

## **BAB 2**

### **PEMBANGUNAN, JARINGAN JALAN, PEMBANGUNAN JALAN TOL, HARGA LAHAN, MATA PENCAHARIAN, DAN PENDAPATAN**

#### **2.1 Pembangunan**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pembangunan merupakan hal (cara, perbuatan, dan sebagainya) untuk membangun. Menurut Riyadi & Bratakusumah (2005), menjelaskan bahwa pembangunan yaitu sebuah proses dalam melakukan suatu perubahan bagi daerah maupun negara. Berdasarkan ahli ekonomi Nitisastro (2010), mendefinisikan pembangunan menurut waktu yaitu sebagai proses transportasi yang merupakan suatu keadaan dari ekonomi yang berhenti ke suatu pertumbuhan kumulatif yang berulang secara terus-menerus.

Menurut Anwas (2014) menjelaskan bahwa pembangunan daerah ada 2 macam, yaitu pembangunan fisik dan pembangunan non fisik. Pembangunan fisik yaitu pembangunan yang dilakukan dengan merubah kondisi wilayah secara fisik. Pembangunan fisik mudah untuk dirasakan manfaatnya seperti pembangunan gedung, jembatan, pelabuhan, ataupun jaringan jalan. Sedangkan pembangunan non fisik memiliki subjek utama dalam pembangunan manusia. Pembangunan non fisik dapat berupa pembangunan yang berdasarkan pada aspek sosial. Keseimbangan dalam pembangunan akan mencerminkan kondisi pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah (Rahardian, 2016).

Pembangunan menjadi faktor pendorong bagi pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah (Rustiadi, 2009). Adanya pembangunan akan menciptakan kondisi wilayah yang semakin membaik yang didorong dengan adanya perbaikan dan penciptaan fasilitas umum. Kondisi tersebut akan menarik para investor untuk menanamkan modalnya dan menciptakan lapangan pekerjaan. Terbukanya lapangan pekerjaan akan menjadi peluang untuk masyarakat dalam bekerja. Hal ini sesuai dengan tujuan utama dari pembangunan di suatu wilayah, yaitu untuk menciptakan kesempatan kerja dan mengurangi tingkat pengangguran (Sukidjo, 2005).

#### **2.2 Jaringan Jalan**

Jalan merupakan sebuah lintasan digunakan untuk menghubungkan suatu daerah dengan daerah lainnya serta sebagai prasarana perpindahan barang, jasa, maupun manusia

(Mukhlis & Soetomo, 2017). Menurut UU No 38 Tahun 2004 mengenai jalan, mendefinisikan jalan sebagai prasarana transportasi yang diperuntukan bagi lalu lintas daerah, wilayah ataupun kota, yang berada diatas permukaan tanah dan diatas permukaan air, di udara serta di air, kecuali jalan lori, jalan kereta api, dan jalan kabel. Jalan juga dikelompokkan menjadi 4 macam berdasarkan fungsinya yaitu jalan lingkungan, jalan kolektor, jalan arteri, dan jalan lokal.

Menurut pendapat Mukhlis & Soetomo (2017), menjelaskan jaringan jalan merupakan elemen penghubung dan pembentuk kota yang sangat erat dan mencerminkan adanya perkembangan fisik kota serta penggunaan lahan. Jaringan jalan ini berfungsi sebagai tempat berkembangnya suatu daerah dan berpengaruh terhadap rencana dan fungsi struktur kota. Menurut Srihono (2001), penggunaan jalan biasanya sebagai penghubung ke pusat perkantoran, pertokoan, perdagangan, dan lain-lain dalam skala luas. Pembangunan jaringan jalan sering memicu adanya perubahan tata guna lahan dengan faktor aksesibilitas. Pembangunan infrastruktur yang banyak dilakukan yaitu pembangunan jalan tol sebagai jalur alternatif untuk mempercepat proses ekonomi maupun pembangunan nasional (Anwas, 2014).

