

## IMPRESI LANJUTAN JALAN TOL TRANS SUMATERA BAGI KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI JALUR LINTAS SUMATERA PROVINSI LAMPUNG

Ifaty Fadliliana Sari<sup>1)</sup>, Handi Mulyaningsih<sup>2)</sup>, Sindung Haryanto<sup>3)</sup>, Hartoyo<sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> *Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung*

<sup>2)</sup> *Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung*

<sup>3)</sup> *Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung*

<sup>4)</sup> *Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung*

---

### ABSTRAK

Pembangunan merupakan suatu upaya yang dilakukan untuk menuju masyarakat yang lebih sejahtera, baik secara fisik maupun sosial dan ekonomi. Namun idealitas pembangunan itu sering tidak tercapai. Banyak pembangunan yang berdampak pada kerusakan lingkungan, kesenjangan, dan seringkali tidak berkelanjutan. Penelitian ini akan memfokuskan efek lanjutan dari pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Jalur Lintas Sumatera Provinsi Lampung. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan impresi lanjutan dari pembangunan jalan tol bagi kehidupan masyarakat. Tujuan lain dari riset ini ialah untuk mengetahui cara-cara spesifik yang dilakukan untuk mempertahankan kondisinya. Penelitian ini dilaksanakan dengan pendekatan kualitatif deskriptif. Wawancara dilakukan pada pemilik usaha dagang dan rumah makan di sepanjang Jalur Lintas Sumatera serta pemerintah daerah. Hasil dari riset ini berupa impresi pembangunan jalan tol dapat dibagi menjadi dua, yaitu positif dan negatif. Efek positif dari pembangunan jalan tol adalah dari segi keamanan dan mempercepat mobilitas masyarakat. Sedangkan dampak negatifnya antara lain keberalihfungsian lahan, ketimpangan sosial dan resiko konflik sosial. Usaha rumah makan yang terdapat di sepanjang jalur lintas Sumatera juga terkena dampak. Ada beberapa rumah makan yang masih dapat bertahan karena memiliki strategi-strategi tertentu, dan ada beberapa rumah makan yang tidak dapat bertahan karena kehilangan pelanggan.

Kata kunci: impresi lanjutan, jalan tol, sosial ekonomi

### ABSTRACT

Development is an effort made towards a more prosperous society, both physically and socially and economically. However, the ideals of development are often not achieved. Many developments have resulted in environmental degradation, inequality, and are often unsustainable. This research will focus on the aftereffect of the construction of the Trans Sumatra Toll Road on the socio-economic life of the community in the Trans Sumatra Route, Lampung Province. This study aims to describe the continued impression of toll road construction for people's lives. Another purpose of this research is to find out the specific ways that are used to maintain the condition. This research was conducted with a descriptive qualitative approach. Interviews were conducted with owners of trading businesses and restaurants along the Trans Sumatra Route as well as local governments. The results of this research are in the form of toll road development impressions that can be divided into two, namely positive and negative. The positive effect of toll road construction is in terms of safety and accelerating community mobility. Meanwhile, the negative impacts include land conversion, social inequality and the risk of social conflict. Restaurant businesses along the Sumatra route were also affected. There are some restaurants that can survive because they have certain strategies, and there are some restaurants that cannot survive because they lose customers.

Keywords: advanced impression, toll road, socio-economy

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara berkembang yang memiliki permasalahan kemiskinan. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa proporsi masyarakat miskin pada di awal 2020 telah mencapai 9,78 %. Jumlah ini bertambah 0,56 % dari akhir tahun 2019 dan terus naik 0,37 % pada Maret 2020. Secara rinci total rakyat miskin per Maret 2020 sebesar 26,42 juta orang. Jumlah ini terbagi menjadi 2 wilayah, kota dan desa. Di wilayah perkotaan, jumlah masyarakat miskin mencapai 11, 16 juta orang, lebih rendah apabila dibandingkan dengan kemiskinan di desa yang mencapai 15, 26 juta orang (Ramadhani, 2020).

Di periode kedua pemerintahan Joko Widodo ini terdapat lima kebijakan utama. Pertama, transformasi ekonomi melalui peningkatan daya saing manufaktur dan jasa. Kedua, pembangunan kualitas SDM dalam menghadapi perkembangan IPTEK. Ketiga, pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan berbagai kawasan potensial. Keempat, penyederhanaan regulasi untuk mengurangi hambatan proses pembangunan. Terakhir, reformasi birokrasi secara besar-besaran (Siregar, 2019). Kelima kebijakan ini saling terkait satu sama lain, agar rakyat Indonesia semakin sejahtera.

Pembangunan infrastruktur diyakini menjadi salah satu strategi untuk mengatasi permasalahan kemiskinan di Indonesia. Oleh karena itu, pada tahun 2018, diresmikan Jalan Tol Trans Sumatera dari Bakauheni hingga Terbanggi Besar. Pembangunan jalan tol ini menghubungkan berbagai daerah potensial di Pulau Sumatera, sehingga dapat memperlancar distribusi barang agar kegiatan ekonomi terus meningkat.

