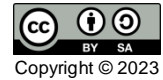


## ***Dampak Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis***

**M. Bagus Juneidi, Dahlan Tampubolon, Wahyu Hamidi**



**M. Bagus Juneidi<sup>1</sup>, Dahlan Tampubolon<sup>2</sup>, Wahyu Hamidi<sup>3</sup>**; <sup>1,2,3</sup>Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Riau, Kampus Bina Widya KM. 12,5, Simpang Baru, Kec. Tampan, Kota Pekanbaru, 28293, Riau.

### ARTICLE INFO

#### **Article history:**

*Received 2023-28-04*

*Received in revised form 2023-28-05*

*Accepted 2023-05-07*

#### **Kata kunci:**

Dampak Pembangunan,  
Jalan Tol, Sosial Ekonomi

#### **Keywords:**

*Impact of Development, Toll  
Roads, Socio-Economics.*

#### **How to cite item:**

M. Bagus Juneidi, Dahlan  
Tampubolon, Wahyu Hamidi.  
(2023). Dampak  
Pembangunan Jalan Tol  
Pekanbaru-Dumai Terhadap  
Sosial Ekonomi Masyarakat di  
Kecamatan Pinggir,  
Kabupaten Bengkalis.  
*Journal of Regional  
Economics Indonesia*, 4(2).

#### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis. Metode yang digunakan adalah kuantitatif dan kualitatif dengan menggunakan data primer sebagai sumber data yang diperoleh dari wawancara dan penyebaran kuesioner. Adapun populasi dari penelitian ini mencakup masyarakat yang terdampak baik masyarakat yang memiliki usaha maupun yang memiliki pekerjaan lainnya. Jumlah sampel yang digunakan sebanyak 50 responden yang dinilai sangat mencukupi dalam koridor ketersediaan total populasi masyarakat yang terkena dampak pembangunan jalan tol di Kecamatan Pinggir. Indikator penilaian menggunakan indikator dampak terhadap pendapatan, pengeluaran, dan harga lahan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (i) terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol; (ii) pada pengeluaran tidak terdapat perbedaan yang signifikan; dan (iii) pada harga lahan terdapat perbedaan. Hasil penelitian ini mempunyai kontribusi penting terhadap penguatan konsep adanya pengaruh fungsi spasial yang disebabkan pembangunan infrastruktur terhadap intensitas ekonomi masyarakat.

*This research aims to determine the impact of the construction of the Pekanbaru-Dumai toll road on the socio-economic conditions of the community in Pinggir District, Bengkalis Regency. The methods used are quantitative and qualitative using primary data as a data source. It was obtained from interviews and distributing questionnaires. The population of this study includes affected communities, both people who own businesses and those who have other jobs. The number of samples used was 50 respondents which was considered very sufficient within the corridor of availability of the total population of people affected by toll road construction in Pinggir District. The assessment indicators use impact indicators on income, expenditure, and land prices. The research results show that: (i) there are differences in people's income before and after the construction of the toll road; (ii) there is no significant difference in expenditure; and (iii) there are differences in land prices. The results of this research have an important contribution to strengthening the concept of the influence of spatial functions caused by infrastructure development on the economic intensity of society..*

\* M. Bagus Juneidi, Dahlan Tampubolon, Wahyu Hamidi.

© 2023 University of Merdeka Malang All rights reserved.

Peer review under responsibility of University of Merdeka Malang All rights reserved.

## 1. Pendahuluan

Pemerintah Indonesia saat ini sedang gencar dalam melakukan pemerataan pembangunan melalui penyediaan infrastruktur di setiap wilayah (Tjahjani *et al.*, 2021). Perluasan infrastruktur terutama jenis jalan menjadi sangat penting sebagai salah satu penggerak perekonomian dan memfasilitasi pemerataan pembangunan.

Pembangunan infrastruktur dilaksanakan oleh pemerintah berdasarkan laju pertumbuhan penduduk yang terus meningkat dan kebutuhan masyarakat terhadap fasilitas yang terus bertambah. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, infrastruktur jalan sebagai bagian dari prasarana transportasi memiliki peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat.

Pembangunan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar transportasi baik manusia ataupun distribusi barang dan jasa di suatu wilayah. Salah satu fasilitas yang diberikan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat adalah dengan pembangunan jalan tol. Jenis jalan tol juga dapat berfungsi sebagai tolok ukur kemajuan ekonomi baik mikro maupun makro (Siswoyo, 2016).

Pada tahun 2023, jalan tol di Indonesia telah membentang sepanjang 2.599 Km, namun ini hanya mencakup 43,3% dari rencana pembangunan jalan tol di Indonesia sepanjang 6.000 km (BPJT, 2023). Pada pembangunan jalan tol Trans Sumatera, direncanakan sepanjang 2.818 Km sebagai program nasional yang diharapkan memiliki dampak positif terhadap pembangunan ekonomi, khususnya di Sumatra. Pembangunan infrastruktur jalan tol yang dibangun di Provinsi Riau memiliki empat proyek tol yang masuk dalam jaringan jalan tol di Trans Sumatra. Empat proyek tersebut adalah Pekanbaru-Dumai, Rantau Rapat-Dumai, Pekanbaru-Pangkalan dan Pekanbaru-Rengat. Ruas tol Pekanbaru-Dumai saat ini yang sudah beroperasi penuh sejak peresmian pada 25 september 2020.

Ruas jalan tol Pekanbaru-Dumai memiliki panjang sekitar 131,48 Km yang menjadikan para pengguna jalan dari Pekanbaru menuju Dumai maupun sebaliknya dapat menempuh hanya dalam waktu 130 menit.