Menurut UU Nomor 38 Tahun 2004 pasal 8, menjelaskan tentang klasifikasi jaringan jalan menurut fungsi terbagi atas:

1. Jalan Lokal yaitu jaringan jalan yang melayani distribusi angkutan daerah setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat dan jumlah jalan tidak dibatasi.
2. Jalan Kolektor yaitu jaringan jalan yang melayani distribusi angkutan pengumpulan atau pembagi dengan ciri-ciri kecepatan sedang dan jumlah jalan dibatasi.
3. Jalan Lingkungan adalah jaringan jalan yang melayani angkutan lingkungan dengan perjalanan jarak dekat.
4. Jalan Arteri yaitu jaringan jalan yang melayani distribusi angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

Berdasarkan UU Nomor 38 Tahun 2004 pasal 7, menjelaskan tentang klasifikasi jalan menurut sistem jaringan terbagi atas:

1. Jalan sekunder adalah jaringan jalan pelayanan distribusi jasa, barang, dan manusia untuk masyarakat di kawasan daerah perkotaan.
2. Jalan Primer adalah jaringan jalan dengan pelayanan distribusi jasa, barang, dan manusia untuk dikembangkan di semua wilayah pada tingkat nasional ataupun

distribusi antar daerah dengan menghubungkan semua kegiatan distribusi dan jasa yang berperan sebagai pusat-pusat kegiatan.

Berdasarkan UU No 38 Tahun 2004 tentang jalan dan PP No 34 Tahun 2006 tentang jalan, menjelaskan mengenai status jalan yang terbagi menjadi lima kelompok, yaitu:

#### 1. Jalan Nasional

Pembangunan dan penyelenggaraan jalan nasional adalah kebijakan dan kewenangan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Beberapa bentuk jalan nasional terdiri dari:

1. Jalan strategis nasional
2. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi
3. Jalan arteri primer
4. Jalan tol

#### 2. Jalan Provinsi

Penyelenggaraan jalan provinsi adalah kebijakan dan kewenangan Pemerintah Provinsi. Jalan Provinsi terdiri dari:

1. Jalan di daerah khusus Ibukota Jakarta
2. Jalan kolektor primer penghubung ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota
3. Jalan strategis provinsi
4. Jalan kolektor primer penghubung antar ibukota kabupaten atau kota

#### 3. Jalan Kabupaten

Penyelenggaraan jalan kabupaten adalah kebijakan dan kewenangan Pemerintah Kabupaten. Jalan Kabupaten terdiri dari:

1. Jalan kolektor primer
2. Jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota
3. Jalan strategis kabupaten
4. Jalan lokal primer menghubungkan antara kabupaten dengan kecamatan, kabupaten dengan desa, antar kecamatan, kecamatan dengan desa, dan antar desa.

#### 4. Jalan Kota

Jalan Kota adalah kebijakan dan kewenangan Pemerintrah Kota. Jalan Kota yaitu jalan umum yang termasuk dalam jaringan jalan sekunder kota.

## 5. Jalan Desa

Jalan Desa yaitu jalan lokal primer dan jalan lingkungan primer yang tidak termasuk ke dalam jalan kabupaten. Jalan desa adalah jalan umum yang menghubungkan permukiman masyarakat antar desa.

### 2.3 Pembangunan Jalan Tol

Jalan tol merupakan kebijakan dan kewenangan pemerintah dalam mewujudkan pembangunan nasional secara merata dan untuk mempercepat proses distribusi serta dalam aksesnya harus ditetapkan tarif berbayar. Penetapan tarif dilakukan berdasarkan pada golongan kendaraan tersebut. Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No 15 Tahun 2005 mengenai jalan tol, menjelaskan bahwa “jalan tol yaitu jalan umum yang masih termasuk kedalam bagian dari sistem jaringan jalan alternatif dan berfungsi sebagai jalan nasional, dalam penggunaannya diwajibkan membayar biaya untuk masuk ke jaringan jalan tol”. Pengguna jalan tol akan dikenakan biaya yang akan dimanfaatkan untuk mengembalikan biaya investasi, pengembangan, pemeliharaan dan perawatan jalan tol.

