

Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga Terhadap Perubahan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Sekitarnya

Marsista Buana Putri¹, Imam Buchori²

Diterima : 1 Maret 2015

Disetujui : 12 Agustus 2015

ABSTRACT

The development of a new highway gives an indirect impact on socio-economic changes for people living in proximity. In the short term, the socio-economic growth will be represented from the changes in economic activities. The Salatiga Southern Ring Road has a vital role as a connector between the Northern parts of Central Java Province and the Southern parts of it. The Salatiga Southern Ring Road is a new highway which lays at Salatiga suburbs dominated by agricultural area which less developed compared to the downtown area. The existence of the Salatiga Southern Ring Road is expected to bring some influence on the regional development. The research scope is limited on the microeconomic context which focuses on the changes of economic activities of people on utilizing/exploiting the resources after the completion of the highway construction. The result shows that the socio-economic changes in Salatiga Southern Ring Road is less significant because it happen sporadically. The highway development has only contributed on the increasing accessibility of a certain area while the socio-economic changes is an individual decision which is affected by lots of different factors on each places.

Keywords: Salatiga Southern Ring Road, impact, socio-economic, micro-economic, land, agriculture

ABSTRAK

Pembangunan jaringan jalan baru memberikan dampak tidak langsung terhadap sosial ekonomi bagi penduduk di sekitarnya. Dalam jangka pendek, perkembangan sosial ekonomi akan terlihat dari berkembangnya aktivitas ekonomi. Jalan Lingkar Selatan Salatiga memiliki peran vital sebagai penghubung antara wilayah Jawa Tengah bagian Utara dengan wilayah Jawa Tengah bagian Selatan. Jalan Lingkar Selatan Salatiga ini merupakan jaringan jalan baru yang terletak di kawasan pinggiran Kota Salatiga, yang didominasi oleh kawasan pertanian dan intensitas penggunaan lahan terbangunnya lebih rendah jika dibandingkan dengan di pusat Kota Salatiga. Keberadaan Jalan Lingkar Selatan Salatiga diduga memberikan pengaruh kepada perkembangan kawasan di sekitarnya. Lingkup penelitian dibatasi pada konteks ekonomi mikro yang membahas perubahan aktivitas ekonomi penduduk sebagai individu dalam memanfaatkan sumberdaya di sekitarnya setelah adanya Jalan Lingkar Selatan Salatiga. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan sosial ekonomi di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga kurang signifikan karena terjadi secara sporadis. Kontribusi pembangunan jalan hanya sebatas dalam meningkatkan aksesibilitas suatu kawasan. Perubahan aktivitas sosial ekonomi sendiri merupakan keputusan yang dipengaruhi banyak faktor yang berbeda-beda pada masing-masing wilayah.

Kata Kunci: Jalan Lingkar Selatan Salatiga, dampak, sosial ekonomi, mikroekonomi, lahan, pertanian

¹ Mahasiswa Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro

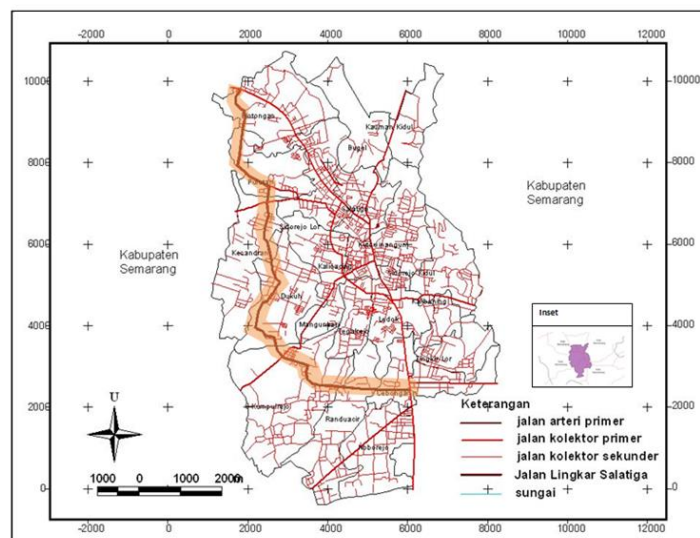
² Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Undip, Semarang, Jawa Tengah
Kontak Penulis : buanamarsista@gmail.com

PENDAHULUAN

Penelitian mengenai dampak pembangunan jalan terhadap perubahan sosial ekonomi penduduk telah banyak dilakukan. Meskipun demikian, pembangunan infrastruktur tersebut memberikan dampak perubahan kondisi sosial ekonomi yang berbeda-beda di masing-masing wilayah. Beberapa wilayah mampu mempertahankan karakteristik asalnya, misalnya sebagai kawasan pertanian. Namun tidak sedikit pula wilayah yang kemudian berkembang menjadi pusat pertumbuhan baru dan berkembang menjadi kawasan yang bersifat kekotaan.

Dijelaskan oleh Hanson (1995) bahwa ketersediaan akses yang baik pada suatu kawasan akan menaikkan nilai lahan pada kawasan tersebut. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan mendorong terjadinya perubahan aktivitas. Perkembangan transportasi dianggap mampu mendorong pertumbuhan ekonomi secara makro karena akan meningkatkan akses ke pasar tenaga kerja serta mampu meningkatkan akses ke lahan yang memiliki aksesibilitas rendah dengan harga yang rendah pula. Sedangkan dalam lingkup yang lebih sempit, pembangunan infrastruktur transportasi berpengaruh cukup besar terhadap perekonomian penduduk yang tinggal di sekitarnya.

Di Kota Salatiga, pembangunan jalan lingkar dimaksudkan untuk mengurangi beban lalu lintas di pusat Kota Salatiga. Meskipun demikian Jalan Lingkar Selatan Salatiga tersebut juga diharapkan akan membawa dampak ikutan terhadap perkembangan ekonomi serta peningkatan produktifitas di kawasan barat Kota Salatiga. Dua tahun pasca terselesainya pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga, perkembangan aktivitas khususnya aktivitas ekonomi di sekitarnya mulai tampak. Perkembangan cenderung mengarah pada perubahan dari aktivitas pertanian ke aktivitas non pertanian. Di beberapa titik, perkembangan tersebut terlihat dari mulai dibangunnya beberapa warung, ruko, atau bangunan-bangunan berkarakteristik perdagangan dan jasa lainnya. Sesuai dengan arahan pengembangan kawasan di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga yang telah disusun oleh Pemerintah Kota Salatiga, perkembangan diarahkan sebagai kawasan ekonomi unggulan strategis yang didominasi oleh fungsi perdagangan dan jasa.



Sumber: BAPPEDA Kota Salatiga, 2008

GAMBAR 1
PETA LOKASI JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA

Perkembangan yang mulai terjadi di sebagian kawasan Jalan Lingkar Selatan Salatiga tersebut menunjukkan bahwa pembangunan jalan lingkar telah memberikan pengaruh terhadap perubahan pola kehidupan sosial ekonomi masyarakat di sekitarnya. Kehidupan masyarakat yang didominasi oleh aktivitas pertanian mulai bergeser ke pola kehidupan non pertanian baik pada sisi sosial maupun ekonomi. Meskipun demikian, kawasan di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga memiliki potensi sumber daya alam khususnya pada sektor pertanian yang menghasilkan beberapa komoditas seperti padi, salak, duku, serta tanaman kayu yang seharusnya tetap dipertahankan karena memberikan kontribusi cukup besar terhadap perekonomian Kota Salatiga serta berpengaruh terhadap penghidupan masyarakat di sekitarnya. Karenanya melalui penelitian ini akan dikaji bagaimana dampak perubahan karakteristik sosial dan ekonomi penduduk yang terjadi di kawasan sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga tersebut.

Jalan Lingkar Selatan Salatiga dibangun melewati tujuh kelurahan di bagian barat Kota Salatiga. Pembangunan jalan lingkar ini dilakukan di atas lahan yang sebagian besar masih berupa lahan tak terbangun yang terletak di pinggiran Kota Salatiga. Lokasi pembangunan jalan lingkar tersebut berkarakteristik perdesaan dengan fungsi utama lahan sebagai kawasan permukiman dan pertanian. Beberapa fungsi lahan diantaranya berupa sawah, tegal, perkebunan, peternakan berskala kecil, serta beberapa lahan hutan. Sebagian masyarakat menggantungkan hidupnya dari hasil mengolah lahan tersebut.

Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga berdampak terhadap berkurangnya lahan produktif di Salatiga. Selain berkurang karena pembangunan jalan, lahan di beberapa titik di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga juga berkurang karena mengalami perubahan fungsi lahan menjadi bangunan. Seperti yang dikutip dalam Harian Suara Merdeka (2011) dijelaskan bahwa berdasarkan data dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Salatiga, lahan pertanian di Kota Salatiga telah berkurang seluas 9,5 hektar lahan pertanian dengan rincian 5,08 hektar di Kelurahan Pulutan dari luas eksisting 133,15 hektar dan 4,45 hektar di Kelurahan Blotongan dari total eksisting lahan pertanian seluas 68,15 hektar.