Jalan tol Pekanbaru–Dumai merupakan salah satu segmen dari proyek Tol Trans Sumatera yang berguna untuk memperlancar jarak tempuh yang lebih dekat. Tol ini melewati Kota Pekanbaru, Kabupaten Bengkalis, Kabupaten Siak dan Kota Dumai. Di Kabupaten Bengkalis, tol ini melalui Kecamatan Pinggir, Kecamatan Mandau dan Kecamatan Bathin Solapan. Ruas jalan tol Pekanbaru-Dumai memiliki total panjang yang terbagi menjadi enam seksi (Tabel 01).

**Tabel 01. Ruas Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

No	Rute	Ruas	Panjang (KM)
1	Seksi 1	Pekanbaru - Minas	9,2 km
2	Seksi 2	Minas - Petapahan	23,6 km
3	Seksi 3	Petapahan - Kandis Utara	17,45 km
4	Seksi 4	Kandis Utara - Duri Selatan	28,95 km
5	Seksi 5	Duri Selatan - Duri Utara	27,23 km
6	Seksi 6	Duri Utara - Dumai	25,05 km
<b>Total</b>			<b>131.48</b>

Sumber : Badan Pengawas Jalan Tol, 2023

Tol ruas Pekanbaru-Dumai akan difungsikan sebagai sistem logistik nasional dan pendistribusian barang untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi. Jalan tol Pekanbaru-Dumai akan memperlancar arus dan meningkatkan perpindahan arus serta meningkatkan perpindahan orang, distribusi barang, dan pertumbuhan jasa. Dalam hal ini, industrialisasi menjadi kunci agar perekonomian Riau dapat tumbuh lebih tinggi dan berkelanjutan (Tampubolon, 2019).

Pembangunan jalan tol Trans Sumatera ruas Pekanbaru-Dumai memiliki dampak terhadap sosial ekonomi masyarakat. Contoh dari kondisi sosial meliputi perubahan kebiasaan dan sikap masyarakat dalam bersosialisasi, tingkat kesehatan, hubungan sosial, mata pencaharian, pengetahuan, kondisi lingkungan, kepadatan lalu lintas, dan status kepemilikan lahan. Sedangkan perubahan kondisi ekonomi contohnya seperti pendapatan dan kesejahteraan masyarakat sekitar area pembangunan jalan tol.

Wilayah yang dilalui jalan tol terdapat kawasan yang aktivitas ekonominya dapat menurun atau meningkat (Prasetyo & Djunaedi, 2019). Setelah beroperasinya jalan tol, Kota Pekanbaru dan Kota Dumai mengalami peningkatan aktivitas ekonomi yang lebih besar daripada

penurunan aktivitas ekonominya. Sedangkan pada wilayah yang tidak dilalui jalan tol terjadi penurunan aktivitas ekonomi yang lebih besar daripada peningkatan aktivitas ekonominya. Pembangunan jalan tol ruas Pekanbaru-Dumai berdampak negatif pada pertumbuhan ekonomi di sepanjang jalan lintas Sumatera. Pengendara yang sebelumnya selalu melewati jalan lintas Sumatera lebih memilih untuk melewati jalan tol.

Kecamatan Pinggir di Kabupaten Bengkalis merupakan salah satu Kecamatan yang memiliki gerbang jalan tol Trans Sumatera. Ruas Pekanbaru-Dumai berfungsi sebagai penghubung antara Jalan tol Pekanbaru-Dumai dengan jalan lintas Sumatera. Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai akan membawa dampak pada sosial ekonomi masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar proyek jalan tol di daerah Kecamatan Pinggir.

Perubahan sosial ekonomi merupakan pengaruh yang ditimbulkan atau kemungkinan besar masyarakat merasakan dampak yang akan terjadi karena efek atau akibat dari adanya pembangunan jalan tol (Noor *et al.*, 2017). Efek pembangunan tidak selalu positif, tetapi juga bisa negatif, seperti efek perubahan dalam mata pencaharian yang dimiliki masyarakat. Berubahnya mata pencaharian warga sudah pasti menyebabkan pendapatan mereka juga berubah (Arrosyid *et al.*, 2021). Kondisi demikian membuat keberadaan tol Pekanbaru Dumai bukan hanya menguntungkan pengguna jalan tol saja, melainkan juga cenderung merubah keadaan sosial ekonomi masyarakat.

Pada Kecamatan Pinggir, terdapat kemungkinan perubahan tingkat pendapatan yang diperoleh masyarakat yang disebabkan banyaknya para pengguna jalan tol yang keluar di gerbang tol sehingga jumlah konsumen menjadi naik. Hal ini merupakan salah satu dari beberapa dampak akibat pembangunan infrastruktur jalan tol, sehingga perlu adanya analisis terkait sejauh mana dampak tersebut berkembang, yang membuat perubahan sosial ekonomi sekitar daerah Kecamatan Pinggir mengalami perubahan. Perubahan sosial ekonomi masyarakat dari dampak pembangunan infrastruktur merupakan aspek penting dalam pengembangan sebuah kawasan regional.