Provinsi Lampung merupakan daerah pertama yang merasakan fasilitas jalan tol Trans Sumatera ini. Pada awalnya, masyarakat merasakan langsung manfaat dari keberadaan jalan tol ini. Jalan tol dapat memperpendek durasi perjalanan, menghemat bahan bakar, mengurangi kemacetan dan juga membuka lapangan kerja bagi masyarakat. Sederet manfaat yang dirasakan ini ternyata tidak berlangsung lama.

Secara laten, pembangunan jalan tol ini menimbulkan permasalahan lain. Tujuan utama pembangunan jalan tol yang pada awalnya untuk meningkatkan

kegiatan ekonomi masyarakat. Namun pada akhirnya justru menimbulkan masalah ekonomi tersendiri. Kondisi ini terlihat dengan menurunnya aktivitas perdagangan di sepanjang Jalur Lintas Sumatera yang posisinya telah tergantikan dengan keberadaan jalan tol. Selain itu, tidak semua lapisan masyarakat mampu mengakses fasilitas jalan tol ini. Dengan kata lain, fasilitas jalan tol ini hanya untuk golongan masyarakat tertentu saja. Kesenjangan ini perlu untuk segera dicari solusinya agar tidak berkepanjangan.

Permasalahan yang timbul akibat pembangunan jalan tol perlu dianalisis lebih lanjut sehingga akan diperoleh solusi yang sesuai. Kelompok yang paling rentan terhadap kondisi ini adalah kelas menengah ke bawah. Oleh karena itu, penelitian ini diselenggarakan untuk melihat lebih dalam impresi dari pembangunan jalan tol terhadap kehidupan masyarakat, terutama bagi masyarakat yang memiliki usaha dagang dan rumah makan. Tujuan lain dari riset ini ialah untuk mengetahui cara-cara spesifik yang dilakukan untuk mempertahankan kondisinya.

## **KAJIAN PUSTAKA**

Konsep pembangunan sangat banyak sekali, namun kunci utamanya adalah perubahan yang sengaja direncanakan ke arah yang lebih baik. Menurut Bachtiar Effendi (2002) pembangunan adalah suatu upaya untuk meningkatkan segenap sumber daya yang dilakukan secara berencana dan berkelanjutan dengan prinsip daya guna dan hasil guna yang merata dan berkeadilan. Keberlanjutan dalam pembangunan merupakan hal yang sangat penting. Sebagaimana diketahui, banyak pembangunan yang dilakukan hanya sebatas formalitas. Hal ini berakibat pada timbulnya kerusakan lingkungan dan habisnya sumber daya alam. Kondisi ini tentu tidak sesuai dengan tujuan utama pembangunan, karena pembangunan harus berdaya guna dan berhasil guna. Pembangunan pun harus merata dan adil, artinya tidak berdampak pada kesenjangan.

Teori di atas sesuai dengan pendapat Galtung bahwa pembangunan merupakan usaha untuk pemenuhan kebutuhan dasar manusia, baik secara individu maupun kelompok. Cara-cara yang ditempuh dalam proses pembangunan

tidak menimbulkan kerusakan, baik terhadap kehidupan sosial maupun lingkungan alam (Triyono, 2007). Nugroho menambahkan konsep pembangunan sebagai suatu upaya terkoordinasi untuk menciptakan alternatif yang lebih banyak secara sah kepada setiap warga untuk memenuhi dan mencapai aspirasinya yang paling manusiawi.

Keterkaitan konsep pembangunan dan perubahan ini sudah berakar lama sesuai dengan pembahasan teori sosiologi dari klasik hingga kontemporer, dan *postmodern*. Salah satunya Karl Mark yang menyatakan bahwa serangkaian struktur dalam kapitalisme telah merusak hubungan antar manusia dan benda yang dihasilkan karena kapitalisme berevolusi menjadi dua kelas antara kapitalis yang eksploitatif dan pekerja (buruh). Dalam *relation of production*, kapitalis berkuasa mengontrol alat produksi, sedangkan pekerja menjadi alat produksi yang tergantung pada kapitalis. Dalam teori ini, produksi barang bukan untuk bertahan hidup tetapi untuk dijual. Proses ini mengakibatkan alienasi dan eksploitasi buruh, sedangkan kapitalis memperoleh keuntungan yang besar. Kondisi ini menunjukkan terjadi perubahan bentuk kapitalisme dari ideologi yang bertujuan untuk mencapai surga, dengan cara memanfaatkan kapital sebanyak-banyaknya, memperkerjakan buruh sebanyak-banyaknya dalam memproduksi barang untuk keuntungan yang sebesar-besarnya, bukan untuk mencapai surga. Menurut Weber, perubahan itu disebabkan karena berkembangnya nilai-nilai rasionalitas tindakan. Bahkan dengan keras Emile Durkheim mengingatkan bahwa kondisi pada masyarakat industri akan memicu kehancuran solidaritas mekanis hingga integrasi moral hingga memperburuk tatanan sosial, memicu turunnya kolektivitas sosial atau *collective conscience*, hingga membuat orang bunuh diri. Dalam perkembangannya, Perkembangan selanjutnya di era post modernis, kapitalis tidak lagi mengeksploitasi buruh tetapi konsumen (Ritzer, 2010). Selanjutnya Ritzer mencatat perubahan yang merusak konsumen yaitu pertumbuhan kartu kredit, perkembangan shopping mall, perkembangan TV shopping dan cyber shopping.

