

**KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARKAT PASCA
PEMBANGUNAN JALAN LINTAS BONO
DI KECAMATAN BUNUT KABUPATEN PELALAWAN**

SKRIPSI

*Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh
gelar sarjana pendidikan Strata Satu (S1)*



OLEH :

HAILINDRA
80685

**JURUSAN GEOGRAFI
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS RIAU-UNP
PEKANBARU
2011**

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

**KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARKAT
PASCA PEMBANGUNAN JALAN LINTAS BONO
DI KECAMATAN BUNUT KABUPATEN PELALAWAN**

Nama : Hailindra
Nim/BP : 80685/2006
Prodi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial

Padang, Mei 2011

Disetujui Oleh

Pembimbing I

Pembimbing II

Dra.Yurni Suasti,M.Si
Nip : 131600503

Febriandi, S.Pd.M.Si
Nip : 132300892

Ketua Jurusan Geografi

Dr. Paus Iskarni, M.Pd
Nip : 196305131989031003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

**Dinyatakan Lulus Ujian Setelah di Pertahankan di Depan Tim Penguji
Skripsi Program Studi Pendidikan Geografi Jurusan Geografi Fakultas
Kerjasama Universitas Riau FIS Universitas Negeri Padang**

**KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARKAT
PASCA PEMBANGUNAN JALAN LINTAS BONO
DI KECAMATAN BUNUT KABUPATEN PELALAWAN**

**Nama : Hailindra
Nim/BP : 80685/2006
Prodi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial**

Pekanbaru, Mei 2011

Disetujui Oleh :

Tim Penguji

Tanda Tangan

- 1. Ketua : Dra. Yurni Suasti, M.Si**
- 2. Sekretaris : Febriandi S.Pd. M.Si**
- 3. Anggota : Drs. Ridwan Ahmad**
- 4. Anggota : Dr. Khairani, M.Pd**
- 5. Anggota : Drs. Tugiman, M.S**

ABSTRAK

Hailindra: Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan Lintas Bono di Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan, (*Skripsi*) Jurusan Geografi FIS UNP-FKIP UR. 2011

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan Dampak Pembangunan Jalan Lintas Bono terhadap: (1) Penyerapan tenaga kerja pasca pembangunan jalan. (2) Keterkaitan matapencaharian penduduk pasca pembangunan jalan. (3) Kontribusi pendapatan rumah tangga pasca pembangunan jalan.

Jenis penelitian ini adalah penelitian komparatif tentang dampak pembangunan jalan antara Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan. Informasi atau data yang dipakai antara lain: pengamatan, angket dan wawancara.

Penelitian ini menemukan: (1) Pembangunan jalan lintas bono di Kecamatan Bunut memberikan dampak positif terhadap penyerapan tenaga kerja pada 2 Desa yaitu Desa Bagan Laguh sebanyak 36% dan Desa Merbau sebanyak 48%. (2) Pembangunan jalan lintas bono di Kecamatan Bunut memberikan dampak positif terhadap matapencaharian penduduk pasca pembangunan jalan yaitu Desa Bagan Laguh sebanyak 38% penduduk bermatapencaharian pada sektor non farm setelah pembangunan jalan dan Desa Merbau sebanyak 50% penduduk bermatapencaharian pada sektor non farm setelah pembangunan jalan. (3)Pembangunan jalan lintas bono di Kecamatan Bunut memberikan dampak cukup besar terhadap peningkatan pendapatan masyarakat pada 2 Desa yaitu Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim,

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini yang berjudul “*Dampak Pembangunan Jalan Lintas Bono Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Kecamatan Bunut*”.yang diajukan sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana strata satu jurusan geografi fakultas FIS Universitas Padang Kerjasama Universitas Riau.

Berbagai bantuan moril maupun materil banyak penulis termia dari berbagai pihak dalam rangka menjalankan penelitian maupun penulisan skripsi ini, maka kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sedalam dalamnya, pertama kepada Bapak *Dra.Yurni Suasti,M.Si sebagai Pembimbng I Dan Bapak Febriandi, S.Pd.M.Si selaku Pembimbing II* yang penuh kesungguhan dan keikhlasan telah memberikan bimbingan dan dorongan yang sangat berarti selama penelitian hingga selesainya skripsi ini.