Jalan tol memiliki tujuan utama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dan mewujudkan kesejahteraan masyarakat dengan mempermudah aksesibilitas antara pusat-pusat perekonomian (Bellarminus, 2014). Pembangunan jalan tol ini merupakan wujud pemerataan daerah dan percepatan kondisi ekonomi masyarakat. Menurut UU No. 38 tahun 2004 tentang jalan tol, menjelaskan bahwa jalan tol diadakan untuk:

1. Meningkatkan pemerataan pembangunan dan keadilan
2. Memperlancar akses lalu lintas
3. Meringankan beban pemerintah dengan partisipasi menggunakan jalan tol
4. Meningkatkan daya dan hasil guna proses distribusi jasa, barang, dan manusia dalam menunjang pertumbuhan dan pemerataan ekonomi
5. Biaya yang akan dikeluarkan oleh pengguna jalan tol digunakan untuk pemeliharaan, pengembangan, dan pengembalian modal jalan tol
6. Dan sebagai salah satu pendapatan daerah.

Menurut Priyanti (2017), menjelaskan tentang terdapat dua dampak pembangunan jalan tol, yaitu:

- a. Dampak positif dari pembangunan jalan tol:

Pembangunan jalan tol yang dilakukan, tentunya akan menimbulkan pengaruh positif yang dirasakan masyarakat hingga saat ini, sehingga akan menghasilkan suasana

dan keadaan yang kondusif dalam perkembangannya. Berikut ini beberapa dampak positif yang dihasilkan pada pembangunan jalan tol ini yaitu diantaranya:

1. Mengurangi tingkat kemacetan
2. Harga lahan sekitar jalan tol meningkat,
3. Gerbang tol yang dekat memberikan keuntungan untuk industri atau nilai tambah untuk konstruksi bangunan, pergudangan, dan perdagangan.
4. Membuka lapangan kerja skala besar, masyarakat sekitar gerbang tol, dapat membuka usaha seperti rumah makan, toko oleh-oleh, rest area, dan lain-lain.
5. Meningkatkan kegiatan perekonomian di daerah sekitar gerbang tol.
6. Menjadi acuan awal bagi rencana pengembangan pembangunan jalan tol lainnya.
7. Memperlancar kegiatan ekspor.

b. Dampak negatif dari pembangunan jalan tol:

Pembangunan jalan tol juga terdapat dampak negatif. Berikut ini merupakan dampak negatif yang dihasilkan oleh pembangunan jalan tol yaitu diantaranya:

1. Penetapan biaya tarif tol yang relatif tinggi dan mahal. Hal ini diakibatkan karena investasi yang digunakan tidak berasal dari APBN murni dan tidak adanya bantuan subsidi dari pemerintah untuk pembangunan jalan tol. Hal tersebut menyebabkan investor menginginkan keuntungan maksimal dari investasinya.
2. Semakin meningkatnya jumlah kendaraan pribadi karena adanya kemudahan akses ke daerah yang dituju dan semakin cepat dijangkau, sehingga setiap orang akan lebih memilih untuk memakai kendaraan pribadi.
3. Berkurang sumber daya alam akibat dampak pembangunan jalan tol, karena setiap pembangunan akan ada lahan yang terpakai, seperti penebangan hutan, pembebasan lahan pertanian dan perkebunan yang digunakan untuk pembangunan jalan.
4. Penduduk yang terkena dalam pembebasan lahan akibat adanya pembangunan jalan tol, menyebabkan penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani akan berubah dan akan mempengaruhi pendapatannya pula, sedangkan penduduk yang permukimannya terkena pembebasan lahan akan berpindah tempat tinggal ataupun diberikan ganti rugi sesuai kondisi fisik maupun non fisik yang telah ditetapkan oleh pemerintah berupa NJOP.