Perkembangan masyarakat di era *postmodern* itu tidak sepenuhnya didukung dan dinikmati semua orang dengan nyaman. Upaya masyarakat untuk

memenuhi kebutuhan hidupnya dihadapkan pada pilihan-pilihan sesuai dengan kondisinya. Bahwa individu akan adalah makhluk yang rasional, yang selalu menghitung dan membuat pilihan yang dapat memperbesar kesenangan atau keuntungan pribadi dan mengurangi penderitaan atau menekan biaya. Atau biarkan individu mengatur dirinya sendiri karena individu tahu yang dimauinya. Oleh sebab itu jangan ada kontrol atau intervensi negara. Kalaupun ada kontrol atau intervensi negara itu diperlukan agar kebebasan individu dengan rasionalitasnya untuk mengejar keuntungan tetap terjaga.

Paradigma pembangunan yang dijalankan pemerintah Indonesia telah mengakibatkan terjadinya konfigurasi struktur social. Para pemimpin dan tokoh pribumi menjadi para elite politik. Elit politik menghasilkan kebijakan yang mendukung golongan Timur Asing menjadi kelompok elite di bidang ekonomi. Situasi ini menyebabkan rakyat menjadi kelompok marginal secara sosial ekonomi (Haryanto, 2011).

## **METODE**

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif deskriptif. Metode ini mengungkap berbagai masalah dan prosedur yang berlaku dan kondisi tertentu dalam masyarakat, termasuk hubungan antara aktivitas, sikap, pendapat dan proses yang sedang berlangsung, serta peran individu peneliti dapat dianalisis secara lebih mendalam. Adapun lokasi dari riset ini dilaksanakan di sekitar Jalur Lintas Sumatera yang termasuk dalam wilayah Provinsi Lampung. Fokus penelitiannya adalah respon terhadap pembangunan jalan tol, keuntungan dan kerugian, serta strategi bertahan masyarakat.

Data penelitian diperoleh dengan mewawancarai informan dan observasi secara langsung. Informan ditentukan dengan cara *purposive sampling*. Cara ini dilakukan dengan menentukan informan secara berurutan. Setiap informasi yang diperoleh, dianalisis hingga memperoleh variasi sebanyak mungkin. Adapun setiap variasi tersebut dapat memperluas informasi yang telah diperoleh sebelumnya. Kriteria penentuan objek informasi penelitian ini meliputi:

1. Masyarakat yang mempunyai usaha dagang dan rumah makan pada masa sebelum hingga sesudah pembangunan jalan tol di sekitar jalur lintas Sumatera Provinsi Lampung.
2. Masyarakat yang memiliki informasi tentang efek Jalan Tol Trans Sumatera.

Informasi yang diperoleh tersebut diolah melalui tiga tahap, yaitu reduksi data, pengajuan data dan penyusunan kesimpulan. Informasi yang dikumpulkan oleh peneliti dipilah-pilah sesuai dengan fokus riset. Setelah data direduksi, kemudian disajikan secara naratif dan disusun secara sistematis agar dapat menjawab permasalahan penelitian. Terakhir, penarikan kesimpulan dilakukan untuk menjawab rumusan masalah dari hasil informasi atau data yang telah diperoleh.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS)**

Dalam rangka peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional, Presiden Joko Widodo mengembangkan infrastruktur di Indonesia, termasuk di Provinsi Lampung. Pemerintah mengakselerasi proyek-proyek strategis dan berurgensi tinggi agar dapat segera direalisasikan. Upaya tersebut membuat pemerintah mulai melaksanakan pembangunan infrastruktur dan juga membuat kebijakan terkait dengan pembangunan tersebut sebagai payung hukumnya. Salah satu proyek infrastruktur yang dimaksud adalah pembangunan jalan tol yang dilaksanakan di beberapa wilayah di Indonesia, di mana Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) menjadi salah satunya.

JTTS dibangun sepanjang 304 kilometer menghubungkan Pulau Sumatera dari Aceh hingga Lampung. Pada tahap pertama, ada 8 ruas jalan, yang terdiri dari 4 ruas awal dan 4 ruas tambahan. Di bagian awal meliputi jalan tol dari Medan hingga ke Binjai, jalan tol dari Palembang sampai Indralaya, jalan tol Pekanbaru hingga Dumai dan jalan tol dari Bakauheni menuju Terbanggi Besar. Selanjutnya, ada 4 tambahan lagi antara lain jalan tol Terbanggi Besar-Pematang Panggang, jalan tol Pematang Panggang-Kayu Agung, jalan tol Palembang-Tanjung Api-Api dan jalan tol Kisaran–Tebing Tinggi. Adapun pada tahap kedua, jalan tol ini

melintasi 4 kabupaten di Provinsi Lampung, yaitu Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Tulang Bawang Barat, Kabupaten Tulang Bawang dan Kabupaten Mesuji. Total Panjang jalan tol pada tahap ini sekitar 110 kilometer.