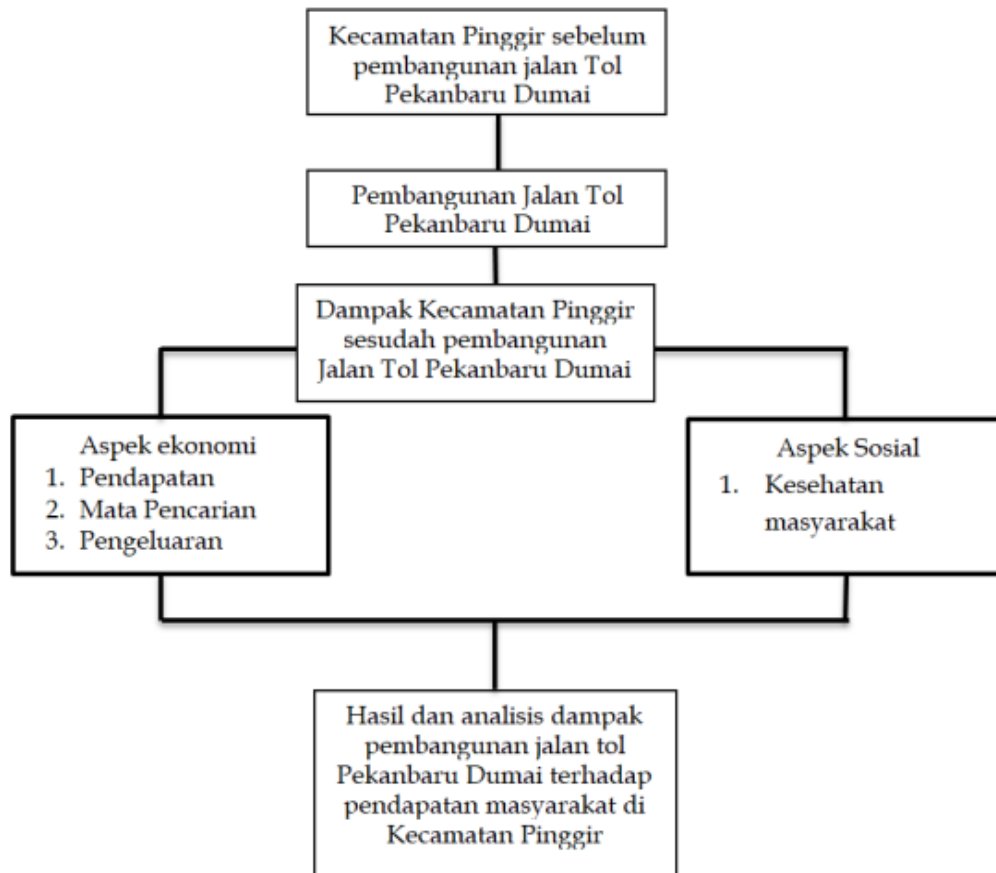
Berdasarkan kepentingan tersebut, maka penelitian ini mempunyai dua tujuan, yaitu: (i) menganalisa bagaimana dampak sebelum dan

sesudah pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai terhadap ekonomi masyarakat (pendapatan masyarakat, perubahan mata pencaharian, tingkat pengeluaran masyarakat, dan harga lahan) yang berada di Kecamatan Pinggir; dan (ii) menganalisa bagaimana dampak sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai terhadap kondisi sosial masyarakat yang berada di Kecamatan Pinggir.

## 2. Kerangka Pemikiran

Penelitian ini didasarkan pada kerangka pemikiran bahwa pendapatan masyarakat yang berada di Kecamatan Pinggir dipengaruhi oleh pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai sehingga berpengaruh terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di sekitaran Gerbang Jalan Tol Pekanbaru-Dumai. Relasi tersebut sangat penting untuk melihat bagaimana pembangunan infrastruktur berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat.

**Gambar 01. Kerangka Pemikiran**



### **3. Metodologi**

#### **a. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di dua Kelurahan dan tiga Desa, yaitu Kelurahan Balairaja, Kelurahan Titian Antui, Desa Pinggir, Desa Semunai dan Desa Muara Basung yang berada di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis. Kelurahan Balairaja menjadi satu satunya kelurahan di Kecamatan Pinggir yang terletak di gerbang tol Pekanbaru-Dumai. Penelitian ini dilakukan pada masyarakat di sekitaran gerbang tol Pekanbaru-Dumai pada seksi 5 yang berada di Kecamatan Pinggir yang memiliki dampak signifikan atas pembangunan tol Pekanbaru-Dumai. Pemilihan lokasi bertujuan untuk melihat bagaimana dampak keberadaan jalan tol terhadap sosial ekonomi masyarakat sesudah dan sebelum adanya tol Pekanbaru-Dumai di sekitaran gerbang keluar dan masuknya tol Pekanbaru-Dumai. Waktu penelitian dilakukan mulai bulan Mei 2023 hingga bulan Juni 2023.

#### **b. Populasi dan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah keseluruhan masyarakat yang terdiri atas masyarakat yang mata pencahariannya dan usahanya terkena dampak yang berada di sekitar gerbang tol di Kelurahan Balairaja, Kelurahan Titian Antui, Desa Pinggir, Desa Semunai dan Desa Muara Basung di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis. Hal tersebut disebabkan karena kedua kelurahan dan dua desa tersebut yang paling berdampak terhadap Tol Pekanbaru-Dumai.

Metode yang digunakan dalam penentuan sampel adalah teknik sampling, yaitu *non probability sampling*, dengan jenis *quota sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dari populasi yang memiliki ciri-ciri tertentu sampai dengan jumlah (kuota) yang telah ditentukan terbagi rata menjadi setiap *cluster* dengan proporsi yang sama. Jumlah data yang diambil sebanyak 50 responden di Kecamatan Pinggir yang terdiri dari 10 responden di Kelurahan Balairaja, 10 responden di Kelurahan Titian Antui, 10 responden di Desa Pinggir, 10 responden di Desa Semunai dan 10 responden di Desa Muara Basung.

### c. Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang dipakai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Wawancara

Pengertian wawancara adalah metode yang digunakan untuk memperoleh informasi secara langsung yang mempertemukan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksi sebuah makna dalam suatu topik tertentu (Sugiyono, 2009). Peneliti melakukan wawancara kepada masyarakat yang berada di sekitaran gerbang tol Pekanbaru-Dumai yang terdampak terhadap keberadaan tol sebagai informan karena menguasai permasalahan dan bersedia memberikan informasi yang dipilih berdasarkan batasan sampel yang telah ditentukan.