Menurut Sumaryoto (2010), keberadaan jalan tol memberikan beberapa dampak, diantaranya:

a. Dampak keberadaan jalan tol terhadap lingkungan makro

Pembangunan jalan tol ini telah memudahkan akses transportasi antar daerah, sehingga aktivitas bisnis maupun proses distribusi dapat berjalan dengan lancar. Selain itu, jalan tol ini juga telah memberikan lapangan pekerjaan dan meningkatkan aktivitas ekonomi masyarakat. Di samping sisi positif, pembangunan jalan tol juga memberikan dampak negatif. Secara langsung, pembangunan jalan tol akan berdampak terhadap pembebasan lahan pertanian. Luas jalan yang panjang dan lebar akan memangkas lahan pertanian dan juga memotong saluran irigasi pertanian, aliran sungai, dan mengubah alur distribusi sarana kebutuhan pertanian. Kemudian pembangunan jalan tol ini akan berdampak pula pada perluasan kawasan permukiman dan industri baru yang dalam pembangunannya akan memakai lahan pertanian dan perkebunan yang ada.

b. Dampak terhadap lingkungan

Adanya jalan tol akan menyebabkan lokasi dekat gerbang keluar-masuk jalan tol berkembang pesat untuk dijadikan kawasan bisnis dan industri, baik perdagangan, gudang, jasa keuangan, industri, dan sebagainya, sehingga dapat memajukan ekonomi daerah tersebut.

c. Dampak terhadap pertumbuhan kawasan perumahan

Pembangunan jalan tol yang dilakukan oleh pemerintah pusat telah memicu pertumbuhan kawasan permukiman, khususnya kawasan perumahan baru.

d. Dampak di bidang transportasi dan aksesibilitas

Pembangunan jalan tol memberikan dampak terhadap mobilitas. Jalan tol yang dibangun akan menjadi sarana yang menyediakan bebas hambatan dan menjadi jalan alternatif dalam membantu kegiatan perekonomian masyarakat. Selain itu, adanya jalan tol dapat meningkatkan keamanan dunia transportasi menjadi pesat, mengurangi kemacetan, penghubung dari satu tempat ke tempat lainnya dengan jalur alternatif untuk mengurangi jarak dan waktu serta mengurangi hambatan kendaraan, menjadi sarana untuk membantu percepatan dan pergerakan lalu lintas.

e. Meningkatkan harga lahan

Pembangunan jalan tol memberikan dampak pada daerah sekitar gerbang tol semakin ramai dengan mobilitas transportasi yang semakin mudah. Akibatnya pembangunan daerah pun semakin meningkat, ditandai dengan dibangunnya perindustrian, pergudangan, perdagangan, rest area, tempat ibadah, dan bahkan

permukiman masyarakat. Dengan meningkatnya pembangunan daerah, nilai jual lahan pun semakin meningkat. Meningkatnya nilai jual lahan, memberikan keuntungan bagi sebagian masyarakat yang memiliki lahan.

f. Berubahnya mata pencaharian

Pembangunan jalan tol telah memberikan dampak terhadap ekonomi masyarakat. Dengan mudahnya akses dan sarana transportasi, banyak dibangun rest area, perdagangan, pergudangan, industri, dll. Hal ini, memberikan dampak positif bagi masyarakat yaitu semakin banyaknya peluang usaha dan kerja. Sehingga masyarakat dapat memperbaiki mata pencahariannya menjadi lebih baik.

g. Berubahnya pendapatan

Pembangunan jalan tol juga mempengaruhi pendapatan masyarakat yang diterima. Setelah berubahnya mata pencaharian akibat pembangunan jalan tol, pendapatan masyarakat juga berubah, tergantung apa mata pencaharian yang dikerjakan.

## 2.4 Harga Lahan

Harga lahan adalah harga suatu lahan yang dilihat dari nilai nominal satuan uang untuk satuan luas lahan yang berlaku pada pasaran lahan (Yuniarto, 2013). Harga lahan bergantung pada kebutuhan dari setiap individu atau perusahaan yang memiliki keinginan untuk mendapatkan suatu lahan. Selain itu, harga lahan juga bergantung pada tingkat kesuburan dan aksesibilitas lokasi lahan (Prasetya & Sunaryo, 2013). Hal tersebut yang menyebabkan harga lahan pada setiap lokasi atau daerah bervariasi (Yuniarto, 2013).