Untuk selanjutnya, ucapan terima kasih yang sama pula penulis sampaikan kepada :

1. Uba Lahmuddin (alm) dan Omak Raima Edy (Abang), Ikang (Adik) Jamila (Uan) dan Kamarudin (Atan) yang tercinta, dorongan dan pengerbonan mu membangkitkan semangat ku sehingga skripsi ini terselesaikan.

2. Ketua jurusan geografi beserta seluruh staf pengajar yang telah memberikan kesempatan dan pengetahuan pada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
3. Dekan dan seluruh staf tata usaha fakultas FIS UNP dan kerjasama UR
4. Rektor Universitas Padang, dan Rektor UR, Bapak Kepala lembang penelitian beserta staf yang telah memberikan rekomendasi untuk melaksanakan penelitian dalam rangka penyusunan skripsi ini.
5. UPT perpustakaan dan kepala perpustakaan fakultas FIS UNP-UR beserta staf dan karyawan.
6. Kepala Desa Bagan Laguh beserta staf yang telah memberikan data.
7. Bapak Camat Bunut beserta staf yang telah membantu dalam penelitian ini.
8. Teman-teman mahasiswa jurusan geografi serta teman yang lainya yang telah memberikan masukan dan semangat dalam penulisan skripsi.

Semoga segala bimbingan dan bantuan yang telah di berikan mendapat balasan yang baik dari ALLAH SWT, dan semoga hasil penelitian ini bermanfaat bagi yang membutuhkan.

Pekanbaru, Mei 2011

Penulis

DAFTAR ISI

	HALAMAN
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	v
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Pembatasan Basalah	4
1.3. Rumusan Masalah	4
1.4. Tujuan Penelitian.....	4
1.4. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN TEORITIS	6
2.1. Tinjauan Aksesibilitas	6
2.2.1. Proses Perubahan Sosial	7
2.3. Tinjauan Kondisi ekonomi.....	11
2.4. Tinjauan Aksesibilitas.....	13
2.5. Klasifikasi Jalan	17
26. konsep operasional	21
2.7. Kerangka Berfikir.....	23
BAB III METODOLOGLOGI	24
3.1. Tempat Penelitian	24
3.2. Jenis Penelitian.....	24
3.3. Populasi dan Sampel.....	25
3.4. Jenis Data	26
3.5. Variabel Penelitian.....	27

3.6. Instrumen Penelitian	27
3.7. Teknik Pengumpulan Data.....	28
3.8. Teknik Analisis Data.....	29
BAB IV GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN KECAMATAN BUNUT	30
4.1. Letak Geografis Kecamatan Bunut	30
4.1.1. Keadaan Ekonomi	32
4.1.2. Agama dan Kepercayaan	34
4.1.3. Etnis	35
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN DESA BAGAN LAGUH DAN	
DESA MERBAU KECAMATAN BUNUT.....	37
5.1. Penyerapan Tenaga Kerja	37
5.2. Matapencaharian	40
5.3. Pendapatan	43
5.4. Pembahasan.....	47
5.4.1. Penyerapan Tenaga Kerja	47
5.4.2. Hubungan Anggota Rumah Tangga Dengan Kepala Rumah Tangga...	47
5.4.3. Matapencaharian Anggota Rumah Tangga Pasca Pembangunan	
Jalan.....	48
5.4.4. Besar Pendapatan Rumah Tangga Pasca Pembangunan Jalan.....	48
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	50
6.1. Kesimpulan	50
6.2. Saran	51

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1. Distribusi Kepala Keluarga di Desa Bagan Laguh	25
Tabel 3.2. Distribusi Rumah Tangga di Desa Bagan Laguh Dan Merbau.....	26
Tabel 3.3. Kisi-Kisi Instrument Variabel Penelitian.....	28
Tabel 4.1. Jumlah Desa/Kelurahan di Kecamatan Bunut	31
Tabel 4.2. Jenis Peternakan yang di Kembangkan di Kecamtan Bunut.....	33
Tabel 5.1. Penyerapan Tenaga Kerja di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Pasca Pembangunan Jalan	38
Tabel 5.2. Hubungan Anggota Rumah Tangga Dengan KK di Desa Bagan Laguh dan Merbau	39
Tabel 5.3. Distribusi Matapencarian Responden Sesudah Pembangunan Jalan di Desa Bagan Laguh dan Merbau	41
Tabel 5.4. Matapencarian Anggota Rumah Tangga Pasca Pembangunan Jalan	42
Tabel 5.5. Pendapatan Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan di Desa Bagan Laguh.	44
Tabel 5.6. Pendapatan Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan di Desa Merbau.....	45
Tabel 5.7. Pendapatan Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan Pembangunan Jalan di Desa Bagan Laguh dan Merbau	46