- Observasi

Pengertian observasi adalah metode pengumpulan data dengan aktivitas untuk merasakan, memahami fenomena dan mencatat setiap informasi sesuai dengan kenyataan yang mereka alami selama penelitian berlangsung. Observasi merupakan proses penelitian dengan cara mengamati situasi dan kondisi secara langsung untuk memperoleh hasil yang sesungguhnya. Jadi dalam penelitian ini, dilakukan untuk mencatat keadaan pendapatan masyarakat di sekitaran gerbang tol Kecamatan Pinggir atas adanya pembangunan jalan Tol Pekanbaru-Dumai.

- Kuesioner

Kuesioner adalah teknik pengumpulan data melalui formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis pada seseorang atau sekumpulan orang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti. Menurut Sukardi (2014), kuesioner adalah kumpulan pertanyaan yang berkaitan erat dengan masalah penelitian yang hendak dipecahkan, disusun dan disebarkan ke responden untuk memperoleh informasi dari responden yang berada di lapangan. Kuesioner adalah suatu daftar pertanyaan atau pernyataan tertulis untuk memperoleh informasi di lapangan. Kuesioner disebar kepada masyarakat yang berada di sekitar gerbang Tol Pekanbaru Dumai yang terdampak terhadap keberadaan Tol.

#### d. Analisis Data

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

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

Keterangan :	$X_1$	=	Rata-rata sampel 1
	$X_2$	=	Rata-rata sampel 2
	$n_1$	=	Simpangan baku sampel 1
	$n_2$	=	Simpangan baku sampel 2
	$S_1^2$	=	Varians sampel 1
	$S_2^2$	=	Varians sampel 2
	$r$	=	Korelasi antara dua sampel

Pengambilan keputusan dalam analisis uji *Paired Sample T-Test* dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara t-hitung dengan t-tabel. Adapun kaidah pengambilan keputusan adalah:

1. Apabila Nilai Sig.  $\geq \alpha$  (0.05) maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak yang berarti tidak ada perbedaan yang signifikan rata-rata sosial ekonomi masyarakat setelah adanya Tol Pekanbaru Dumai di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis.
2. Apabila Nilai Sig.  $\leq \alpha$  (0.05) maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima yang berarti ada perbedaan yang signifikan rata-rata sosial ekonomi



masyarakat setelah adanya Tol Pekanbaru Dumai di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis.

Pada hasil SPSS dapat dilihat apabila Sig. 2-tailed < D, maka ada perbedaan yang signifikan antara sosial ekonomi masyarakat, namun apabila Sig. 2-tailed > D maka tidak ada perbedaan yang signifikan antara sosial ekonomi masyarakat.

#### 4. Hasil Pembahasan

##### a. Identifikasi Profile Responden

Hasil penyebaran kuesioner menunjukkan bahwa persentase karakteristik responden terbanyak menurut jenis kelamin yaitu laki-laki berjumlah 27 responden atau sebesar 54% dan perempuan sebanyak 23 responden atau sebesar 46%.

**Tabel 02. Jenis Kelamin Responden Tahun 2023**

No	Jenis kelamin	Frekuensi	Persen
1	Laki-laki	27	54 %
2	perempuan	23	46 %
	Jumlah	50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

Berikutnya adalah karakteristik umur responden yang dibagi menjadi enam kelompok, yaitu: (i) kelompok umur 17-25 tahun dengan jumlah sebanyak 2 orang atau sebesar 4%; (ii) kelompok umur 26-35 tahun sebanyak 11 orang atau sebesar 22%; (iii) kelompok umur 36-45 tahun sebanyak 13 orang atau sebesar 26%; (iv) kelompok umur 46-55 tahun sebanyak 13 orang atau sebesar 26%; (v) kelompok umur 56-65 tahun sebanyak 8 orang atau sebesar 18%; dan (vi) kelompok umur lebih dari 65 tahun sebanyak 2 orang atau sebesar 4%.

**Tabel 03. Tingkat Umur Responden Tahun 2023**

No	Umur	Frekuensi	Persen
1	17-25	2	4 %
2	26-35	11	22 %
3	36-45	13	26 %
4	46-55	13	26 %
5	55-65	8	18 %
6	>65	2	4 %
	Jumlah	50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

**b. Pendapatan Masyarakat Sebelum dan Sesudah Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Hasil temuan menunjukkan bahwa: (i) mayoritas tingkat pendapatan responden berada pada rentang Rp1.501.00-Rp2.000.000 dan Rp2.001.000-Rp3.000.000 dengan jumlah masing-masing sebanyak 13 responden atau sebesar 26%; (ii) pendapatan sebesar Rp501.000-Rp1.500.000 dengan jumlah 9 responden atau sebesar 18%; (iii) pendapatan Rp3.001.000-Rp4.000.000 sebanyak 7 responden atau sebesar 14%; dan (iv) pendapatan Rp4.001.000-Rp5.000.000 dan lebih dari Rp5.000.000 dalam sebulan sebanyak 4 responden atau sebesar 8%. Sementara itu tidak ditemukan satupun masyarakat di kelurahan atau desa yang berpendapatan di bawah Rp500.000.