Harga lahan dapat ditentukan oleh 2 hal, yaitu harga lahan berdasarkan harga pasar dan ketentuan Nilai Jual Objek Pajak. Menurut Yuniarto (2013), menjelaskan bahwa sistem pajak di Indonesia diterapkan *self assessment* dalam menentukan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP). Supaya pajak bumi dan bangunan yang ditanggung masyarakat lebih rendah, maka biasanya pemerintah menurunkan *self assessment* dari objek pajak, sehingga nilai NJOP yang ditetapkan akan lebih rendah dari harga lahan berdasarkan pasar. Sedangkan harga lahan berdasarkan harga pasar yaitu harga hasil kesepakatan dan transaksi jual beli lahan yang dilakukan antara penjual dan pembeli yang merupakan kunci untuk penilaian lahan bagi lahan disekitarnya (Cristyanto, 2009). Namun, harga pasar masih terbilang lemah untuk digunakan dalam analisis penelitian, karena harganya yang tidak stabil dan berubah-ubah.



Menurut Yunus (2004), menjelaskan bahwa faktor harga lahan dipengaruhi oleh lingkungan fisik termasuk topografi, aktivitas industri, sarana dan prasarana, serta lingkungan sosial yang meliputi budaya, ekonomi, kebijakan, dan kelembagaan. Selain itu, terdapat 3 unsur yang berkaitan dengan pola penetapan harga lahan adalah saat menjauhi pusat kota harga lahan umumnya menurun, pusat-pusat pelayanan memiliki harga lahan tinggi, terdapat puncak harga lahan tinggi di sekitar area perpotongan lalu lintas utama (Yunus, 2004). Menurut Irmawan (2008), menyebutkan bahwa faktor penentu harga lahan ada lima, yaitu kemiringan lereng, aksesibilitas, utilitas umum, penggunaan lahan, dan pergerakan tanah sebagai parameter atau indikator penentu harga lahan, sebagai berikut:

#### 1. Kemiringan lereng

Kemiringan lereng yang rendah menunjukkan bahwa daerah tersebut datar dan stabil sebagai tempat hunian yang layak. Kemiringan lereng yang rendah lebih banyak diminati masyarakat yang menyebabkan harga lahan relatif tinggi. Sedangkan kemiringan lereng yang tinggi kurang diminati karena daerah tersebut memiliki topografi bergelombang, terjal dan tidak stabil. Hal tersebut menjadi acuan pertimbangan untuk memilih daerah kemiringan lereng tinggi dan menjadi salah satu indikator harganya lebih rendah (Yuniarto, 2013).

#### 2. Aksesibilitas Lahan

Aksesibilitas dapat berpengaruh pada harga lahan suatu wilayah. Lahan yang memiliki aksesibilitas tinggi terhadap pusat kota maupun pusat kegiatan akan memiliki harga yang lebih tinggi dibandingkan lahan yang memiliki aksesibilitas rendah (Yuniarto, 2013). Menurut Irmawan (2008), aksesibilitas lahan terdiri dari 6 indikator, yaitu:

- a. Jarak menuju jalan kolektor,
- b. Jarak menuju pusat kota,
- c. Jarak ke pusat perdagangan dan jasa,
- d. Jarak ke fasilitas pendidikan,
- e. Jarak ke tempat layanan kesehatan,
- f. Jarak ke tempat ibadah.

#### 3. Utilitas Umum

Kelengkapan utilitas umum dan sarana rumah tangga sangatlah dibutuhkan, sehingga dapat mempermudah dalam memenuhi kebutuhan manusia, seperti jaringan listrik, jaringan komunikasi dan ketersediaan air bersih. Utilitas umum memiliki pengaruh



terhadap harga lahan dimana semakin banyak utilitas tersedia pada suatu daerah, maka harga lahan di daerah tersebut akan semakin tinggi.

#### 4. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan berupa perdagangan dan jasa, dengan penggunaan lahan berupa tegalan tentunya memiliki harga lahan yang berbeda. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan lahan menjadi salah satu faktor penentu harga lahan (Yuniarto, 2013).