Perkembangan yang terjadi tersebut menunjukkan terjadinya pergeseran karakteristik sosial ekonomi masyarakat setempat dari yang semula bercorak pedesaan dengan kegiatan utama di bidang pertanian, saat ini mulai bergeser ke aktivitas perdagangan dan jasa. Meskipun perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga belum terlalu signifikan, kajian mengenai dampak sosial ekonomi ini perlu dilakukan dengan mempertimbangkan aspek kesetaraan sosial mengingat karakteristik masyarakat yang beragam. Karakteristik masyarakat yang beragam tersebut dilihat dari segi usia, tingkat pendidikan, status kependudukannya apakah penduduk asli atau pendatang, serta dari segi kepemilikan lahan akan memberikan dampak perubahan sosial ekonomi yang berbeda-beda. Respon masyarakat juga akan beragam terhadap pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga ini. Karenanya pembahasan dalam penelitian akan berusaha menjawab pertanyaan penelitian yaitu *“sejauh mana Jalan Lingkar Selatan Salatiga berpengaruh terhadap perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk di sekitarnya?”*

METODE PENELITIAN

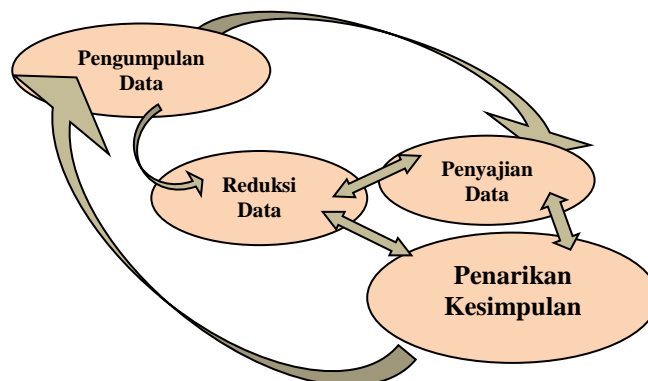
Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sejauh mana perkembangan yang terjadi di kawasan sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga ditinjau dari aspek sosial dan ekonomi penduduk setelah pembangunan jalan lingkar tersebut. Ukuran dari perubahan sosial ekonomi tersebut

dinilai dari perubahan aktivitas ekonomi yang terjadi serta persepsi penduduk terkait perubahan lingkungan di sekitarnya. Karena data/ informasi tentang pengaruh pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga terhadap perubahan karakteristik sosial ekonomi bersifat deskriptif atau berupa kata-kata maka metode analisis yang digunakan untuk mendukung penelitian ini ialah metode analisis kualitatif. Penelitian dilakukan melalui *interview* atau wawancara terhadap penduduk yang menjadi informan. Data yang didapatkan dari penelitian ini ialah berupa petikan wawancara dengan para informan/ narasumber, catatan lapangan, hasil observasi, serta kajian dokumen yang mendukung tema penelitian.

Menurut Amirin (2009) subjek penelitian ialah seseorang atau sesuatu yang akan dilakukan penelitian kepadanya dikarenakan pada dirinya melekat sesuatu (sifat, keadaan, atau atributnya) yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Berbeda dengan subjek penelitian, informan (narasumber) didefinisikan sebagai seseorang yang memiliki informasi/ data mengenai objek yang sedang diteliti sehingga mereka dimintai informasi mengenai objek penelitian tersebut. Terkait hal tersebut, subjek penelitian dalam penelitian ini dibatasi oleh lingkup wilayah penelitian. Subjek dalam penelitian ini ialah *seluruh penduduk baik penduduk asli maupun pendatang yang memiliki lahan dan/ atau yang lokasi kerjanya di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga*. Konteks “sekitar jalan lingkar” ini sendiri maksudnya ialah *berbatasan langsung dengan Jalan Lingkar Selatan Salatiga*.

Seperti penjelasan sebelumnya bahwa subjek penelitian dibatasi pada penduduk yang bekerja di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga dan/atau yang lahannya berbatasan langsung dengan Jalan Lingkar Selatan Salatiga. Batasan tersebut dilakukan mengingat lingkup waktu pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga yang baru saja selesai dan beroperasi dalam kurun kurang dari lima tahun sehingga pengaruh yang ditimbulkan akibat pembangunan dirasa belum terlalu luas. Meskipun subjek penelitian telah ditentukan peneliti tidak mengetahui jumlah pasti populasi penduduk yang lahannya terkena proyek pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga. Karenanya prosedur penentuan sampelnya menggunakan teknik *snowball sampling*.

Menurut Miles dan Huberman (1992) menyatakan bahwa analisis dalam penelitian kualitatif terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/ verifikasi. Proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi menjadi gambaran keberhasilan secara berurutan sebagai rangkaian kegiatan analisis yang saling susul menyusul. Hubungan ketiga proses dalam analisis data kualitatif tersebut digambarkan sebagai berikut (Miles dan Huberman, 1992)



Sumber: Miles dan Huberman, 1992

GAMBAR 2
MODEL INTERAKTIF KOMPONEN-KOMPONEN ANALISIS DATA KUALITATIF

LITERATUR

Giuliano dalam Hanson (1995) menyatakan bahwa perkembangan transportasi seakan menjadi generator pertumbuhan kota. Adanya infrastruktur transportasi seperti jalan, akan memberikan stimulan terhadap perkembangan suatu kawasan. Lingkup pembahasan dalam penelitian ini dibatasi pada konteks ekonomi mikro yang membahas perubahan aktivitas ekonomi penduduk sebagai individu dalam memanfaatkan sumberdaya di sekitarnya. Untuk kasus dalam kurun waktu pendek atau kurang dari sepuluh tahun konteks ekonomi secara makro kurang relevan karena kemungkinan besar dampak pembangunan belum terjadi secara luas. Pembahasan dalam teori mikroekonomi meliputi kegiatan seorang konsumen dan produsen sebagai individu pelaku kegiatan ekonomi. Ruang lingkup dan fokus analisis mikroekonomi lebih menitikberatkan kepada analisis mengenai masalah membuat pilihan untuk (Sukirno, 2002):

1. Mewujudkan efisiensi dalam penggunaan sumberdaya;
2. Mencapai kepuasan yang maksimal.

Menurut Sairinen (2005) salah satu tujuan dari penelitian tentang dampak sosial ialah untuk memprediksi atau memperkirakan perubahan yang terjadi di masyarakat sebagai akibat dari dijalankannya suatu proyek serta untuk mengidentifikasi para pemangku kepentingan, pihak-pihak yang diuntungkan atau dirugikan terkait dengan proyek yang dilaksanakan. Tingginya intensitas kegiatan di kawasan perkotaan mendorong pertumbuhan dan perkembangan kota ke arah pinggiran. Perubahan yang terjadi pada kawasan pinggiran tersebut bukan tanpa sebab. Bittner (2013) menyatakan bahwa transformasi sosial ekonomi penduduk di daerah pinggiran terjadi karena penurunan pendapatan pada sektor pertanian, penurunan dukungan pemerintah terhadap sektor pertanian, pergeseran ideologi dan pola pikir tentang kehidupan pedesaan, meningkatnya ketertarikan terhadap lokasi pedesaan sebagai pusat permukiman, serta keuntungan lokasi untuk kegiatan non pertanian. Menurut Bittner, transformasi sosial ekonomi ini terlihat dari tenaga kerja, pola ruang, serta area terbangun.

Salah satu aktivitas yang sangat terpengaruh oleh perkembangan kawasan pinggiran tersebut ialah aktivitas pertanian. Perkembangan kawasan pinggiran di satu sisi memberikan pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi kota. Namun di sisi lain perkembangan kawasan pinggiran tersebut lambat laun akan menggeser aktivitas ekonomi pada sektor primer di pedesaan. Lahan pertanian di kawasan pinggiran akan semakin tergeser dengan adanya pembangunan. Hal tersebut jika tidak diperhatikan akan mengancam kesejahteraan para petani.

Todaro (2011) menyebutkan bahwa masalah pertanian mendasar yang dihadapi oleh negara-negara berkembang di Asia diantaranya ialah permasalahan kepemilikan lahan dalam parsel-parcel lahan kecil sehingga hasil panen tidak dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh petani. Hal tersebut menyebabkan munculnya masalah kesejahteraan bagi para petani. Koentjaraningrat dalam Mustafa (2005) menyatakan bahwa jika dilihat dari ciri usaha ekonominya, petani masih tergolong ke dalam sektor ekonomi primer dimana mereka memanfaatkan hasil alam untuk kebutuhan sehari-hari.