Pada tahun 2020, sekitar 141 kilometer jalan tol dari Bakauheni hingga Terbanggi Besar telah dioperasikan. Untuk itu, fasilitas pelayanan JTTS semakin ditingkatkan. Peningkatan layanan tersebut antara lain penambahan pintu tol dan juga petugas jaga, peningkatan pelayanan kesiagaan dan rambu-rambu lalu lintas di jalan tol, serta penambahan fasilitas pelayanan transaksi cepat. Semua sarana dan prasarana pendukung ini disiapkan dalam rangka memperlancar akses masuk JTTS.

Selain akses masuk jalan tol, peningkatan pelayanan juga dilakukan di rest area. Total ada 13 titik rest area (Tempat Istirahat dan Pelayanan / TIP) yang telah dibuka dari Bakauheni hingga Kayu Agung, baik tipe A maupun tipe B. Fasilitas yang terdapat di dalam *rest area* meliputi lahan parkir, tempat ibadah, SPBU, tempat makan, pusat oleh-oleh dan lain sebagainya. *Rest area* di jalan tol juga menjadi bagian penting dalam kenyamanan dan keselamatan, karena pengguna jalan tol seringkali memerlukan waktu untuk beristirahat sejenak dalam menempuh perjalanan yang jauh.

JTTS mulai resmi beroperasi pada akhir 2017 secara bertahap. Jalan tol ini memberikan dampak yang cukup besar, khususnya bagi masyarakat Lampung. Masyarakat Sumatera bagian selatan ini dapat benar-benar merasakan fasilitas JTTS pada awal tahun 2018 dan terus mengalami peningkatan pada saat arus mudik Lebaran di tahun tersebut. Setiap hari ribuan kendaraan mobil dan truk melintasi JTTS menuju kota-kota besar di Sumatera. Selain itu, keberadaan JTTS secara tidak langsung mempermudah akses masyarakat Sumatera untuk menuju Pulau Jawa, begitu juga sebaliknya.

Adapun biaya masuk Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) ada berbagai tarif sesuai dengan jarak dan golongan kendaraannya. Pada tahun 2019, tarif jalan tol yang ditentukan oleh pemerintah untuk ruas jalan tol dari Bakauheni hingga Jakabaring di Palembang ada beberapa macam. Jenis kendaraan golongan I yang terdiri dari sedan, jip, mobil *pick up*, truk kecil, dan bus dikenakan tarif sebesar

Rp 283.000,-. Untuk kendaraan golongan II yang berupa mobil truk dengan 2 gandar dikenakan biaya Rp 424.000,-. Tarif ini berlaku sama bagi kendaraan golongan III yang merupakan truk bergandar 3. Selanjutnya untuk kendaraan golongan IV dan V juga memiliki tarif yang sama sebesar Rp 565.500,-. Tarif tersebut berlaku untuk mobil truk bergandar 4 dan bergandar 5. Perbedaan tarif tol ini dibuat dengan menyesuaikan jarak dan beban dari kendaraan. Semakin berat beban jenis kendaraan maka akan dapat memberikan dampak yang signifikan terhadap kualitas jalan tol di masa mendatang.

### **Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Masyarakat**

Situasi jalur lintas Sumatera sebelum tahun 2017 sangat ramai dilalui oleh kendaraan. Jalan ini menjadi jalur satu-satunya yang harus dilalui masyarakat untuk menuju kota-kota besar di Sumatera. Keberadaan jalur lintas Sumatera mengakibatkan munculnya pusat-pusat aktivitas ekonomi yang cukup tinggi yang pada akhirnya berkembang menjadi wilayah padat penduduk. Selain berkembang menjadi pemukiman, beberapa wilayah juga berkembang menjadi tempat wisata dan juga menjadi lokasi pabrik-pabrik besar.

Pada dasarnya jalan raya lintas Sumatera ini terbagi menjadi tiga bagian. Pertama, lintas timur yang melalui daerah-daerah seperti Kalianda, Bandar Lampung, Terbanggi Besar hingga ke Mesuji. Kedua, jalan lintas tengah yang melintasi daerah Bandar Jaya hingga ke Way Tuba. Ketiga, lintas barat yang berawal dari Bakauheni menuju Bandar Lampung dan Pringsewu, hingga sampai ke Kota Agung dan Krui. Penyatuan jalur lintas ini dimulai dari Pelabuhan Bakauheni hingga ke Kota Bandar Lampung. Daerah ini menjadi sorotan utama munculnya pusat-pusat keramaian yang ada di bagian selatan jalan raya lintas Sumatera.

Sepanjang jalan lintas Sumatera, tersebar berbagai macam aktivitas ekonomi. Aktivitas-aktivitas ini berupa pasar, rumah makan, pertokoan, pusat oleh-oleh, SPBU dan masih banyak lagi. Beragam aktivitas ekonomi ini mengakibatkan beberapa titik keramaian. Setidaknya ada tujuh titik pusat keramaian yang ada, yaitu di daerah Panjang, tanjakan Tarahan, Sidomulyo,



Rumah Makan Siang Malam, Rumah Makan Tiga Saudara, Rumah Makan Simpang Raya yang satu lokasi dengan SPBU dan simpang tiga Pasar Bakau.