#### 5. Gerakkan tanah

Lahan di daerah yang memiliki gerakan tanah yang rendah akan lebih diminati karena memiliki tingkat resiko bencana yang rendah dan stabil sehingga layak sebagai tempat bernaung kegiatan manusia. Sedangkan lahan di daerah yang memiliki gerakan tanah yang tinggi cenderung kurang diminati karena bersifat tidak stabil sehingga mempersulit dalam pembangunan (Yuniarto, 2013). Hal tersebut menjadi indikator harga lahan pada daerah yang memiliki gerakan tanah yang rendah memiliki harga lahan yang lebih tinggi sedangkan harga lahan pada daerah yang memiliki gerakan tanah yang tinggi memiliki harga lahan yang rendah.

### 2.5 Mata Pencarian

Dalam kehidupan manusia, memiliki mata pencarian adalah suatu hal yang harus dimiliki. Oleh karena itu, mata pencarian bisa menjadi sumber pendapatan bagi manusia agar dapat memenuhi segala kebutuhannya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), mata pencarian adalah suatu kegiatan yang dikerjakan seseorang secara terus-menerus untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Mata pencarian adalah kegiatan pekerjaan seseorang yang dilakukan untuk mencukupi kebutuhan hidup dan memanfaatkan sumber daya alam yang ada untuk membangun kehidupan yang lebih baik (Raharjo, 2007). Beberapa hal faktor yang harus diperhatikan yaitu mengawasi lembaga penyelenggara, hubungan politik, dan penggunaan sumber daya.

Pada dasarnya, manusia harus memiliki mata pencarian untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan untuk menunjang kehidupannya. Mata pencarian pokok setiap masyarakat akan berbeda di setiap daerahnya tergantung pada kondisi geografis permukaan bumi. Menurut Rosyidin (2017), terdapat dua macam jenis mata pencarian, yaitu mata pencarian di bidang pertanian dan mata pencarian di bidang non pertanian.

1. Mata pencaharian dibidang pertanian

Beberapa mata pencaharian dibidang pertanian diantaranya adalah pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, dan kehutanan.

2. Mata pencaharian dibidang non pertanian

Beberapa mata pencaharian dibidang non pertanian diantaranya adalah perindustrian, pertambangan, jasa, dan pariwisata.

## 2.6 Pendapatan

Dengan adanya mata pencaharian, masyarakat dapat memiliki pendapatan atau upah untuk memenuhi kebutuhannya yang dihasilkan dari kegiatan mata pencaharian yang dilakukan. Tetapi, setiap masyarakat memiliki pendapatan yang berbeda-beda bergantung dari jenis mata pencaharian yang dilakukannya. Pengertian pendapatan berdasarkan KBBI memiliki arti yaitu “hasil bekerja, pencarian, penghasilan, penemuan, sumber hasil dari kegiatan (terhadap sesuatu yang tidak ada sebelumnya)”.

Menurut Priyanti (2017), bahwa “pendapatan dapat didefinisikan sebagai penerimaan nominal uang yang didapatkan seseorang atas suatu kegiatan atau tindakan dalam waktu tertentu”. Menurut pendapat Reksoprayitno mendefinisikan bahwa “pendapatan dapat didefinisikan sebagai jumlah didapatkan oleh seseorang pada waktu tertentu”.

Menurut Priyanti (2017), pendapatan seseorang terbagi menjadi 2 macam, yaitu pendapatan riil dan pendapatan nominal. Pendapatan riil yaitu penghasilan atau upah yang jumlahnya telah dideflasikan dan disesuaikan dengan perubahan tingkat harga dan jasa. Sedangkan pendapatan nominal yaitu penghasilan yang didapat oleh seseorang dalam jumlah nilai nominal. Pendapatan riil menjadi indikator utama yang digunakan dalam mengukur dan meninjau tingkat kesejahteraan suatu individu (Waluyo, 2013).