Kepemilikan tanah dapat digolongkan ke dalam tiga golongan yaitu:

- **tanah milik sendiri** dimana pemilik sawah dapat mengolah sawahnya sendiri atau dengan bantuan pihak lain (buruh tani)

- **tanah sewa** biasanya merupakan sebagian atau seluruh tanah milik sendiri yang disewakan kepada petani penggarap. Sistem sewanya berupa bagi hasil panen, seperti *maro*, *mertelu*, atau *merpat*.
- **tanah gadai** merupakan tanah budidaya yang digadaikan oleh pemiliknya.

Dalam arti sempit pertanian diartikan sebagai usaha bercocok tanam (ILO, 1999). Meskipun demikian, secara umum pertanian dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- **Berdasarkan pemanfaatan hasil panennya**, pertanian dibedakan ke dalam dua klasifikasi yaitu pertanian subsisten dan pertanian komersial.
- **Berdasarkan jenis lahan yang digarap**, pertanian terdiri atas pertanian lahan sawah dan pertanian lahan kering.
- **Menurut subsektor**, pertanian dibagi atas jenis tanaman bahan pangan, perkebunan, peternakan, perikanan, kehutanan.

Menurut Mustafa (2005) klasifikasi petani menurut status sosial ekonomi di perdesaan ialah sebagai berikut:

- Petani tanpa lahan dan modal yaitu golongan petani yang paling rentan, karena dia hanya memiliki tenaga kerja.
- Petani dengan lahan sempit tanpa modal yaitu petani yang hanya memiliki lahan sebatas tempat berdiri rumahnya. Biasanya mereka mengembangkan ternak unggas, dan tanaman sumber makanan sehari-hari secara tidak memadai.
- Petani dengan lahan sedang tanpa modal yaitu petani yang masih rendah produksinya karena keterbatasan modal.
- Petani dengan lahan luas dan modal

Berdasarkan jenis tanah yang diolah petani desa di Jawa digolongkan ke dalam dua golongan yaitu petani tegalan dan petani sawah. Petani tegalan biasa hidup di dataran tinggi atau pegunungan karena sifatnya tidak memerlukan banyak air. Sedangkan petani sawah biasanya banyak ditemukan di dataran rendah dimana dalam usaha budi dayanya memerlukan pengairan yang lebih banyak daripada pertanian tegalan (Kodiran, 1999: 329-353).

Keberlanjutan suatu kota sangat tergantung kepada kondisi infrastrukturnya seperti transportasi (Chapin, 1979:16). Perkembangan transportasi akan meningkatkan aksesibilitas yang ditunjukkan melalui kemudahan dalam menjangkau suatu lokasi. Aksesibilitas mempengaruhi alokasi lokasi aktivitas karena adanya peningkatan nilai lahan. Sedangkan lokasi aktivitas yang ditunjukkan dengan variasi penggunaan lahan tersebut dapat mempengaruhi pola aktivitas yang pada akhirnya akan mempengaruhi pola pergerakan yang ditunjukkan melalui pergerakan-pergerakan yang dilakukan manusia yang pada akhirnya akan mempengaruhi sistem transportasi.



Sumber : Giuliano dalam Hanson, 2000

GAMBAR 3
INTERAKSI TRANSPORTASI DAN GUNA LAHAN

Hubungan antara transportasi dan penggunaan lahan dapat dilihat sebagai sebuah siklus. Elemen-elemen yang ada pada diagram berikut ini saling berkaitan dan mempengaruhi sehingga membentuk sebuah interaksi antara transportasi dan penggunaan lahan (Giuliano dalam Hanson, 2000: 305).

Analisis dampak sosial ekonomi bertujuan untuk mengetahui bagaimana sebuah pembangunan dapat mengubah kehidupan penduduk baik penduduk asli maupun pendatang (Edwards, 2000). Beberapa indikator yang digunakan untuk menilai dampak sosial ekonomi tersebut diantaranya ialah:

- perubahan jumlah penduduk
- pertumbuhan retail dan perumahan baru
- fasilitas umum
- pekerjaan dan penghasilan
- kualitas dan keindahan lingkungan
- *lifestyles/gaya hidup*

Dalam konteks ekonomi, berdasarkan cakupan atau lingkupnya, dampak pembangunan dapat dibedakan menjadi dampak secara makro dan mikro. Dampak pembangunan terhadap ekonomi secara makro dirasakan dalam jangka waktu panjang melalui indikator-indikator seperti PDRB, tingkat pengangguran, serta indeks harga yang menunjukkan performa ekonomi suatu wilayah. Sedangkan dampak terhadap ekonomi mikro dirasakan secara langsung oleh penduduk khususnya yang beraktivitas di sekitar lokasi pembangunan jalan.

Pembangunan jaringan jalan baru merupakan salah satu kontributor utama dalam pembangunan wilayah serta perkembangan ekonomi. Beberapa pihak menyatakan bahwa pembangunan jaringan jalan baru mampu memperluas batas dari pasar tenaga kerja yang dapat berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan akibat dari meluasnya kesempatan konsumen dan produsen untuk berinteraksi (Leck, et. al, 2008).

Weisbrod (1997) menyatakan bahwa dampak pembangunan jaringan jalan baru terhadap ekonomi dapat dilihat dari dua hal yaitu dampak langsung dan dampak tidak langsung. Hal ini sejalan dengan pendapat Cervero (2007) yang membedakan dampak pembangunan jalan ke dalam dampak langsung dan tak langsung berdasarkan waktu, cakupan wilayah, probabilitas, dan kausalitas. Jika Cervero lebih menekankan pada dampak pembangunan jalan secara

umum, Weisbrod lebih detail menjelaskan dampak langsung dan tak langsung dari pembangunan jalan terhadap ekonomi. Menurut Weisbrod, dampak langsung dibedakan menjadi tiga yaitu dampak terhadap investasi dan pembangunan, dampak terhadap pergeseran (perubahan) biaya, serta persaingan lokasi. Sedangkan dampak tidak langsung juga dibedakan menjadi tiga yaitu dampak tak langsung akibat tumbuhnya bisnis baru, dampak ikutan akibat adanya usaha yang muncul, serta dampak ekonomi yang dinamis.

Dampak Langsung, terdiri atas:

- *Investasi dan pembangunan*, yaitu dampak terhadap perubahan aktivitas ekonomi seperti munculnya aktivitas bisnis baru karena adanya perubahan aliran penghasilan ke bisnis lokal sebagai akibat dari pembangunan jalan baru tersebut.
- *Perubahan biaya (cost shift)*, yaitu dampak terhadap perubahan biaya hidup serta biaya operasional usaha pada kawasan tertentu
- *Persaingan Lokasi*, yaitu dampak terhadap meningkatnya daya tarik suatu kawasan.

Dampak Tak Langsung

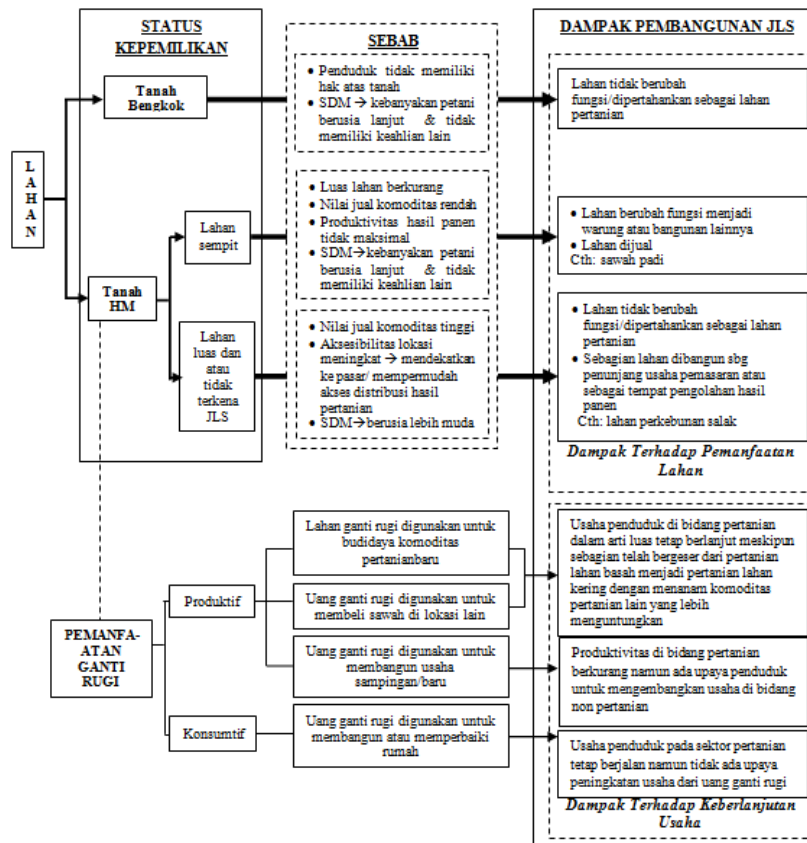
- Dampak tak langsung akibat tumbuhnya bisnis baru, misalnya meningkatnya tingkat penjualan dari *supplier* untuk bisnis di sekitar kawasan yang terdampak. Menurut Kanaroglou (1998) salah satu bisnis yang terpengaruh akibat adanya pembangunan jalan raya ialah bisnis yang tergantung pada keberadaan jalan raya (*highway dependent*). Bisnis *highway dependent* merupakan aktivitas ekonomi yang muncul karena adanya aktivitas transportasi yang bertujuan sebagai penunjang aktivitas transportasi. Bisnis-bisnis yang mudah terstimulasi akibat adanya pembangunan jalan raya ini diantaranya ialah hotel, motel, pengisian bahan bakar, restoran, serta berbagai macam aktivitas retail.
- Dampak ikutan akibat adanya usaha yang muncul berupa pengeluaran untuk makanan, pakaian, tempat tinggal, serta barang dan jasa lainnya sebagai akibat dari perubahan jumlah penduduk maupun pekerja di sekitar bisnis yang berlokasi pada kawasan yang terkena dampak pembangunan jalan. Dua dampak pertama ini merupakan rangkaian proses *multiplier effect* yang timbul akibat adanya bisnis baru yang berkembang di kawasan yang terkena dampak pembangunan jalan.
- Dampak perekonomian dinamis, maksudnya ialah dampak jangka panjang yang lebih luas sebagai akibat dari semakin meningkatnya jumlah penduduk serta aktivitas bisnis yang meningkat.