**Tabel 04. Pendapatan Responden Sebelum Adanya Jalan Tol di Kecamatan Pinggir Tahun 2023**

No	Pendapatan (Rp)	Frekuensi	Persen
1	0-500.000	0	0 %
2	501.000-1.500.000	9	18 %
3	1.501.000-2.000.000	13	26 %
4	2.001.000-3.000.000	13	26 %
5	3.001.000-4.000.000	7	14 %
6	4.001.000-5.000.000	4	8 %
7	>5.000.000	4	8 %
	Jumlah	50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

Selanjutnya adalah jumlah pendapatan dalam sebulan sesudah adanya jalan tol. Hasil temuan menunjukkan mayoritas tingkat pendapatan responden di sekitaran lokasi mengalami perubahan. Sebelum adanya jalan tol, tidak ada masyarakat dengan pendapatan lebih kecil dari Rp500.000. Pada masyarakat berpendapatan Rp2.001.000-Rp3.000.000 dan Rp501.000-Rp1.500.000 masing-masing berjumlah sama yaitu sebanyak 11 responden atau sebesar 22%. Pada rentang pendapatan Rp1.501.00-Rp2.000.000 memiliki jumlah responden terbanyak yaitu 15 responden atau sebesar 30%. Pendapatan Rp3.001.000-Rp4.000.000 sebanyak 6 responden atau 12%, dan masyarakat dengan pendapatan Rp4.001.000-Rp5.000.000 sebanyak 2 responden dan lebih dari Rp5.000.000 sebanyak 3 responden atau 8%.

**Tabel 05. Pendapatan Responden Sesudah Adanya Jalan Tol di Kecamatan Pinggir Tahun 2023**

No	Pendapatan (Rp)	Frekuensi	Persen
1	0-500.000	2	4 %
2	501.000-1.500.000	11	22 %
3	1.501.000-2.000.000	15	30 %
4	2.001.000-3.000.000	11	22 %
5	3.001.000-4.000.000	6	12 %
6	4.001.000-5.000.000	2	4 %
7	>5.000.000	3	6 %
Jumlah		50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

**c. Pengeluaran Masyarakat Sebelum dan Sesudah Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Hasil temuan terkait pengeluaran masyarakat sebelum pembangunan jalan tol menunjukkan bahwa: (i) mayoritas tingkat pengeluaran responden di lokasi penelitian berada pada rentang Rp2.001.000-Rp3.000.000 yaitu sebanyak 16 responden atau sebesar 32%; (ii) pada pengeluaran Rp1.501.00-Rp2.000.000 berjumlah 14 responden atau sebesar 28%; (iii) pengeluaran Rp501.000-Rp1.500.000 berjumlah 7 responden atau sebesar 14%; (iv) pengeluaran Rp3.001.000-Rp4.000.000 sebanyak 8 responden atau sebesar 16%; (v) pengeluaran Rp4.001.000-Rp5.000.000 sebanyak 2 responden atau sebesar 4%; dan (vi) pengeluaran lebih dari Rp5.000.000 dalam sebulan sebanyak 3 responden atau sebesar 6%. Sementara itu tidak ditemukan satupun masyarakat yang berpengeluaran di bawah Rp500.000.

**Tabel 06. Pengeluaran Responden Sebelum Adanya Jalan Tol di Kecamatan Pinggir Tahun 2023**

No	Pengeluaran (Rp)	Frekuensi	Persen
1	0-500.000	0	0 %
2	501.000-1.500.000	7	14 %
3	1.501.000-2.000.000	14	28 %
4	2.001.000-3.000.000	16	32 %
5	3.001.000-4.000.000	8	16 %
6	4.001.000-5.000.000	2	4 %
7	>5.000.000	3	6 %
Jumlah		50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

Berikutnya adalah pengeluaran masyarakat setelah pembangunan jalan tol, yaitu: (i) tingkat pengeluaran responden pada rentang Rp2.001.000-Rp3.000.000 sebanyak 14 responden atau sebesar 32%; (ii) pengeluaran sebesar Rp1.501.00-Rp2.000.000 berjumlah 12 responden atau sebesar 24%; (iii) pengeluaran Rp3.001.000-Rp4.000.000 sebanyak 10 responden atau sebesar 20%; (iv) pengeluaran Rp501.000-Rp1.500.000 sebanyak 9 responden atau sebesar 18%; (v) pengeluaran Rp4.001.000-Rp5.000.000 sebanyak 3 responden atau sebesar 6%; dan (vi) pengeluaran lebih dari Rp5.000.000 sebanyak 2 responden atau sebesar 6%. Sementara itu tidak ditemukan satupun masyarakat di lokasi penelitian yang berpengeluaran di bawah Rp500.000.

**Tabel 07. Pengeluaran Responden Sesudah Adanya Jalan Tol di Kecamatan Pinggir Tahun 2023**

No	Pengeluaran (Rp)	Frekuensi	Persen
1	0-500.000	0	0 %
2	501.000-1.500.000	9	18 %
3	1.501.000-2.000.000	12	24 %
4	2.001.000-3.000.000	14	28 %
5	3.001.000-4.000.000	10	20 %
6	4.001.000-5.000.000	3	6 %
7	>5.000.000	2	4 %
	Jumlah	50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

**d. Harga Lahan Masyarakat Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Hasil survei menunjukkan bahwa masyarakat di Kecamatan Pinggir sesudah adanya jalan tol Pekanbaru-Dumai memiliki kenaikan harga lahan dibanding sebelum adanya jalan tol. Meski demikian juga terdapat beberapa bagian di Kecamatan Pinggir yang harga tanahnya justru menurun setelah adanya pembangunan jalan tol. Kondisi ini akibat sepiunya jalan yang dilewati pengendara. Temuan ini mencerminkan adanya dampak pembangunan yang tidak selalu positif, namun juga negatif terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat.