Adanya pembebasan lahan pertanian membuat penduduk yang bermata pencaharian sebagai petani mengalami kerugian dari segi pendapatan, hal itu dikarenakan lahan pertanian yang digunakan untuk sumber pendapatan hilang. Selain itu, petani pun harus membeli lahan pertanian dengan harga lebih tinggi dari harga sebelum pembebasan lahan, akibatnya petani kesulitan mendapatkan lahan pertanian baru yang luasnya sama seperti lahan mereka miliki sebelumnya (Priyanti, 2017). Menurut Rosyidin (2017), pendapatan seseorang dibagi menjadi beberapa jenis, diantaranya yaitu:

1. Upah yaitu penghasilan yang sifatnya tidak menentu dengan jumlah yang relatif berbeda sebagai imbalan dari suatu pekerjaan atau kegiatan non formal.

2. Gaji yaitu penghasilan yang didapatkan secara terus-menerus dengan jumlah relatif tetap sebagai imbalan dari kegiatan atau pekerjaan formal.
3. Bonus yaitu penghasilan tambahan yang diterima dari hasil pencapaian yang melebihi target.
4. Hadiah yaitu penghasilan yang diterima dari prestasi yang dicapai.
5. Sewa yaitu penghasilan dari berasal dari pemanfaatan sumber daya.

## **2.7 Penelitian Terdahulu**

Penelitian ini disesuaikan dengan karya ilmiah hasil penelitian yang relevan dengan pengaruh pembangunan jalan tol terhadap harga lahan dan kondisi ekonomi dari berbagai literatur. Berikut ini uraian singkat hasil penelitian yang relevan pada Tabel 2.1.



Tabel 2.1 Hasil Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Judul Penelitian	Lokasi	Tahun	Tujuan	Metode Pengumpulan Data	Metode Analisis	Kesimpulan
1	<i>“Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Cikampek - Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Kalijati Subang”</i> oleh Suci Puji Astuti.	Kecamatan Kalijati Subang	2014	mengidentifikasi dan mendeskripsikan pengaruh pembangunan Jalan Tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial dan ekonomi	Deskriptif Kuantitatif a. Angket b. Wawancara c. Dokumentasi	Korelasional korelatif dengan metode kuantitatif deskriptif	Kesimpulan dari penelitian ini yaitu dampak pembangunan Jalan Tol Cipali terhadap mata pencarian yang ditinjau dari mata pencarian masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol di Kecamatan Kalijati yang menunjukkan terdapatnya perubahan mata pencarian masyarakat, pengaruh pembangunan Jalan Tol Cipali terhadap pendapatan masyarakat ditinjau dari jumlah pendapatan masyarakat di Kecamatan Kalijati dan pengaruh pembangunan Jalan Tol Cipali terhadap kepemilikan tempat tinggal setelah pembangunan jalan tol yang ditinjau dari luas lahan yang dimiliki
2	<i>“Dampak pembangunan Tol Cikopo-Palimanan terhadap kondisi mata pencarian dan pendapatan masyarakat Desa Tegal Karang, Palimanan, Cirebon”</i> oleh Muhammad Ikrom Rosyidin.	Desa Tegal Karang	2017	mengidentifikasi dan mendeskripsikan pengaruh pembangunan Jalan Tol Cipali terhadap kondisi pendapatan dan mata pencarian di Desa Tegal Karang.	Deskriptif Kuantitatif a. Angket b. Wawancara c. Dokumentasi	Korelasional korelatif dengan menggunakan metode kuantitatif deskriptif	Kesimpulan dari penelitian ini yaitu pembangunan jalan tol ini tidak berpengaruh ke mata pencaharian masyarakat di Desa Tegal Karang, hanya saja kuantitas mata pencaharian masyarakat menjadi lebih baik dan pendapatan masyarakat meningkat