Berdasarkan penelitian Rives dan Heaney (1995), perkembangan ekonomi dapat diukur dari beberapa variabel yaitu variabel penghasilan (*income*), tenaga kerja, jumlah penduduk, serta kesejahteraan penduduk.

DISKUSI DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga dapat dilihat dari perubahan lahan, mata pencaharian, aksesibilitas, serta perubahan kondisi lingkungan sekitar.

- a. Perubahan pemanfaatan lahan efektif menunjukkan perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk. Lahan yang semula didominasi oleh aktivitas pertanian perlahan-lahan berubah menjadi aktivitas perdagangan dan jasa. Meskipun demikian, perubahan ini kurang signifikan karena belum terjadi secara merata di sepanjang ruas Jalan Lingkar Selatan Salatiga. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal seperti status kepemilikan lahan, pemanfaatan uang ganti rugi, dan keputusan pemanfaatan lahan yang tersisa, seperti yang dijelaskan dalam gambar berikut.



Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2015

GAMBAR 4
DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA
TERHADAP LAHAN DAN KEBERLANJUTAN USAHA TANI PENDUDUK

Perbedaan kepemilikan lahan sangat berpengaruh terhadap perubahan pemanfaatan lahan. Lahan di sekitar JLS Salatiga terdiri atas lahan milik penduduk dan lahan milik pemerintah desa setempat. Lahan milik penduduk dapat dengan mudah dibangun menjadi kegiatan perdagangan dan jasa sedangkan penduduk yang mengerjakan lahan milik pemerintah desa tidak dapat dengan mudah mengubah fungsinya. Berdasarkan hasil penelitian, beberapa lahan milik penduduk mulai banyak berubah menjadi fungsi lain.

Penggantian kerugian atas proyek pembangunan JLS Salatiga diberikan oleh pemerintah dalam bentuk tanah maupun uang. Penduduk yang meminta ganti tanah tetap memanfaatkan tanah ganti rugi tersebut untuk aktivitas pertanian. Berbeda dengan ganti rugi tanah, penduduk yang memperoleh ganti rugi berupa uang memanfaatkannya dengan cara yang berbeda-beda. Satu responden memutuskan untuk membeli lahan di lokasi lain yang lebih produktif sedangkan beberapa memilih untuk menggunakan uangnya untuk membangun rumah. Perbedaan pemanfaatan ganti rugi ini berpengaruh terhadap keberlanjutan usaha pada bidang pertanian yang sebelumnya telah dikerjakan oleh penduduk di sekitar JLS Salatiga.

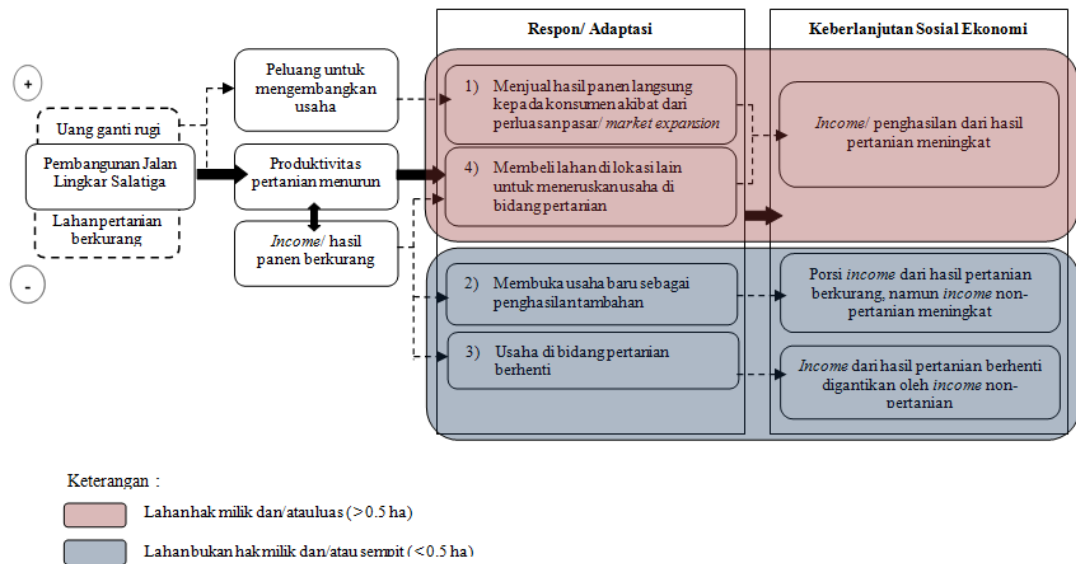
Dari hasil analisis sejumlah 4 narasumber telah melakukan pembangunan pada lahannya. Keputusan terhadap lahan yang tersisa setelah pembangunan JLS menunjukkan apakah aktivitas pertanian yang semula menjadi aktivitas utama penduduk di sekitar JLS tetap dipertahankan atau justru bergeser menjadi aktivitas lain sebagai respon atas adanya perubahan kondisi lingkungan akibat pembangunan jalan baru. Berikut ini adalah contoh perbandingan perubahan lahan di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga tahun 2002-2013.



Sumber: Hasil Analisis Citra Google Earth, 2013

GAMBAR 5
CONTOH PERBANDINGAN PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITAR JLS (KEL. BLOTONGAN)
TAHUN 2002-2013

- b. Perubahan yang terjadi pada lahan juga berpengaruh terhadap keberlanjutan ekonomi penduduk. Perubahan produktivitas lahan akibat berkurangnya lahan yang diolah berpengaruh terhadap upaya penduduk untuk mempertahankan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup dengan memaksimalkan peluang ekonomi yang tercipta. Perubahan mata pencaharian penduduk ini dapat dianalisis dari keberlanjutan usaha, peluang kerja yang tercipta, serta perubahan penghasilan penduduk.



Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2015

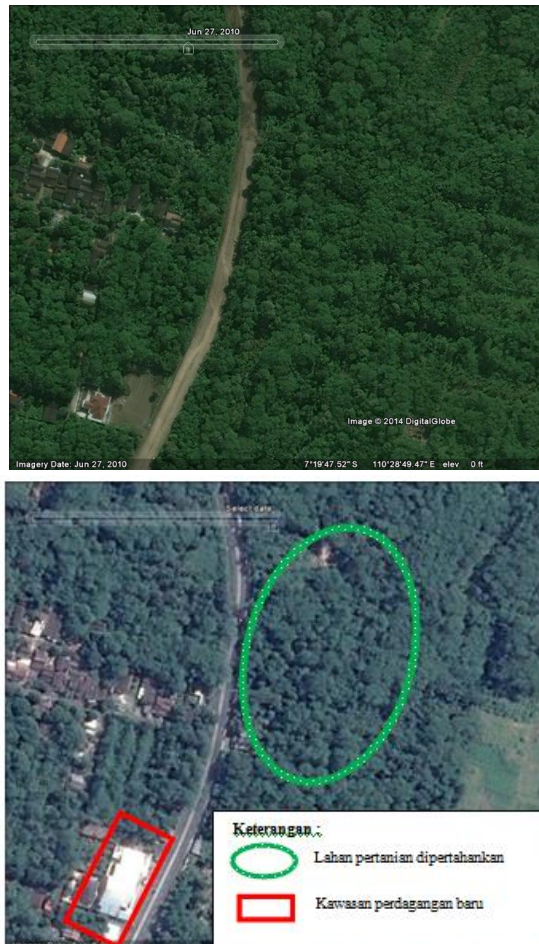
GAMBAR 6
DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA
TERHADAP KEBERLANJUTAN EKONOMI PENDUDUK PETANI

Berdasarkan hasil analisis, 50% narasumber menyatakan bahwa penduduk tetap mempertahankan pekerjaannya tersebut sebagai petani dan/atau buruh tani. Sedangkan narasumber lainnya ada yang berhenti bekerja, mencoba usaha lain, atau membuka usaha sampingan. Dari beberapa penduduk yang tetap mempertahankan mata pencahariannya sebagai petani tersebut, 3 diantaranya ialah buruh tani yang mengolah tanah milik pemerintah desa.