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Untuk mewujudkan tujuan pembangunan nasional yakni menciptakan masyarakat adil dan makmur yang merata baik material maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, pemerintah melaksanakan kebijakan pembangunan di segala bidang secara menyeluruh, termasuk di dalamnya pembangunan dalam bidang infrastruktur prasarana transportasi. Transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang semakin padat dan perkembangan masyarakat yang semakin maju, maka pergerakan barang dan jasa juga akan meningkat yang kemudian harus diimbangi dengan peningkatan sarana dan prasarana

Seiring dengan perkembangan zaman serta pesatnya pembangunan yang di laksanakan di Indonesia, perlu untuk mengembangkan sarana dan prasarana transportasi baik di kota maupun di pedesaan mengingat sarana transportasi adalah sebagai pengantar atau penghubung dalam kelancaran angkutan barang maupun orang baik pada daerah perkotaan maupun pedesaan sebagai penghubung yang merupakan tulang punggung perekonomian, jalan memiliki peranan yang sangat penting di Indonesia untuk mempercepat pertumbuhan dan pemerataan perekonomian maka di perlukan adanya mobilitas barang, jasa dan manusia yang baik. Pemerintah pun tanggap dengan lancarnya mobilitas yang di butuhkan

terbukti dengan di bangunnya jalan-jalan yang berkualitas dan berkapasitas yang baik.

Pembangunan selalu identik dengan perubahan, antara pembangunan dan perubahan sering membawa keberhasilan yang dapat di rasakan oleh anggota masyarakat, serta pembangunan dan perubahan itu mempunyai harapan dan tantangan. Pembangunan adalah suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana, jadi tujuan dari pembangunan itu adalah menciptakan suatu perubahan kearah yang lebih baik. Baik dari segi bangun fisik atau pun sosial ekonomi masyarakat dua hal ini pun saling terkait dan saling mendukung.

Seperti pembangunan jalan lintas bono yang terletak di Kabupaten Pelalawan Provinsi Riau sepanjang 167 kilometer yang menghubungkan Kecamatan Pangkalan Kuras dan Kecamatan Kuala Kampar serta melewati Kecamatan Bunut, Kecamatan Kerumutan dan Teluk Meranti, tujuan dari pembangunan jalan lintas bono adalah untuk membuka daerah-daerah yang selama ini terisolir dan sangat sulit untuk berkembang karena sebelumnya tidak memiliki jalan darat hanya menggunakan sungai Kampar sebagai sarana transportasi dan harapan masyarakat sangat besar terhadap pembangunan jalan lintas bono ini agar bisa membawa perubahan terhadap ekonomi mereka tentunya kearah yang lebih baik.

Bertitik tolak pada uraian di atas, maka pembangunan jalan lintas sorek-guntung (jalan lintas bono) sejauh ini menunjukkan adanya indikasi-indikasi perubahan setiap daerah yang di lalunya terutama terhadap sosial ekonomi

masyarakat dan Kecamatan Bunut karena kecamatan bunut merupakan pintu gerbang dari jalan lintas bono maka Kecamatan Bunut sejauh ini memang terlihat adanya indikasi-indikasi perubahan itu, terlepas apa saja indikasi-indikasi perubahan itu hal ini lah yang akan peneliti bahas lebih lanjut dalam penelitian ini.

Berdasarkan fenomena diatas, maka penulis akan mencoba untuk melihat sosial ekonomi masyarakat Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Kecamatan Bunut keterkaitannya dengan keberadaan jalan lintas sorek-guntung (jalan lintas bono) dan pembahasan ini tentu akan penulis paparkan dalam bab-bab selanjutnya dan hasil penelitian ini akan penulis rangkai dalam sebuah judul sederhana berdasarkan pandangan kajian sosial ekonomi yaitu: **“Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan Lintas Bono di Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan”**.

1.2. Perumusan Masalah

Mengingat keterbatasan waktu, referensi, dan dana maka masalah penelitian adalah seberapa besar pasca pembangunan jalan berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat di Desa Bagan Laguh. dan Desa Merbau Kecamatan Bunut.