**Tabel 08. Peningkatan Harga Lahan Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol di Kecamatan Pinggir Tahun 2023**

No	Harga Tanah	Sebelum		Sesudah	
		Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
1	Sangat Menurun	0	0 %	3	6 %
2	Cukup Menurun	6	12 %	4	8 %
3	Meningkat	21	42 %	21	42 %
4	Sangat Meningkatkan	23	46 %	22	44 %
	Jumlah	50	100 %	50	100 %

Sumber : Data Olahan 2023

**e. Perbandingan Pendapatan Masyarakat Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Dalam rangka melihat hasil perbandingan pendapatan yang diterima masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol, maka dilakukan dengan analisis Uji Beda rata-rata. Hasil Uji Beda rata-rata pada pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol diperoleh hasil signifikan (*2-tailed*) sebesar 0.020 lebih kecil dari  $\alpha$  (0,05). Hal ini berarti terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol. Adanya perbedaan dikarenakan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum adanya pembangunan jalan tol sebesar Rp2.920.000 dan setelah pembangunan jalan tol sebesar Rp2.530.000.

**Tabel 09. Hasil Statistik Uji Beda T (*Paired T Test*) Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol**

	Paired Difference				T	df	Sig. (2 Tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95 % Confidence interval of the Difference Lower Upper			
<b>Pair 1</b> <b>Pendapatan</b> <b>Sebelum -</b> <b>Pendapatan</b> <b>Sesudah</b>	.400	1.178	.167	.065 .735	2.401	49	.020

Sumber : Data Olahan 2023

**f. Perbandingan Pengeluaran Masyarakat Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Dalam rangka melihat hasil perbandingan pengeluaran masyarakat sebelum dan setelah pembangunan jalan tol dapat dilakukan dengan analisis Uji Beda rata-rata. Hasil perhitungan menunjukkan pengeluaran masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol diperoleh hasil signifikan (*2-tailed*) sebesar 0.837 lebih besar dari  $\alpha$  (0,05). Hal ini berarti tidak terdapat perbedaan yang signifikan terhadap pengeluaran masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol. Rata-rata pengeluaran masyarakat sebelum pembangunan jalan tol sebesar Rp2.740.000, sedangkan setelahnya sebesar Rp2.685.000.

**Tabel 10. Hasil Statistik Uji Beda T (*Paired T Test*) Pengeluaran Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol**

	Paired Difference				T	df	Sig. (2 Tailed)	
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95 % Confidence interval of the Difference				
				Lower				Upper
Pair 1 Pengeluaran Sebelum - Pengeluaran Sesudah	.020	.685	.097	-.175	.215	.207	49	.837

Sumber : Data Olahan 2023

**g. Perbandingan Harga Lahan Masyarakat Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Dalam rangka melihat hasil perbandingan harga lahan sebelum dan sesudah adanya jalan tol dapat dilakukan dengan analisis Uji Beda rata-rata. Hasil perhitungan menunjukkan hasil Uji Beda rata-rata antara harga lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol dengan hasil signifikan (*2-tailed*) sebesar 0.000 lebih kecil dari  $\alpha$  (0,05). Hasil tersebut mencerminkan adanya perbedaan harga lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol. Perbedaan ini dikarenakan harga lahan mengalami kenaikan sesudah adanya pembangunan jalan tol.

**Tabel 11. Hasil Statistik Uji Beda T (*Paired T Test*) Peningkatan Harga Lahan Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Tol**

	Paired Difference				T	df	Sig. (2 Tailed)	
	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95 % Confidence interval of the Difference				
				Lower				Upper
Pair 1 Harga Lahan Sebelum - Harga Lahan Sesudah	-.900	1.074	.152	-.1.205	-.595	- .5.927	49 .000	

Sumber : Data Olahan 2023

#### **h. Dampak Jalan Tol Terhadap Pendapatan Masyarakat di Kecamatan Pinggir**

Pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai mengakibatkan pendapatan yang diperoleh sebagian besar masyarakat di Kecamatan Pinggir mengalami penurunan, yang rata-rata terjadi pada mereka yang memiliki usaha skala mikro dan kecil, khususnya lagi pada kegiatan usaha penyediaan makanan minuman. Pembangunan jalan tol menyebabkan usaha menjadi lebih sepi karena sedikitnya intensitas kendaraan yang melewati jalan Lintas Sumatera yang berada di Kecamatan Pinggir.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari total 50 responden, sebanyak 24 responden mengalami penurunan pendapatan. Rata-rata pendapatan responden di Kecamatan Pinggir sebelum pembangunan jalan tol sebesar Rp2.920.000 dan setelah pembangunan jalan tol menjadi Rp2.530.000.

Meski sebagian mengalami penurunan pendapatan, tetapi di satu sisi juga terdapat banyak responden yang mengalami peningkatan pendapatan. Pengaruh tersebut sangat ditentukan oleh kondisi spasial (lokasi). Beberapa responden yang berada di Kelurahan Balairaja dan Kelurahan Titian Antui memiliki kenaikan rata-rata, yang disebabkan jalan tol yang berada di kedua kelurahan ini berada paling dekat dengan gerbang tol dan juga di daerah yang dekat dengan Kota Duri sebagai pusat Kecamatan Mandau. Para pengendara yang bisanya singgah pada saat keluar dari tol membuat masyarakat yang berjualan di jalan Lintas Sumatera menjadi naik.

Sementara warga yang tidak mengalami peningkatan pendapatan dikarenakan pekerjaan tetap maupun tidak bekerja akibat faktor usia. Hasil ini sesuai dengan temuan Afifah (2016) mengenai kajian dampak pembangunan ruas tol Mojokerto-Kertosono terhadap kelangsungan mata pencaharian dan pendapatan masyarakat di Kecamatan Gedeg Kabupaten Mojokerto. Hasil temuan menyatakan bahwa pendapatan terpengaruh secara signifikan dari adanya pembangunan jalan tol.