Beberapa penduduk yang menyatakan tetap mempertahankan mata pencahariannya tersebut merupakan penduduk yang memiliki tanah luas dengan komoditas yang ditanam bernilai tinggi. Hal ini berarti lahan yang dikelola masih produktif untuk dipertahankan sebagai usaha. Berbeda dengan hal tersebut, petani dengan luas lahan yang sempit berusaha untuk menambah penghasilan mereka dengan membangun sebagian lahan mereka untuk usaha lain. Meskipun demikian ada pula yang berhenti bekerja karena alasan usia.

Pembangunan JLS Salatiga mempengaruhi perubahan penghasilan penduduk yang bekerja pada sektor pertanian. Perubahan luas lahan yang dikelola akibat pembangunan jalan lingkar menyebabkan menurunnya produktivitas lahan. Penurunan produktivitas lahan ini terjadi pada lahan pertanian dengan luas lahan yang sempit serta nilai jual komoditas rendah sehingga petani tidak akan mendapatkan keuntungan apabila hasil panennya dijual. Akibatnya pemilik lahan cenderung untuk menjual lahan mereka atau mengubah lahan mereka menjadi bangunan sebagai tempat usaha atau untuk disewakan.

Berbeda dengan pemilik lahan sempit, penduduk yang memiliki lahan pertanian yang luas dengan komoditas tanaman bernilai jual tinggi, seperti salak misalnya cenderung memperoleh peningkatan penghasilan



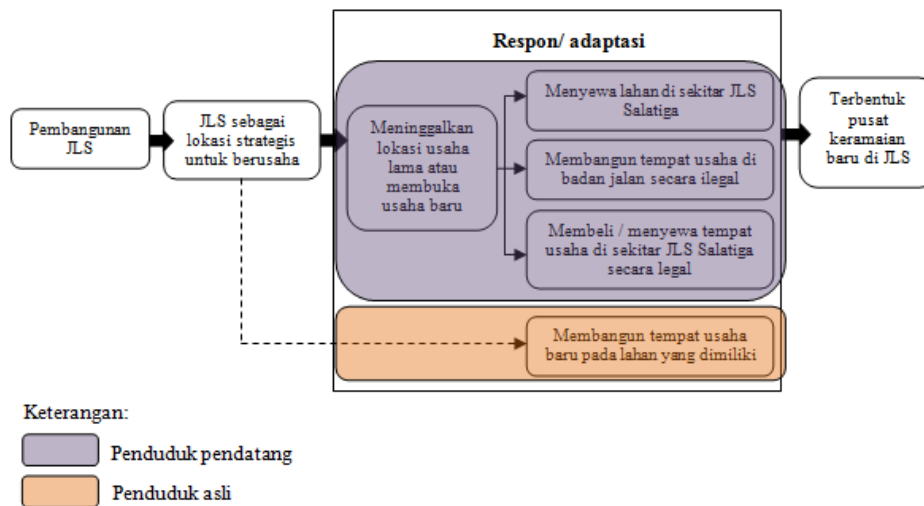
Sumber: Hasil Analisis Citra Google Earth, 2013

GAMBAR 7
CONTOH LAHAN PERTANIAN YANG TETAP DIPERTAHANKAN
(PERBANDINGAN TAHUN 2010-2013)

Hal ini karena jalan lingkar telah mendekatkan pasar atau konsumen kepada produsen sehingga produsen dapat langsung menjual hasil panen mereka kepada konsumen dengan nilai jual yang tinggi tanpa harus menjualnya ke perantara atau tengkulak terlebih dahulu. Akibatnya pemilik lahan cenderung untuk tetap mempertahankan lahannya sebagai lahan pertanian.

Pembangunan JLS Salatiga berdampak terhadap peningkatan aksesibilitas kawasan barat Kota Salatiga. Dengan semakin terjangkaunya wilayah-wilayah di bagian barat Kota Salatiga, maka peluang ekonomi yang tercipta juga meningkat. Hal ini terjadi karena pembangunan JLS Salatiga telah membuka pasar baru bagi sumber daya yang berada di wilayah barat Kota Salatiga. Selain itu, pembangunan JLS Salatiga juga telah bermanfaat dalam mendekatkan pasar kepada produsen. Peluang usaha yang tercipta tersebut dapat dikelompokkan ke dalam kelompok usaha formal seperti tempat penginapan (hotel) dan rumah makan. Meskipun

demikian, banyak pula berkembang usaha-usaha pada sektor informal seperti bengkel, warung makan, serta warung kelontong.



Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2015

GAMBAR 8
DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA
TERHADAP KEBERLANJUTAN EKONOMI PENDUDUK BUKAN PETANI

- c. Pembangunan JLS Salatiga berpengaruh terhadap perubahan aksesibilitas di wilayah barat Kota Salatiga. Wilayah yang semula memiliki aksesibilitas rendah menjadi lebih mudah diakses. Meskipun demikian hal ini tidak sepenuhnya berpengaruh secara langsung bagi penduduk di sekitar JLS Salatiga. Pengaruh pembangunan JLS Salatiga terhadap perubahan aksesibilitas ini diketahui dari persepsi penduduk terhadap perubahan aksesibilitas serta perubahan jumlah fasilitas umum dan fasilitas sosial.

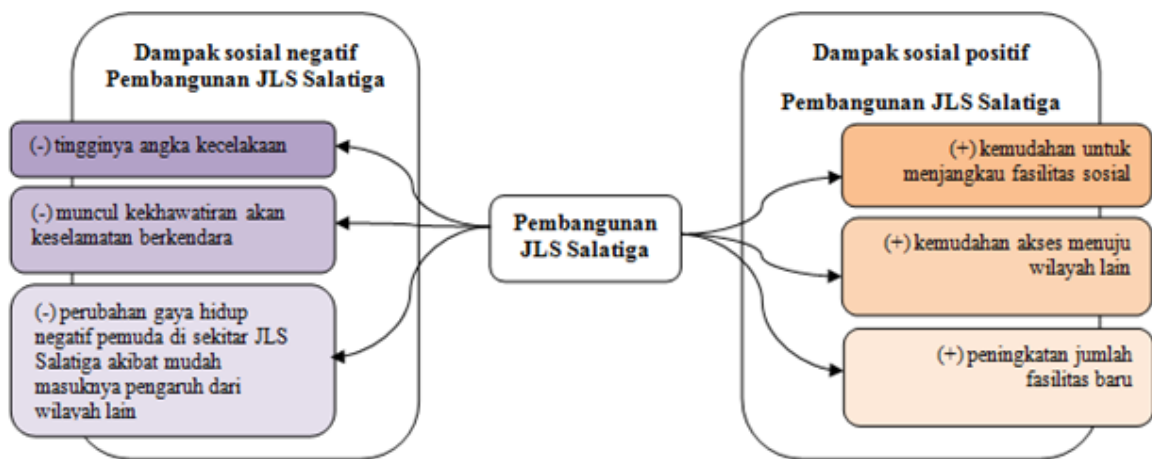
Secara umum pembangunan JLS Salatiga berpengaruh terhadap perubahan aksesibilitas di wilayah barat Kota Salatiga. Meskipun demikian hal ini tidak sepenuhnya dirasakan oleh seluruh penduduk yang tinggal maupun beraktivitas di wilayah sekitar jalan lingkar tersebut. Penduduk menemukan kemudahan dalam melakukan perjalanan jarak jauh setelah adanya jalan lingkar. Hal ini karena JLS Salatiga menjadi jalur alternatif yang dapat diambil oleh pengendara untuk menghindari kepadatan arus di pusat kota. Meskipun demikian, penduduk yang beraktivitas di sekitarnya merasa pembangunan jalan lingkar ini tidak berdampak signifikan terhadap aksesibilitas karena penduduk setempat tetap memanfaatkan akses yang lama untuk menuju ke ladang mereka. Namun demikian, keberadaan jalan lingkar ini memberikan kemudahan untuk mengangkut atau mendistribusi hasil panen.