1.3. Pembeberan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Seberapa besar penyerapan tenaga kerja pasca pembangunan jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan.
2. Seberapa besar keterkaitan matapecaharian masyarakat pasca pembangunan jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan.
3. Bagaimana pendapatan masyarakat pasca pembangunan jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan.

1.4. Tujuan Penelitian

1. Untuk mendapatkan data tentang penyerapan tenaga kerja pasca pembangunan jalan.
2. Untuk mendapatkan data tentang matapecaharian penduduk pasca pembangunan jalan.
3. Untuk mendapatkan data tentang kontribusi pendapatan rumah tangga pasca pembangunan jalan.

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Bagi peneliti untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis dalam bidang Penelitian.
2. Memberikan informasi tambahan kepada masyarakat setempat dampak yang telah di timbulkan dengan di bangunnya Jalan Lintas Bono.
3. Pemerintah, terutama pemerintah daerah (PEMDA) , instansi dan lembaga yang terkait seperti pemerintahan desa sebagai informasi awal, untuk menetapkan kebijakan dimasa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN TEORITIS

2.2. Tinjauan Tentang Sosial Ekonomi

Sosiologi ekonomi didefinisikan sebagai studi tentang bagaimana cara orang atau masyarakat memenuhi kebutuhan hidup mereka terhadap barang dan jasa dengan menggunakan sosiologi (**Damsar 2002; 7**)

Menurut Swedberg dan Ganovetter (1992:6-9), tiga proporsis utama yang diajukan tentang sosiologi ekonomi baru :

1. Tindakan ekonomi adalah suatu bentuk diri tindakan sosial.
2. Tindakan ekonomi disituasikan secara sosial.
3. Instansi-instansi ekonomi disituasikan secara sosial (**Damsar 2002;24**)

Save M. Dagun (1992:42) mengemukakan istilah sosio-ekonomi, membawa kita kepada dua persoalan yang saling berkaitan. Pertama manusia itu makhluk bersahabat tidak hidup menyendiri, seperti dalam ungkapan klasik Inggris yang terkenal, 'no man is an island' tidak ada manusia seperti sebuah pulau yang hidup menyendiri. Kedua manusia adalah makhluk ekonomi. Artinya manusia tidak mungkin hidup tanpa makan, pakaian dan perumahan. (Susi Hayani, 2002 Skripsi UNRI, Pekanbaru)

Kondisi sosial ekonomi adalah tatanan kehidupan sosial materil maupun spritual yang meliputi rasa keselarasan, kesusilaaan, ketentraman lahir dan batin yang memungkinkan bagi setiap warga Negara untuk mengadakan usaha pemenuhan kebutuhan jasmaniah, rohaniah dan kebutuhan sosial lainnya,

yang sebaik mungkin bagi diri sendiri, keluarga serta masyarakat dengan menjunjung tinggi hak-hak azazi manusia serta kewajiban manusia sesuai dengan Pancasila (Adi 1996;20).

Selo soemardjan (1964) mencoba melihat perubahan sosial itu dari sisi yang berbeda. Beliau melihat bahwa perubahan sosial itu merupakan suatu proses yang berkembang dari pranata-pranata sosial. Perubahan tersebut mempengaruhi sistem sosial masyarakat termasuk perubahan pada sistem nilai sosial, adat, sikap, dan pola perilaku kelompok didalam masyarakat yang bersangkutan bila perubahan ini besar perubahan tersebut dapat membawa kehidupan baru dalam bidang sosial ekonomi satu masyarakat. (Bahrein T. Sugihen, MA, 1994:56)

Faktor-faktor yang menjadi indikator sosial ekonomi adalah kondisi kependudukan yang ada, tingkatan pendidikan, tingkatan pendapatan, tingkatan kesehatan, tingkat konsumsi, perumahan dan lingkungan masyarakat (Kusnadi, 1993:6).

Berdasarkan pendapat diatas, dapat disimpulkan pengertian keadaan sosial ekonomi dalam penelitian ini adalah kedudukan atau posisi seseorang dalam masyarakat berkaitan dengan tingkat pendapatan, mata pencaharian, penyerapan tenaga kerja.