Pasca beroperasinya JTTS, titik keramaian yang sebelumnya muncul di sepanjang jalan lintas Sumatera antara Bakauheni ke Kota Bandar Lampung mengalami perubahan yang cukup signifikan. Beberapa daerah maupun tempat usaha menjadi sepi dan banyak yang gulung tikar semenjak sepi pembeli. Animo masyarakat untuk memanfaatkan fasilitas jalan tol cukup tinggi. Namun ada pula beberapa tempat usaha yang masih dapat bertahan seperti Rumah Makan Siang Malam dan Rumah Makan Wisata Minang yang memiliki strategi-strategi jitu. Rumah-rumah makan tersebut bekerja sama dengan beberapa perusahaan transportasi, sekaligus memberikan pelayanan tambahan untuk para pelanggan. Apabila diklasifikasikan secara umum, maka dampak difungsikannya JTTS terbagi menjadi dua, positif dan negatif. Dampak positif dari keberadaan JTTS antara lain sebagai berikut:

a. Memperpendek jarak dan durasi tempuh.

Pembangunan jalan tol memperpendek jarak tempuh dan waktu perjalanan apabila dibandingkan dengan waktu yang digunakan untuk melewati jalan raya lintas Sumatera. Pada umumnya durasi tempuh dari Pelabuhan Bakauheni sampai Bandar Lampung mencapai 3- 4 jam jika melalui jalan raya lintas Sumatera. Namun, bila masyarakat menempuh jalur tersebut dengan memanfaatkan keberadaan JTTS, maka waktu yang diperlukan kurang dari 1 jam, karena jarak yang ditempuh hanya 40,6 km. Bila melewati jalan raya lintas Sumatera dari Pelabuhan Bakauheni sampai Bandar Lampung mencapai 3-4 jam, bila melalui jalan tol hanya satu jam saja, karena jaraknya kurang dari 50 kilometer.

b. Aman dan Nyaman

Fasilitas yang disediakan Jalan Tol Trans Sumatera cukup memberikan kenyamanan tersendiri bagi para pengemudi. Jalan tol ini bebas hambatan, sehingga lalu lintas cenderung lebih lancar. Kualitas jalan bebas hambatan ini cukup bagus karena lurus dan mulus, sehingga memberikan kenyamanan bagi

para penggunanya. Minat pengguna jalan tol dinilai cukup besar meskipun kebijakan tarifnya cukup tinggi dibandingkan tarif sebelumnya.

Selain kenyamanan, JTTS juga menawarkan keamanan. Keselamatan pengguna jalan menjadi faktor utama dalam pelayanan jalan tol. Oleh karena itu, banyak peraturan lalu lintas yang harus ditaati oleh masyarakat. Hal ini dianggap masyarakat sebagai bentuk konsekuensi, karena fasilitas publik selalu mengutamakan kenyamanan bersama.

Sebelum ada JTTS, pengemudi jalan raya lintas Sumatera kerap kaliharus melewati jalan yang bergelombang dan mengalami pungutan liar (pungli). Pungutan liar ini dilakukan oleh sekelompok warga yang biasanya berada di bagian jalan yang kualitasnya tidak layak. Bahkan, tidak jarang dari mereka yang menjadi korban bajing loncat. Bajing loncat ini sering mencuri barang-barang muatan di atas kendaraan yang melintas di jalan raya. Oleh karena itu, keberadaan jalan tol mendapat respon yang positif dari masyarakat.

c. Pertumbuhan aktivitas ekonomi

Eksistensi Jalan Tol Trans Sumatera secara tidak langsung meningkatkan perekonomian. Dengan adanya jalan tol, distribusi barang menjadi lebih lancar serta dapat membuka lapangan pekerjaan agar angka pengangguran dapat berkurang. Keberadaan jalan tol juga mampu melahirkan aktivitas-aktivitas ekonomi yang baru. Salah satu daerah yang tampak peningkatan aktivitas ekonomi adalah jalan sekitar ITERA dan jalur dua KORPRI di Kota Bandar Lampung. Pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut cukup signifikan terlihat. Hal ini dibuktikan dengan munculnya pertokan dan usaha kuliner.

Selain dampak positif, keberadaan jalan tol ternyata juga menghasilkan rangkaian masalah. Dampak negatif dari keberadaan jalan tol ini ialah:

a. Kerugian di bidang sosial ekonomi

Salah satu kelompok masyarakat yang terkena dampak JTTS adalah petani. Petani merasa dirugikan karena lahan pertaniannya banyak dialihfungsikan untuk pembangunan jalan tol. Beberapa area persawahan di sekitar tol juga tidak lagi bisa digarap. Hal ini disebabkan karena aliran air

yang melalui jalur irigasi terhambat jalan tol sehingga alurnya berubah. Akibatnya hasil pertanian pun berkurang sejak JTTS dioperasikan.