Pembangunan jalan baru diikuti dengan pembangunan fasilitas penunjang seperti pos polisi, terminal truk, serta taman kota. Pembangunan fasilitas baru tersebut secara umum lebih ditujukan kepada pengguna jalan daripada kepada penduduk di sekitarnya. Meskipun demikian, penduduk juga memperoleh kemudahan akses menuju fasilitas umum dan sosial yang ada misalnya ke sekolah serta ke puskesmas.

- d. Perubahan sosial penduduk di sekitar JLS Salatiga diketahui dari persepsi penduduk terhadap perubahan kondisi keamanan dan kenyamanan serta perubahan interaksi dan gaya hidup.

Meningkatnya arus lalu lintas di wilayah barat Kota Salatiga menimbulkan perubahan persepsi terhadap keamanan dan kenyamanan. Hal ini berdampak terhadap perubahan interaksi penduduk. Wilayah yang semula hanya dilalui jalan desa kemudian dipisahkan oleh adanya jalan lingkar menyebabkan perubahan interaksi antar penduduk misalnya dalam kegiatan sosial dan kerja bakti.

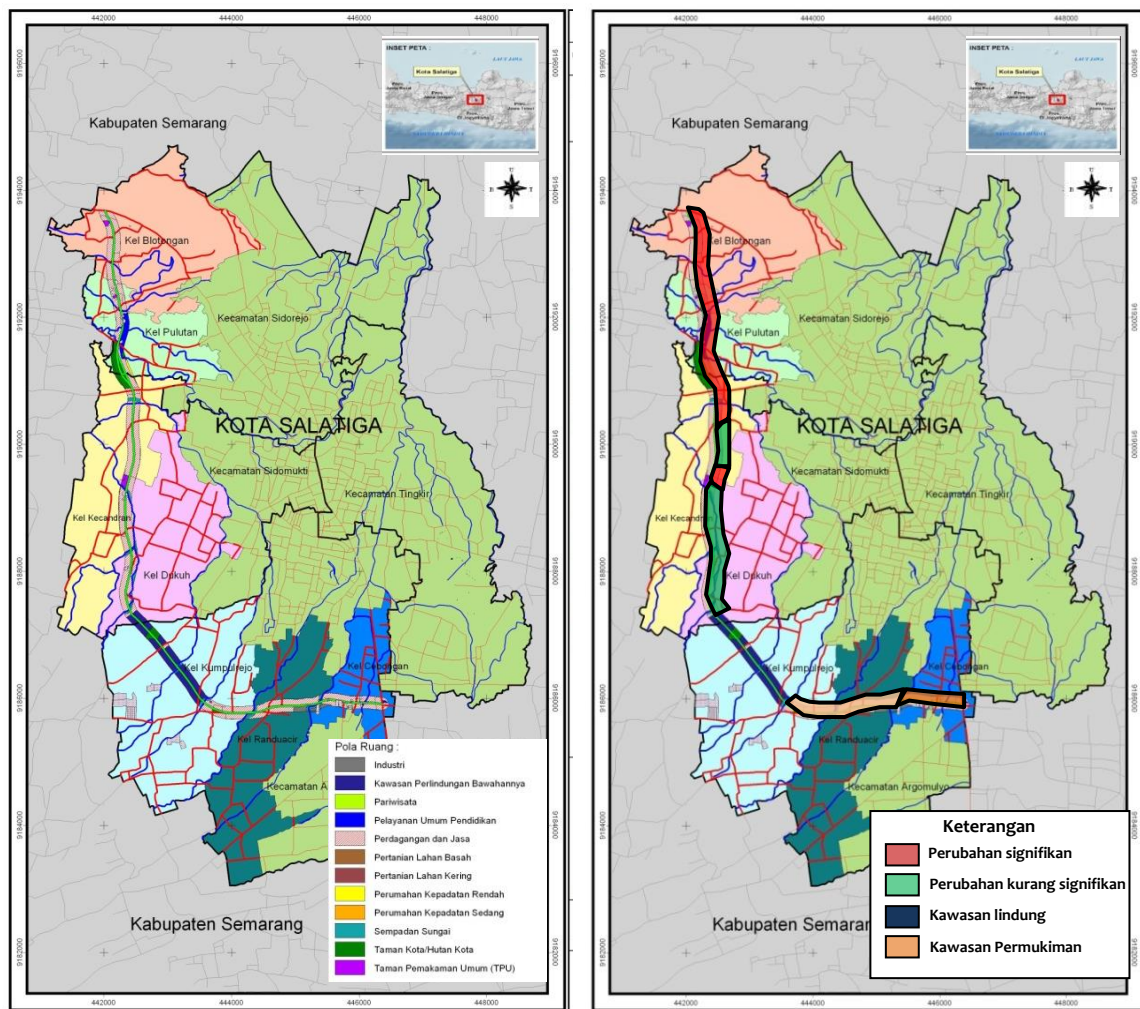
Dengan semakin mudahnya aksesibilitas di wilayah barat Kota Salatiga maka semakin banyak pula pengaruh dari wilayah luar yang masuk dan mempengaruhi penduduk di sekitar JLS Salatiga. Pengaruh yang dibawa pendatang tersebut dapat berupa pengaruh baik maupun buruk. Pengaruh buruk yang terjadi akibat adanya pembangunan JLS Salatiga misalnya perubahan gaya hidup pemuda melalui aktivitas balap liar yang dilakukan di jalan lingkar. Selain adanya aktivitas balap liar, pembangunan jalan lingkar menyebabkan perubahan gaya hidup baik produktif dan konsumtif apalagi dengan adanya pasar tiban setiap Hari Minggu.



Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2015

GAMBAR 9
DAMPAK PERUBAHAN KARAKTERISTIK SOSIAL PENDUDUK
DI SEKITAR JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA

Secara umum perkembangan kawasan di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga ini sudah sesuai dengan rencana tata ruang Kota Salatiga serta rencana pengembangan kawasan strategis Jalan Lingkar Selatan Salatiga dimana dalam peta pola ruangnya dijelaskan bahwa lahan di sekitar jalan lingkar diperuntukkan untuk kawasan perdagangan dan jasa. Dalam rencana pola ruang Kota Salatiga tidak semua lahan diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Di beberapa titik seperti lahan di Kelurahan Kumpulrejo dan sawah yang ada di simpang Pulutan-Imam Bonjol tetap dipertahankan sebagai kawasan penyangga dan ruang terbuka seperti dijelaskan pada gambar 7a.



(a)

(b)

Sumber: Bappeda Kota Salatiga, 2012

GAMBAR 10

(a) PETA RENCANA POLA RUANG DI SEKITAR JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA
(b) PERUBAHAN KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI DI SEKITAR JALAN LINGKAR SELATAN SALATIGA

Berdasarkan analisis, perubahan karakteristik sosial ekonomi akibat pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga belum terlalu signifikan meskipun dalam rencana pola ruang telah ditentukan bahwa kawasan sekitar jalan lingkar diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Hal ini karena pembangunan belum terjadi secara merata di sepanjang jalan lingkar. Kegiatan pembangunan mengindikasikan terjadinya perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk. Karakteristik sosial ekonomi penduduk yang semula berkarakteristik sosial ekonomi masyarakat pedesaan secara perlahan-lahan mulai berubah dengan ditandai adanya pembangunan pada lahan-lahan pertanian. Meskipun demikian perubahan tersebut baru terjadi di beberapa lokasi saja.

Berdasarkan hasil penelitian, sejauh ini lebih dari 3,5 hektar lahan di sekitar JLS Salatiga telah berubah menjadi bangunan dengan berbagai macam fungsi. Ini berarti bahwa aktivitas ekonomi utama di sekitar jalan lingkar yang semula didominasi oleh aktivitas pertanian

perlahan-lahan mulai bergeser menjadi aktivitas perdagangan dan jasa serta permukiman. Perubahan terjadi secara tidak merata di sepanjang JLS Salatiga. Perubahan cukup signifikan terjadi pada 3 km pertama di wilayah utara JLS dari total 12 km panjang jalan lingkar. Perubahan tersebut tepatnya terjadi mulai dari akses masuk dari arah utara di Jalan Fatmawati, Blotongan hingga simpang Imam Bonjol, Kecandran. Perubahan juga cukup banyak terjadi pada akses masuk dari arah selatan di Kelurahan Cebongan. Perubahan karakteristik ekonomi yang terjadi berupa pergeseran aktivitas pertanian menjadi perdagangan dan jasa. Bangunan baru yang berdiri di sepanjang jalan lingkar ini seperti rumah makan, tempat penginapan, bengkel, dan warung.