3	<i>“Dampak Pembangunan Jalan Tol Cikopo - Pemalang terhadap Perkembangan Perdagangan dan Rumah Makan di Kabupaten Indramayu, Cirebon dan Brebes (Studi Kasus di Jalur Pantai Utara)”</i> oleh Muhammad Hasan Hidayat	Kabupaten Indramayu, Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Brebes	2018	Mendeskripsi dan menganalisis dampak pembangunan jalan tol Cikopo-Pemalang terhadap perekonomian pada sektor pengusaha rumah makan dan pedagang oleh-oleh di Kabupaten Indramayu, Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Brebes dengan mengambil studi kasus jalur Pantai Utara.	Deskriptif Kuantitatif a. Angket b. Wawancara c. Dokumentasi	analisis korelasional koleratif dengan menggunakan metode deskriptif campuran (kualitatif dan kuantitatif).	Adanya pengaruh dari pembangunan jalan tol Cikopo-Pemalang ke pengusaha rumah makan dan pedagang oleh-oleh, pada indikator penghasilan dan tenaga kerja dari setiap pengusaha rumah makan dan pedagang oleh-oleh yang ada di Pantai Utara (PANTURA). Penghasilan dan tenaga kerja mengalami penurunan.. Sebagian besar dari pengusaha tidak melakukan kegiatan promosi untuk menarik kembali konsumen, namun hanya berserah diri pada situasi yang ada
4	<i>“Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi</i>	Desa Jatimulyo, Kecamatan Jatiagung	2018	Mengidentifikasi dan menganalisis dampak adanya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra terhadap keadaan sosial ekonomi	Deskriptif Kuantitatif a. Kuisioner b. Wawancara c. Dokumentasi	korelasional korelatif dengan menggunakan metode kuantitatif deskriptif.	Berdasarkan hasil penelitian ini bahwa dari pengaruh sosial terjadi dapat dilihat dari aspek pekerjaan, 85% masyarakat menyebutkan jenis pekerjaan mereka baik sebelum ataupun sesudah pembangunan jalan tol tidak mengalami perubahan secara nyata. Setelah adanya jalan tol Trans Sumatra, masyarakat di Desa Jatimulyo menyebutkan bahwa tempat tinggal yang dimiliki responden saat ini lebih baik dari

	<i>Masyarakat Di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jatiagung Kabupaten Lampung Selatan)</i> ” oleh Irfantri Mahaputra	Kabup aten Lampu ng Selatan		masyarakat di Desa Jatimulyo, Jatiagung.			sebelumnya. Adanya kompensasi ganti rugi lahan yang ditetapkan oleh pemerintah telah dirasakan oleh masyarakat yang terkena pembebasan lahan.
--	---	---	--	--	--	--	---

*Sumber: Hasil Kajian Teori, 2020*



## 2.8 Sintesa Literatur

Berdasarkan teori-teori mengenai dampak pembangunan jalan tol pada studi terdahulu, dapat disimpulkan terdapat 2 variabel dan indikator yang digunakan dalam mengidentifikasi pengaruh pembangunan jalan tol terhadap masyarakat sekitar gerbang tol, diantaranya sebagai berikut ini:

1. Variabel harga lahan.

Adanya pembangunan tol menyebabkan meningkatnya harga lahan sekitar gerbang tol. Indikator dalam penentuan harga lahan dapat dilihat berdasarkan nilai NJOP yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

2. Variabel kondisi ekonomi yang mencakup mata pencaharian dan pendapatan.

Mata pencaharian dan pendapatan menunjukkan adanya keterkaitan terhadap pembangunan jalan tol. Dengan didirikannya jalan tol, mata pencaharian masyarakat beralih dan menyebabkan pendapatan yang diterima juga berubah. Indikator yang menentukan mata pencaharian seseorang yaitu berdasarkan jenis mata pencaharian yang ada. Sedangkan indikator dalam penentuan pendapatan seseorang berdasarkan mata pencaharian dan pendapatan yang diterima.

**Tabel 2.2 Sintesa Analisis Literatur**

No	Variabel	Indikator	Suci Puji Astuti, 2014	M. Ikrom Rosyidin, 2017	M.Hasan Hidayat, 2018	Irfan Mahaputra, 2018	Peneliti, 2020
1	Harga lahan	NJOP	√			√	√
2	Mata pencaharian	Jenis Mata Pencaharian	√	√	√	√	√
3	Pendapatan	Jenis Mata Pencaharian	√	√	√	√	√
		Pendapatan	√	√	√	√	√