Selanjutnya para petani yang tidak lagi bercocok tanam, beralih mata pencaharian menjadi pekerja kasar. Para pekerja ini turut serta dalam proyek pembangunan jalan tol yang membutuhkan banyak buruh bangunan. Perubahan mata pencaharian penduduk membuktikan bahwa jalan tol juga mempengaruhi struktur sosial masyarakat.

Pembangunan jalan tol juga menimbulkan kerugian bagi masyarakat yang tinggal berdekatan dengan jalan tol. Muncul kekhawatiran bahwa masyarakat sekitar JTTS akan digusur untuk pengembangan jalan tol. Selain itu keberadaan jalan tol seringkali mengganggu aktivitas di rumah sehari-hari. Gangguan yang dirasakan antara lain kebisingan dan juga polusi udara.

b. Kerusakan lingkungan

Salah satu daerah yang mengalami kerusakan lingkungan adalah Kramas. Daerah ini dulunya merupakan daerah resapan air yang berupa sawah tadah hujan. Namun setelah pembangunan jalan tol, sawah tadah hujan berkurang, sehingga mengakibatkan berkurangnya daerah resapan air di daerah tersebut.

c. Ketimpangan Sosial

Ketimpangan sosial semakin terlihat jelas dengan adanya Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Fasilitas jalan tol biasanya lebih banyak dimanfaatkan oleh masyarakat kota yang mobilitasnya tinggi. Berbeda dengan masyarakat desa yang mobilitasnya minim dan aksesibilitasnya juga terbatas. Selain itu, fasilitas pemerintah yang tidak gratis ini membuatnya menjadi lebih banyak diakses oleh masyarakat menengah ke atas, masyarakat menengah ke bawah kurang dapat menikmati karena biayanya yang tinggi. Realitas ini menimbulkan asumsi bahwa fasilitas jalan tol diperuntukkan bagi kelompok masyarakat tertentu saja. Kondisi ini apabila dibiarkan akan berpotensi terhadap konflik sosial.

### **Impresi Lanjutan Jalan Tol Trans Sumatera**

Rentetan permasalahan muncul pasca pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Permasalahan ini hadir dari kelompok yang paling rentan, yaitu

petani dan pedagang kecil. Kerentanan sosial ini muncul karena kelompok-kelompok tersebut kesulitan dalam beradaptasi dengan perubahan yang terjadi. Kesulitan yang dihadapi ini menjadi bukti bahwa ada kekurangan dalam proses pembangunan, sehingga perlu ada evaluasi lebih lanjut.

Pembangunan merupakan suatu proses multidimensional dalam masyarakat. Dengan kata lain pembangunan tidak dapat dilakukan jika hanya salah satu aspek saja. Pembangunan harus dilakukan secara menyeluruh agar tujuannya tercapai. Tujuan dari pembangunan akan tercapai apabila kepuasan masyarakat muncul. Kepuasan masyarakat menjadi hal yang sukar untuk dicapai, tapi bukan berarti tidak mungkin.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) memiliki dampak negatif bagi pedagang, baik warung makan, rumah makan, dan pedagang oleh-oleh yang ada di sepanjang jalan lintas Sumatera dari Bandar Lampung hingga Pelabuhan Bakauheni. Rumah Makan Begadang II yang merupakan salah satu rumah makan besar (karena memiliki 4 cabang), jumlah tenaga kerja di RM Begadang II ada 32 terpaksa harus mengurangi jumlah tenaga kerja hingga 50%. Hal ini disebabkan tidak ada lagi bis antar provinsi yang melintasi jalan raya lintas Sumatera, yang biasanya selalu membawa penumpang untuk makan dan beristirahat di sana. Selain mengurangi tenaga kerja, rumah makan ini juga tidak lagi operasional selama 24 jam. Setelah pembangunan jalan tol, rumah makan ini hanya buka dari jam 09.00 hingga pukul 21.00 WIB. Secara garis besar, omset rumah makan ini turun hingga 75%.

Turunnya pendapatan Rumah Makan Begadang ini mengakibatkan penghasilan pegawai juga menurun drastis. Saat ini rumah makan ini masih bertahan karena masih ada pesanan makan siang yang tetap setiap hari dari beberapa perusahaan yang berdekatan dengan restoran. Sebelum jalan tol dioperasikan, rumah makan ini selalu dipadati mobil yang parkir di halamannya. Saat ini halaman tersebut sepi. Menariknya, meskipun omset menurun, namun rumah makan tetap menyajikan masakan dengan rasa dan kualitas serta kuantitas sama.

Rumah makan lain, seperti RM Tiga Saudara yang memiliki tiga cabang, hanya satu yang tetap bertahan hidup dan dapat membayar gaji karyawan, sedangkan dua lokasi lainnya tetap membuka usahanya meskipun merugi. Sementara dua Rumah Makan Simpang Raya tutup, RM Taniran dan Palapan Dua juga tutup. Untuk RM Siang Malam tidak lagi operasional 24 Jam. Dampak tutupnya rumah makan di sepanjang jalan lintas Sumatera adalah banyaknya karyawan yang dirumahkan, menurunnya daya beli, pendidikan anak-anak, kesehatan, dan memburuknya relasi sosial dalam keluarga dan masyarakat.