Dari gambar 7b dapat dilihat wilayah yang berwarna merah merupakan wilayah yang cukup signifikan mengalami perubahan karakteristik sosial ekonomi. Wilayah ini terletak di Kelurahan Blotongan, Pulutan, dan Kecandran. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Wu (2014) di Taiwan yang menyebutkan bahwa pembangunan jalan di Kota Puli, Taiwan telah memberikan pengaruh terhadap pertumbuhan kota yang salah satunya ditandai dengan adanya perubahan guna lahan. Semakin ke arah selatan, perkembangan semakin tidak signifikan yang terjadi di Kelurahan Dukuh dan Kumpulrejo. Pada wilayah ini pembangunan tidak banyak ditemukan seperti yang terjadi di wilayah utara. Hal ini karena karakteristik kelerengan yang bergelombang membuat sebagian wilayah ini tidak boleh dibangun karena berfungsi sebagai penyangga kawasan di bawahnya. Meskipun demikian, perubahan guna lahan dipengaruhi oleh banyak faktor, salah satunya adalah kelerengan atau elevasi sehingga karena adanya perbedaan elevasi, maka dampak pembangunan juga terlihat berbeda-beda antara satu lokasi dengan lokasi yang lainnya. Berbeda dengan wilayah yang berwarna merah yang mengalami perubahan karakteristik sosial ekonomi cukup signifikan dimana mulai banyak lahan pertanian yang berubah fungsi menjadi bangunan, wilayah dengan warna oranye merupakan Kelurahan Randuacir dan Cebongan yang sebelum ada jalan lingkar sudah berfungsi sebagai kawasan permukiman. Di wilayah ini banyak penduduk yang kemudian memanfaatkan rumahnya sebagai lokasi usaha seperti warung makan, kelontong, dan bengkel.

Hasil penelitian ini berbeda jika dibandingkan dengan hasil penelitian yang terjadi di Kawasan Barat Enrekang dimana peningkatan kualitas jalan justru berdampak terhadap peningkatan usaha pertanian penduduk (Wahab, 2009). Perbedaan ini terjadi karena banyak faktor. Di Enrekang, sektor pertanian merupakan basis utama yang mendukung perekonomian Kabupaten Enrekang. Perkembangan pada sektor pertanian ini didukung oleh kondisi alam Enrekang yang sesuai untuk ditanami oleh komoditas tanaman sayuran dan buah yang bernilai jual tinggi.

Selain faktor alam yang mendorong perkembangan budidaya tanaman sayuran dan buah yang berkualitas tinggi, dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap perubahan sosial ekonomi penduduk juga ditentukan oleh faktor kepemilikan lahan. Faktor kepemilikan lahan ini penting karena akan mempengaruhi respon penduduk terhadap lahan yang dikelola mereka setelah adanya pembangunan. Semakin luas lahan yang dimiliki, maka kemungkinan untuk dipertahankan sebagai lahan pertanian akan semakin besar. Sebaliknya, semakin sempit lahan yang digarap maka kemungkinan untuk berubah fungsi dan/atau untuk berpindah kepemilikan/dijual akan semakin besar. Hal ini disebabkan karena produktifitas lahan yang tersisa semakin berkurang akibat luas lahan berkurang untuk pembangunan jalan.

Hal tersebut yang menyebabkan perkembangan kawasan di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga lebih ke arah perdagangan dan jasa daripada pertanian. Meskipun demikian,

perubahan tersebut tidak terjadi di seluruh kawasan jalan lingkar. Sebagian lahan pertanian yang masih memiliki nilai produksi tinggi tetap dipertahankan fungsinya.

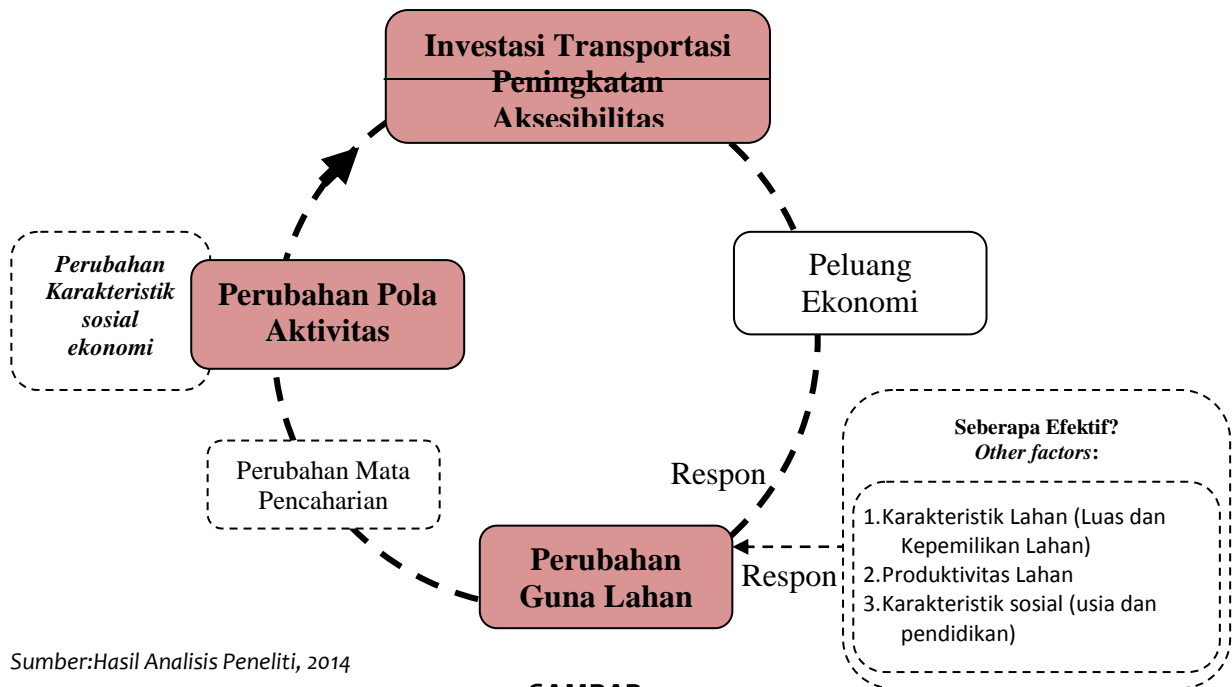
PEMBAHASAN

Penelitian ini berangkat dari teori Giuliano (2000) tentang interaksi transportasi dan guna lahan. Berdasarkan teori tersebut diketahui bahwa terdapat sebuah siklus yang menunjukkan adanya hubungan antara transportasi dan guna lahan. Dalam gambar 8 dapat dijelaskan bahwa perubahan guna lahan terjadi akibat peningkatan aksesibilitas. Perubahan aksesibilitas mendorong terjadinya perubahan guna lahan yang pada akhirnya akan berpengaruh terhadap perubahan pola aktivitas.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa pembangunan infrastruktur jalan memberikan dampak secara tidak langsung terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi penduduk. Pembangunan jaringan jalan baru hanya berperan dalam membuka atau meningkatkan aksesibilitas kawasan yang dilaluinya. Dengan adanya peningkatan aksesibilitas ini, nilai lahan pada kawasan yang dilaluinya meningkat sehingga akan menciptakan peluang usaha. Munculnya peluang usaha ini menjadi salah satu faktor pendorong yang mempengaruhi respon penduduk terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi di sekitarnya. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Olsson (2006) tentang dampak pembangunan jalan Famy-Infanta di Philippina. Olsson menyatakan bahwa dampak tidak langsung pembangunan jalan terhadap pertumbuhan sosial ekonomi muncul sebagai akibat dari peningkatan aksesibilitas. Di sisi lain dampak ini muncul karena para aktor ekonomi merespon peluang ekonomi baru untuk mengeksploitasi sumber daya, baik yang belum dikelola maupun yang telah dikelola.

Bentuk perubahan sosial ekonomi yang terjadi akibat pembangunan jalan ini berbeda-beda antara wilayah satu dengan yang lainnya. Dalam kasus ini, pembangunan jalan berpengaruh terhadap perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk yang semula memiliki karakteristik kehidupan pedesaan dengan aktivitas utama di bidang pertanian kemudian setelah adanya pembangunan jalan berubah menjadi kawasan dengan aktivitas perdagangan dan jasa. Dampak yang berbeda ditunjukkan pada penelitian Wahab (2009). Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa pembangunan jalan berdampak positif terhadap peningkatan produktivitas pertanian. Peningkatan produktivitas ini terjadi karena petani memperoleh kemudahan dalam distribusi hasil pertanian. Selain itu, pembangunan jalan baru juga berpengaruh terhadap terbukanya akses menuju lahan-lahan yang kurang produktif. Dalam hal ini, karakteristik lahan dan jenis komoditas pertanian menentukan peningkatan produktivitas lahan yang berpengaruh terhadap pemanfaatan lahan.