**i. Dampak Jalan Tol Terhadap Pengeluaran Masyarakat di Kecamatan Pinggir**

Pembangunan jalan tol secara tidak langsung menyebabkan pengeluaran tiap rumah tangga yang berlokasi di sekitaran jalan tol semakin meningkat, baik pengeluaran untuk pangan maupun nonpangan. Namun berdasarkan hasil survei, adanya peningkatan pengeluaran tidak dipengaruhi secara langsung dari adanya pembangunan jalan tol, namun disebabkan murni akibat kenaikan inflasi.

Meski kinerja perekonomian relatif terus mengalami peningkatan, tetapi berdasarkan hasil survei, dari 50 responden sebanyak 28 responden menyatakan bahwa pengeluarannya tidak berubah baik sebelum maupun sesudah adanya jalan tol. Dari total 50 responden yang dilakukan wawancara, rata-rata pengeluaran mereka sebelum adanya jalan tol sebesar Rp2.740.000 dan setelah pembangunan jalan tol menjadi Rp2.685.000.

Beberapa alasan masyarakat tidak secara signifikan terpengaruh karena akses bahan pangan yang cenderung selalu terpenuhi. Hal ini karena adanya dua pasar di Kecamatan Pinggir yaitu Pasar Pinggir dan Pasar Sebanga yang mampu memasok bahan pangan lebih cepat dari luar kota akibat pembangunan jalan tol. Pada sisi lain, kondisi ini tidak serta merta membuat harga pangan menjadi lebih murah tapi pihak distributor bisa memangkas biaya transportasi. Dalam kasus tersebut, pembangunan jalan tol mampu menciptakan efisiensi biaya transaksi.

Hasil penelitian ini sesuai dengan temuan Siddiq (2016) mengenai dampak pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan terhadap masyarakat petani yang lahannya dibebaskan di Kecamatan Pandaan, Kabupaten Pasuruan. Hasil temuan menyatakan bahwa tingkat pengeluaran tidak



terpengaruh oleh pembangunan jalan tol. Pada sisi lain, pembangunan jalan tol mampu menciptakan efisiensi distribusi barang, sehingga berpengaruh terhadap kecepatan aksesibilitas barang, khususnya kebutuhan pokok masyarakat.

**j. Dampak Jalan Tol Terhadap Harga Lahan di Kecamatan Pinggir**

Penelitian ini mengamati terdapat beberapa faktor yang berpengaruh terhadap harga lahan akibat pembangunan jalan tol. *Pertama* adalah jarak dari ruas jalan, yaitu semakin dekat maka semakin tinggi harga lahan. Harga lahan yang berada di sepanjang jalan Lintas Sumatera terus mengalami kenaikan yang berada di Kecamatan Pinggir.

*Kedua* adalah jaringan utilitas, yaitu pengaruh jaringan utilitas di atas tata guna lahan akan mempengaruhi nilai lahan. Ketersediaan jaringan utilitas pada suatu lahan memiliki nilai yang tinggi misalnya jika terdapat sebuah jaringan listrik, telepon, air bersih dan drainase karena memberikan manfaat nilai ekonomi bagi pemilik lahan terutama pada pemanfaatan untuk pergudangan, industri dan permukiman. Kasus ini banyak terdapat di Kelurahan Titian Antui, karena terdapat pasar yang mampu menciptakan utilitas publik.

*Ketiga* adalah luas lahan, yang memiliki arti penting dalam sebuah tempat usaha, khususnya dalam kasus penelitian ini banyak berkaitan dengan kegiatan pergudangan. Semakin luas lahan maka semakin besar pemanfaatannya. Luas lahan akan mempengaruhi nilai jual lahan karena semakin luas lahan maka pengaruh untuk mendapatkan lahan di sekitar jalan tol semakin besar, terutama untuk pergudangan karena lokasi yang strategis berupa jalan bebas hambatan.

*Keempat* adalah lebar lahan, yaitu seringkali menjadi permasalahan bagi siapapun jika ingin menggunakan kendaraan bermotor, tak terkecuali mobil angkutan barang untuk kegiatan pergudangan. Semakin lebar jalan akses menuju lahan, maka semakin tinggi nilai lahan di sekitarnya.

*Kelima* adalah pintu tol, yaitu pengaruh akses ke pintu tol terhadap perubahan harga lahan yang dapat memberikan kemudahan masuk atau keluar dari suatu tempat. Akses ke pintu tol dengan harga lahan memiliki hubungan keterkaitan, walaupun pengaruhnya rendah. Kondisi demikian sangat berpengaruh terhadap harga lahan di Kelurahan Balairaja dan

Kelurahan Titian Antui karena kedua kelurahan ini sangat dekat dengan pintu tol.

*Keenam* adalah kondisi jalan, yaitu faktor yang menjadi penentu dalam melakukan perjalanan. Kondisi jalan dipandang penting untuk mempercepat waktu perjalanan, sehingga semakin baik kondisi jalan maka semakin besar pula nilai lahan. Kasus ini terdapat di Desa Muara Basung, yaitu terdapat beberapa bagian jalan yang memiliki kerusakan sehingga ada harga lahan yang mengalami penurunan.