Impresi pembangunan jalan tol ini tidak mengalami banyak perubahan ketika terjadi pandemi covid-19 di tahun 2020. Kondisi rumah makan tidak mengalami perubahan dalam arti semakin buruk dari kondisi sejak jalan tol dibuka. Pandemi covid tidak mengakibatkan kondisi rumah makan semakin buruk meskipun ada kebijakan *physical distancing*, tidak ada perubahan yang ditimbulkannya baik omset, jumlah tenaga kerjanya, dan jam buka.

Berderet warung yang berjualan makanan khas Lampung seperti kerupuk kemplang yang ada di sepanjang jalan lintas Sumatera daerah Panjang hingga Tarahan mengalami kerugian hingga 75% akibat berkurangnya jumlah kendaraan yang melewati jalan ini. Banyak pedagang yang harus berstrategi lain demi bertahan hidup, meskipun tidak sedikit yang gulung tikar dengan menutup kiosnya. Mereka yang bertahan hidup adalah pemilik warung yang memiliki pekerjaan lain. Mereka yang pada awalnya (sebelum pembangunan jalan tol) menjadikan warung sebagai pekerjaan pokok, berubah menjadi pekerjaan sampingan. Semula berjualan kemplang, kopi dan kripik pisang untuk oleh-oleh sebagai andalan dalam memperoleh pendapatan, namun sekarang hanya sekedar untuk bertahan hidup dan mempertahankan relasi dengan distributor dan produsen kemplang. Meskipun dalam mempertahankan relasi tersebut mengalami perubahan waktu dari seminggu sekali menjadi 2 minggu sekali dalam jumlah yang jauh berkurang menjadi sepertiga jumlah kemplang yang diorder. Karena sepi pembeli sehingga dagangan tidak terawat. Tampak plastik kemasan pembungkus kemplang dan kripik berdebu dan sudah kadaluwarsa.

Banyak pedagang yang semula membuka warung hingga malam hari, akhirnya membuka warung hanya sampai sore hari karena jalanan sudah sepi, tidak ada lagi bis yang lewat, walaupun ada mobil bukan bis lewat tetapi hanya berlalu saja. Sebagian pemilik warung yang lain tidak lagi berjualan, warung tutup karena modal habis untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari. Namun mereka masih tinggal di warung-warung, menunggu habis masa kontrak tempat tinggal. Upaya para pemilik warung makan untuk bertahan hidup dengan diversifikasi makanan tidak dapat dilakukan, karena konsumennya tidak ada lagi.

Fenomena pembangunan jalan tol bagi pemilik warung di sepanjang jalan lintas Sumatera tidak dapat dimaknai sebagai pembangunan yang menghasilkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan, perbaikan kualitas hidup, tidak ada kesenjangan, tanpa konflik, berkelanjutan. Pembangunan jalan tol dirasakan pemilik warung makan sebagai kondisi yang tidak mensejahterakan, menurunnya kualitas hidup, tidak berkelanjutan, kemunduran, muncul konflik. Dalam kasus ini tidak lagi berlaku ekonomi moral menjadi dasar untuk bertahan hidup. Pun, ekonomi pasar tidak berkembang karena ada struktur yang tidak fungsional dalam proses jual beli makan di jalan lintas Sumatera. Dalam kasus ini yang terjadi adalah individualisasi hubungan-hubungan sosial sebagaimana ditunjukkan pada PHK dan tutupnya warung makan atau warung penjual makanan atau oleh-oleh karena sepi pembeli.

Perubahan kondisi ekonomi pedagang makanan ini tidak memunculkan jaringan sosial yang bergerak merespon perubahan. Permasalahan ini tidak membuat para elite atau tokoh setempat (lokal) bergerak untuk menyampaikan aspirasi dari para pedagang ke pihak yang berwenang. Meskipun pedagang-pedagang tersebut memberikan pajak dan retribusi kepada pemerintah desa. Namun Pengurus Asosiasi Hotel dan Restoran Indonesia mengusulkan ke pengembang agar para pedagang terdampak pembangunan jalan tol dapat di tempatkan di rest area.

Dampak pembangunan jalan tol juga dirasakan oleh pedagang-pedagang yang ada di Pasar Siringitik Bakauheni. Dari sejumlah kios yang ada di pasar, tinggal 10 kios yang masih buka. Petugas kecamatan yang menarik retribusi

mengatakan bahwa jumlah retribusi dari Pasar Siringitik hanya Rp 70.000 per bulan dari yang biasanya Rp 350.000. Namun kondisi ini belum mendapatkan solusi dari pemerintah.

Pemerintah ternyata tidak mempersiapkan skema bagi masyarakat yang terdampak jalan tol. Pemerintah hanya menghitung dampak pembangunan jalan tol secara jarak dan waktu, untuk distribusi logistik perdagangan antar provinsi. Dalam hal ini, pemerintah memang sangat membantu distribusi perdagangan yang selama ini harus menempuh perjalanan 4-5 jam menjadi 1 jam. Namun di sisi yang lain mematikan usaha masyarakat dalam mencari penghidupan hingga bertahan hidup. Matinya usaha warung makan merupakan kegagalan konsep pembangunan berkelanjutan yang awalnya sudah menjadi indikator kemajuan suatu negara.