2.2.1. Proses Perubahan Sosial

Beberapa teoritis dari ahli ilmu sosial, mengembangkan teori tentang perubahan sosial. Sebuah teori besar merupakan teori yang cakupannya sangat luas dan meliputi beberapa fenomena penting yang terjadi pada semua kurun

waktu dan tempat. Kebanyakan ahli sosiologi membicarakan perubahan sosial dalam pengertian yang sangat luas pula.

Proses-proses sosial adalah cara-cara berhubungan yang dapat di lihat apabila orang perorangan dan kelompok-kelompok manusia saling bertemu dan menentukan sistem serta bentuk-bentuk hubungan tersebut atau apa yang akan terjadi apabila ada perubahan-perubahan yang menyebabkan goyahnya cara-cara hidup yang telah ada. Atau dengan perkataan lain, proses-proses sosial di artikan sebagai pengaruh timbal-balik antara berbagai segi kehidupan bersama. **(Soerjono Soekanto,1986:50)**

Kehidupan manusia berubah dari hari ke hari; wujud lahiriahnya adalah sama, perubahan adalah konstan, dan kadang-kadang kelihatan. Konstelasinya tak nampak berubah sama sekali, meskipun kita tahu bahwa konstelasinya itu pun berubah apakah perubahan terjadi didalam satu menit atau milyaran tahun, itu hanyalah persoalan pengukuran manusia belaka perubahan adalah konstan, apakah kita ukur dengan menit atau milyaran tahun kita sendiri adalah bagian dari perubahan itu. **(Robert H. Lauer,2003:189)**

Dalam masyarakat perubahan akan selalu terjadi baik itu secara lambat maupun cepat, karena pada dasarnya dalam diri individu (masyarakat) menginginkan sesuatu yang baru dan yang lebih baik. Sesuai dengan pendapat **(Isjoni Ishaq, 2002; 11)** yang menyatakan bahwa perubahan sosial adalah adanya ketidak sesuaian diantara unsur-unsur yang saling berbeda yang ada dalam kehidupan sosial sehingga menghasilkan suatu pola kehidupan sosial yang serasi fungsinya bagi masyarakat yang bersangkutan.

Isjoni Ishaq (2002) juga berpendapat bahwa yang menjadi sumber dari terjadinya perubahan sosial dalam masyarakat karena adanya :

Faktor interen yang di sebabkan karena dari dalam, meliputi :

- a. Bertambahnya atau berkurangnya penduduk,
- b. Penemuan baru,
- c. Perselisihan dalam masyarakat,
- d. Terjadinya pemberontakan atau revolusi dalam masyarakat.

Faktor eksteren yang disebabkan dari luar, yang meliputi :

- a. lingkungan alam fisik disekitar manusia,
- b. peperangan
- c. pengaruh dari pada kebudayaan masyarakat lain,
- d. perpindahan agama.

Wilbert Moore, misalnya mendefinisikan perubahan sosial “sebagai perubahan penting dalam segi sosial yang menyangkut pola-pola perilaku dan interaksi sosial, definisi demikian dapat menunjukkan bahwa perubahan sosial itu adalah fenomena yang rumpil dalam arti menembus keberbagai kehidupan sosial”(Robert H. Lauer, 2000:4).

Proses transformation adalah suatu proses penciptaan hal yang baru (something new) yang dihasilkan oleh ilmu pengetahuan dan teknologi, yang berubah adalah aspek budaya yang sifatnya material, sedangkan yang sifatnya norma dan nilai sulit sekali diadakan perubahan(bahkan ada kecenderungan untuk dipertahankan. (**Agus Salim,2002:20**)

Menurut **Paul B. Harton dan Chester L. Hunt dalam Robert H. Lauer (2000:208)** menyatakan bahwa terdapat beberapa perbedaan antara perubahan sosial (Sosial Shange) dengan perubahan budaya (Cultural Change) menurutnya perubahan sosial merupakan perubahan dalam segi struktur dan hubungan sosial, seperti perubahan kependudukan, invormalis antara tetangga karena adanya urbanisasi. Sedangkan perubahan budaya mencakup perubahan dalam segi budaya masyarakat seperti penemuan-penemuan, perubahan konsep tata susila dan moralitas, bentuk seni baru dan lain-lain. (Hidayat Erdat, 2009 Skripsi UNRI Pekanbaru)