Dapat dikatakan bahwa dampak perubahan sosial ekonomi secara tidak langsung ditunjukkan melalui keputusan atau respon penduduk terhadap munculnya peluang ekonomi yang muncul setelah adanya pembangunan jalan. Salah satu indikator perubahan sosial ekonomi ialah terjadinya perubahan lahan. Respon penduduk terhadap perubahan lahan selain dipengaruhi oleh adanya peluang usaha juga sangat tergantung kepada beberapa faktor yang mempengaruhinya seperti karakteristik lahan yang meliputi status kepemilikan lahan, luas lahan, dan jenis tanah; perubahan produktivitas yang tergantung pada jenis komoditas yang ditanam juga berpengaruh terhadap perubahan lahan penduduk. Selain itu, faktor-faktor sosial lainnya seperti usia dan tingkat pendidikan penduduk juga sangat berpengaruh.



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2014

GAMBAR 11
DAMPAK TIDAK LANGSUNG PERUBAHAN SOSIAL EKONOMI AKIBAT PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Berdasarkan komparasi hasil penelitian dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang sejenis didapatkan bahwa dampak tidak langsung perubahan sosial ekonomi akibat pembangunan jaringan jalan berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Pembangunan jalan efektif dalam meningkatkan aksesibilitas wilayah studi. Meskipun demikian perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk tidak serta merta dipengaruhi oleh peningkatan aksesibilitas tersebut. Pengukuran dampak perubahan sosial ekonomi tersebut sangat dipengaruhi oleh banyak faktor. Dalam penelitian ini faktor kepemilikan lahan sangat berpengaruh terhadap respon penduduk terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi. Karakteristik sosial penduduk yang merupakan masyarakat pedesaan yang sebagian hanya merupakan petani penggarap mempengaruhi ketidakmampuan penduduk dalam mengelola tanahnya. Sementara itu, bagi penduduk pemilik lahan, keputusan untuk mengubah lahannya bukan merupakan hal yang mutlak terjadi karena banyak faktor yang dipertimbangkan. Hal inilah yang menyebabkan perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga menjadi kurang signifikan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga telah secara perlahan-lahan mendorong perkembangan wilayah di sekitarnya yang ditandai dengan perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk yang mulai bergeser ke arah aktivitas ekonomi perkotaan yaitu perdagangan dan jasa.

Meskipun demikian, pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga belum berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk di sekitarnya. Perubahan tersebut belum secara merata terjadi di sepanjang Jalan Lingkar Selatan Salatiga karena perkembangan masih terjadi secara sporadis dalam artian perkembangan terjadi secara tidak merata dan hanya terjadi di beberapa lokasi di sekitar Jalan Lingkar Selatan Salatiga.

Pada akhirnya, pembangunan infrastruktur jalan akan memberikan dampak yang berbeda-beda di masing-masing wilayah. Pembangunan jaringan jalan baru hanya berperan terhadap peningkatan aksesibilitas suatu kawasan sedangkan perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk merupakan dampak tidak langsung dari adanya pembangunan jaringan jalan tersebut. Perubahan sosial ekonomi sendiri sangat tergantung oleh banyak faktor yang mempengaruhinya sesuai dengan kondisi dan potensi masing-masing wilayah.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirin, Tatang M. 2009. "Populasi dan sampel penelitian 3 : Pengambilan sampel dari populasi tak-terhingga dan tak-jelas." Tersedia dalam tatangmanguny.wordpress.com Diakses pada tanggal 4 Agustus 2013.
- . 2009. "Subjek penelitian, responden penelitian, dan informan (narasumber) penelitian." Tersedia dalam tatangmanguny.wordpress.com Diakses pada tanggal 4 Agustus 2013.
- Bittner, Christian dan Michael Sofer. 2013. "Land use changes in the rural–urban fringe: An Israeli case study". Dalam *Land Use Policy Volume 33*, Juli 2013, Hlm. 11–19. Tersedia dalam: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837712002438>. Diakses pada tanggal 7 Januari 2015.
- Cervero, Robert. 2007. "Forecasting Indirect Land Use Effects of Transportation Projects." NCHRP Project 25-25, Task 22, National Cooperative Highway Research Program, Transportation Research Board, USA. Tersedia dalam [www.trb.org/NotesDocs/25-25\(22\)_FR.pdf](http://www.trb.org/NotesDocs/25-25(22)_FR.pdf). Diakses pada tanggal 27 Januari 2012.
- Chapin, F. S, et.al. 1989. *Urban Land Use Planning. Fourth Edition*. Chicago: University of Chicago Press.
- Edwards, Mary M. 2000. "Community Guide To Development Impact Analysis. Wisconsin Land Use Research Program, Program on Agricultural Technology Studies, University of Wisconsin-Madison." Tersedia dalam www.urban.illinois.edu/faculty/edwards/EDWARDS-Vitae-10-06.pdf. Diakses pada tanggal 4 Desember 2012.
- Edwards, Mary M. 2000. "Community Guide To Development Impact Analysis. Wisconsin Land Use Research Program, Program on Agricultural Technology Studies, University of Wisconsin-Madison." Tersedia dalam www.urban.illinois.edu/faculty/edwards/EDWARDS-Vitae-10-06.pdf. Diakses pada tanggal 4 Desember 2012.
- Giuliano, Genevieve. 2000. "Land Use Impacts of Transportation Investments (Highway and Transit)." Tersedia dalam *The Geographic of Urban Transportation Second Edition*. hlm. 305-341. New York: The Guilford Press.
- Hanson, Susan. 1995. *The Geographic of Urban Transportation 2nd Edition*. New York: The Guilford Press.
- International Labour Organization (ILO). 1999. ISBN 978-92-2-111517-5. Tersedia dalam: http://ocw.usu.ac.id/course/download/312-EKONOMI-PERTANIAN/sep_203_handout_klasifikasi_pertanian_dan_petani.pdf). Diakses 13 Maret 2014.
- Kanaroglou, PS. et. al. 1998. "Economic impacts of highway infrastructure improvements Part 2. The operational model and its application to Ontario communities." dalam *Journal of Transport Geography* Vol. 6, No. 4, hlm. 251-261. Tersedia dalam <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692398000143>. Diakses pada tanggal 26 Agustus 2014.
- Kodiran. 1999. *Kebudayaan Jawa. Dalam Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*. Koentjaraningrat, ed. hal. 329-352. Jakarta: Djambatan.

- Leck, et. al. 2008. "Welfare Economic Impacts of Transportation Improvements in A Peripheral Region." *European Transport* n. 40 (2008): 88-105. Tersedia dalam: www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/.../Leck_Bekhor_Gat_ET40.pdf. Diakses pada tanggal 13 Juli 2013.
- Miles, Matthew dan Huberman, A. Michael. 1992. *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber Tantang Metode-Metode Baru*. Jakarta: UI Press.
- Mustafa, Moh. Solehatul. 2005. *Kemiskinan Masyarakat Petani Desa di Jawa*. Semarang: UNNES Press.
- Olsson, Jerry. 2009. "Improved road accessibility and indirect development effects: evidence from rural Philippines." *Journal of Transport Geography*. Tersedia dalam <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692308000884>. Diakses pada tanggal 26 Agustus 2014.
- Rives, Janet M. & M. T. Heaney. 1995. "Infrastructure and Local Economic Development." *Regional Science Perspectives* (sekarang bernama the *Journal of Regional Analysis and Policy*), Vol. 25, No. 1: 58-73. Tersedia dalam: <http://sites.lsa.umich.edu/mheaney/publications/>. Diakses pada tanggal 7 Januari 2013
- Sairinen, Rauno dan Satu Kumpulainen. 2005. "Assessing social impacts in urban waterfront regeneration." *Environment Impact Assessment Review* 26. hlm. 120-135. Tersedia dalam <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0195925505000764>. Diakses pada tanggal 26 Agustus 2014.
- Sukirno, Sadono. 2002. *Pengantar Teori Makroekonomi*. Edisi Ketiga. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Tim Suara Merdeka. 2011. "Sawah di JLS Harus Tetap Lestari", dalam *Suara Merdeka*. 22 Mei 2011. Available at: http://suaramerdeka.com/v1/index.php/ramadan/ramadan_news/2011/05/22/86319/Sawah-di-JLS-Harus-Tetap-Lestari. Diakses pada tanggal 10 Maret 2013.
- Todaro, Michael P. dan SC. Smith. 2011. *Economic Development*. 11th Edition. New Jersey: Prentice Hall.
- Wahab, Abdul. 2009. "Dampak Peningkatan Kualitas Jalan Lingkar Barat Enrekang Terhadap Pengembangan Kawasan Pertanian." Tesis tidak diterbitkan. Program Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang.
- Wu, Chen-Fa. et. al. 2014. "Assessing highway's impacts on landscape patterns and ecosystem services: A case study in Puli Township, Taiwan." *Landscape and Urban Planning*. Tersedia dalam <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204614001121>. Diakses pada tanggal 26 Agustus 2014.