Memang berdasarkan penelitian yang dilakukan pembangunan jalan tol berdampak positif. Hal ini berarti bahwa pembangunan itu tidak berdampak sama pada semua sektor. Sektor transportasi memperoleh dampak positif, karena menikmati jalan tol. Namun negatif pada sektor-sektor yang tergantung penumpang pada kendaraan yang melewati jalan Lintas Sumatera di mana penumpang tersebut adalah konsumen rumah-rumah makan.

Dampak pembangunan jalan tol terhadap rumah-rumah makan itu bagai mimpi buruk dan momok menakutkan bagi para pengusaha menengah ke bawah yang berada di sepanjang Jalan Lintas Sumatera (Jalinsum) antara Bandar Lampung ke Bakauheni itu juga terjadi di seputaran Bandarjaya dan Terbanggi Besar, Lampung Tengah. Sejak JTTS ruas Bakauheni hingga Kayu Agung beroperasi, omzet pedagang di wilayah turun drastis.

Tidak berbeda dengan daerah sebelumnya, dampak pembangunan JTTS di daerah Way Hui terbagi menjadi dua yaitu dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif nya antara lain: meningkatnya kualitas sarana transportasi, meningkatnya jumlah pengunjung desa yang meningkatkan eksistensi desa, lapangan kerja bertambah, pendapatan warga bertambah, daya jual tanah warga meningkat, kemiskinan berkurang, serta peningkatan keamanan. Sedangkan dampak negatif pembangunan JTTS berupa rusaknya jalan sekitar desa, meningkatnya polusi

udara, suara, dan tanah, terjadi kemacetan di jalan-jalan menuju pintu tol, berkurangnya ladang sawah dan perkebunan, tingkat kriminalitas meningkat dan drainase terganggu.

## SIMPULAN

Berdasarkan data yang sebelumnya dideskripsikan dalam hasil dan pembahasan, maka kesimpulan yang dapat disusun dalam penelitian ini. *Pertama*, perubahan sosial ekonomi dialami oleh masyarakat di sepanjang jalur lintas Sumatera. Perubahan yang terjadi antara lain dari segi struktur sosial, sistem ekonomi masyarakat di daerah sekitar dan perubahan lingkungan. *Kedua*, Dampak pembangunan jalan tol dapat dikategorikan menjadi dua jenis, yaitu positif dan negatif. Dampak positif dari pembangunan jalan tol adalah dari segi keamanan dan mempercepat mobilitas masyarakat. Sedangkan dampak negatifnya antara lain keberalihfungsian lahan, ketimpangan sosial dan resiko konflik sosial. *Ketiga*, Usaha rumah makan yang terdapat di sepanjang jalur lintas Sumatera juga terkena dampak. Seperti halnya ketika perubahan sosial terjadi, beberapa usaha rumah makan dapat bertahan, namun sebagian ada tidak dapat bertahan menghadapi perubahan. Kecenderungan rumah makan yang dapat bertahan adalah yang bekerja sama dengan perusahaan bus dan ekspedisi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Damsar dan Indrayani, 2018, Pengantar Sosiologi Ekonomi, Prenada Media Grup, Jakarta
- Effendi, Bachtiar. 2002. Pembangunan Daerah Otonom Berkeadilan (Cetakan Pertama). Yogyakarta: Uhindo Offset.
- Haryanto, Sindung, 2011, Sosiologi Ekonomi, Ar Ruzz Media, Jogjakarta
- Nawawi, Ismail. 2009. Pembangunan dan Problema Masyarakat: Kajian, Konsep, Model, Teori, dari Aspek Ekonomi dan Sosiologi. Surabaya: Putra Media Nusantara.
- Ramadhani, Pipit Ika, 2020. "Penduduk Miskin Indonesia Naik Jadi 26,42 Juta Orang di Maret 2020". Diakses melalui <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4305950/> penduduk-miskin-



indonesia-naik-jadi-2642-juta-orang-di-maret-2020. Pada tanggal 10 Agustus 2020.

Siregar, Efrem Limsan. 2019. "Ini 5 Hal Prioritas Jokowi di Kekuasaan Jilid II". Diakses melalui <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191021075342-4-108566/ini-5-hal-prioritas-jokowi-di-kekuasaan-jilid-ii>. Pada tanggal 10 Agustus 2020.

Sitorus, Ropesta dan Rivki Maulana. 2019. "Mengapa Tol Trans-Sumatra Disukai Sopir Truk? Ini Kata Utama Karya". Diakses melalui <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190911/45/1147285/mengapa-tol-transsumatra-disukai-sopir-truk-ini-%..> Diakses pada tanggal 15 Agustus 2020.

Suyanto, Bagong, 2017, Sosiologi Ekonomi: Kapitalisme dan Konsumsi di Era Masyarakat Post Modernisme, Jakarta, Kencana

Trijono, Lambang. 2007. Pembangunan Sebagai Perdamaian. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.