*Ketujuh* adalah jarak ke pusat kota, yaitu lahan yang dekat pusat kota mempunyai harga lahan tinggi. Keterbatasan lahan di pusat kota menjadi pemicu nilai lahan. Harga lahan otomatis akan naik sehingga nilai objek pajak juga naik. Dalam penelitian ini, faktor jarak terdapat di Desa Pinggir dan Desa Semunai sebagai daerah yang dekat dengan pusat Kecamatan Pinggir, sehingga membuat lahan di kedua desa tersebut mengalami kenaikan. Sementara Kelurahan Titian Antui juga merasakan kenaikan disebabkan sangat dekat dengan pusat Kota Duri yang berada di Kecamatan Mandau. Hasil penelitian ini memperkuat ragam argumentasi ekonomi spasial, bahwa fungsi dan struktur tata guna lahan berpengaruh terhadap intensitas aktivitas ekonomi masyarakat.

---

## 5. Penutup

Dampak pembangunan jalan Tol Pekanbaru-Dumai terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Pinggir Kabupaten Bengkalis dapat dilihat dari beberapa indikator, antara lain tingkat pendapatan, pengeluaran, dan harga lahan. Hasil Uji Beda rata-rata antara pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol diperoleh hasil signifikan (2-tailed) sebesar 0.020 lebih kecil dari  $\alpha$  (0,05). Hasil ini berarti terdapat pengaruh terhadap tingkat pendapatan, meski pendapatan yang diperoleh mengalami penurunan. Rata-rata pendapatan masyarakat sebelum adanya pembangunan sebesar Rp2.920.000 dan setelah pembangunan jalan tol menjadi Rp2.530.000.

Hasil Uji Beda rata-rata antara pengeluaran masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol diperoleh hasil signifikan (2-tailed) sebesar 0.837 lebih besar dari  $\alpha$  (0,05). Hasil ini mencerminkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan terhadap pengeluaran

masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol. Rata-rata pengeluaran masyarakat sebelum pembangunan jalan tol sebesar Rp2.740.000 dan setelahnya sebesar Rp2.685.000.

Hasil Uji Beda rata-rata antara harga lahan sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan tol diperoleh hasil signifikan (2-tailed) sebesar 0.000 lebih kecil dari  $\alpha$  (0,05). Kondisi ini mencerminkan terdapat perbedaan harga lahan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol. Perbedaan dikarenakan harga lahan mengalami kenaikan, yang dalam banyak kasus disebabkan oleh pengaruh utilitas akibat pembangunan infrastruktur berupa jalan tol.

Berdasarkan hasil temuan, maka penelitian ini mengusulkan rekomendasi khususnya ditujukan kepada pemerintah, bahwa setiap kebijakan yang dikeluarkan hendaknya diikuti dengan strategi untuk mengatasi segala dampak yang ditimbulkan. Pembangunan infrastruktur memang bermanfaat, tetapi di sisi lain juga menciptakan perubahan sosial ekonomi masyarakat yang harus diantisipasi. Pemerintah dapat menyusun strategi yang mampu menyokong pertumbuhan ekonomi rumah tangga khususnya masyarakat terkena dampak.

Meski demikian, hasil penelitian ini masih dihadapkan pada keterbatasan jumlah variabel, sehingga untuk penelitian selanjutnya perlu menambahkan beberapa variabel untuk memperkaya konsep dan teori lokasi serta keberadaan infrastruktur bagi peningkatan ekonomi masyarakat.

---

### Daftar Pustaka

- Afifah, N. F. 2016. Kajian dampak pembangunan ruas tol Mojokerto-Kertosono terhadap keberlangsungan mata pencaharian dan pendapatan masyarakat Kecamatan Gedeg, Kabupaten Mojokerto. *Jurnal Swara Bhumi*, Vol. IV, pp. 81-86.
- Arrosyid, F., Geografi, P. S., Geografi, F., & Muhammadiyah, U. 2021. *Pengaruh pembangunan Jalan Tol terhadap Ekonomi Pedagang di Kecamatan Petarukan Kabupaten Pemalang (Studi Kasus Jalan Pantura Kecamatan Petarukan)*. Skripsi thesis, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Harum, M., & Sutriani, S. 2017. Pengaruh pembangunan jalan tol sutami terhadap nilai lahan disekitarnya. *Nature : National Academic Journal of Architecture*, Vol. 4, No. 1, pp. 66-73.

- Noor, T. R., Hamdan, A., Saifuddin, & Fanan, M. A. 2017. Analisis dampak sosial ekonomi pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto (studi kasus kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kec. Wringinanom, Kec. Kedamean, Kec. Driyorejo Kabupaten Gresik). *Prosiding Seminar Nasional & Temu Ilmiah Jaringan Peneliti*, Vol. 1, No. 3, pp. 268–280.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2022. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- Prasetyo, S. A., & Djunaedi, A. 2019. Perubahan perkembangan wilayah sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol. *Jurnal Litbang Sukowati : Media Penelitian dan Pengembangan*, Vol. 3, No. 1, pp. 14.
- Siddiq, M. I., & Zain, I. M. 2016. Dampak pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan terhadap masyarakat petani yang lahannya dibebaskan di Kecamatan Pandaan Kabupaten Pasuruan. *Jurnal Swara Bhumi*, Vol. 1, No. 2, pp. 143–151.
- Siswoyo, M. 2016. The impact of toll road development: an analysis based on public administration ecology. *Journal of Southwest Jiatong University*, Vol. 32, No. 3, pp. 255–272.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan RAD*. Alfabeta, 2014.
- Tampubolon, D. 2019. *Tol Pekanbaru Dumai, Masa Depan dan Masalah ke Depan*. kompasiana.com.
- Tjahjani, A. R. I., Tinumbia, N., & Jonbi. 2021. Persepsi masyarakat terdampak pembangunan jalan tol (studi kasus : Kabupaten Sragen). *Konferensi Nasional Teknik Sipil*, Vol. 15, No. 1, pp. 1–8.