Menurut Ankie M. Hoogvelt yang di tulis dalam bukunya “the sociologi of develoving socities (**Dalam Soerjono Soekanto, 2003:291**) bahwa dewasa ini proses-proses perubahan sosial yang terjadi dapat di ketahui karena adanya ciri-ciri tertentu yang sebagai berikut :

- a. Tidak ada masyarakat yang berhenti perkembangannya, oleh karena setiap masyarakat mengalami perubahan-perubahan yang terjadi secara lambat maupun cepat.
- b. Perubahan yang terjadi pada lembaga kemasyarakatan tertentu, akan diikuti oleh perubahan-perubahan pada lembaga sosial lainnya.
- c. Perubahan-perubahan yang cepat, biasanya menyebabkan terjadinya disorganisasi yang sementara sifatnya didalam proses penyesuaian diri. Disorganisasi tersebut akan diikuti Sesutu organisasi yang mencakup pemantapan dari pada kaedah dan nilai-nilai yang baru.

- d. Perubahan-perubahan tidak dapat dibatasi pada bidang kebendaan/bidang spriritualnya saja, oleh karena kedua bidang tersebut mempunyai daya kaitan timbal balik yang sangat kuat.

Perubahan-perubahan dalam masyarakat dapat berupa perubahan secara lambat, dimana terdapat suatu rentetan perubahan-perubahan kecil yang mengikutinya dengan lambat (bersifat revolusi) biasanya dalam hal ini perubahan terjadi dengan sendirinya, tanpa suatu rencana ataupun kehendak tertentu. Perubahan ini terjadi karena usaha masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan keperluan keadaan dengan kondisi baru yang timbul sejalan dengan pertumbuhan masyarakat.

Yang di maksud dengan perubahan sosial dalam penelitian ini adalah perubahan sosial ekonomi masyarakat akibat ataupun dampak dari pembangunan jalan lintas bono terhadap struktur matapencaharian, pendapatan, dan penyerapan tenaga kerja.

2.3. Tinjauan Kondisi Ekonomi

Perubahan dalam masyarakat dapat terjadi karena adanya pergerakan tertentu. Hal ini seiring dengan pembangunan itu sendiri, sehingga masyarakat mampu untuk mengikuti perkembangan pembangunan. Senada dari uraian diatas, maka penulis melihat bahwa perubahan yang terjadi di Desa Bagan Laguh Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan terutama perubahan dalam sektor sosial-ekonomi disebabkan pergerakan tertentu yaitu keberadaan Jalan Lintas Sorek-Guntung(Jalan Lintas Bono).

Karena interaksi terjadi disegala bidang, dengan sendirinya bukan saja perubahan terjadi dalam bidang sosial budaya akan tetapi juga dalam bidang ekonomi dan politik.

Sebab utama dari perubahan masyarakat ialah:

- a. Keadaan geografis tempat pengelompokan sosial.
- b. Keadaan biofisik kelompok.
- c. Kebudayaan.
- d. Sifat anomi manusia.

Keempat unsur ini saling pengaruh-mempengaruhi dan akhirnya mempengaruhi bidang-bidang lain seperti teknologi, ilmu pengetahuan, organisasi dan pengetahuan masyarakat.faktor-faktor ini bersamaan akhirnya menimbulkan lagi perubahan dalam bidang transportasi, ekonomi, politik dan tentunya bidang sosial.**(Dr.Phil Astrid S.Susanto,1993:166)**

Permasalahan perokonomian yang paling penting adalah soal distribusi yang tidak merata dari pendapatan nasional. Masih banyak orang yang hidup dibawah ukuran minim untuk perumahan, kesehatan, pendidikan. Soal yang bersangkutan adalah bagaimana mengusahakan adanya keseimbangan antara usaha-usaha perekonomian, sehingga dapat dihindarkan naik-turunnya konjungtir dan adanya pengangguran masal pada waktu-waktu tertentu. **(Soekandar Wiraatmaja,1980:99)**

Parson dan smalser telah menyatakan bahwa ekonomi bersifat adaktif, mempunyai tujuan terintegrasi dan selalu berusaha tetap mempertahankan polonya **(Michel P. todaro, 2002:25)**. Setiap orang berperang dalam innovator bahkan

juga investor. Ada anggapan umum yang perlu dipercaya bahwa pada dasarnya manusia itu adalah kreatif, orang umumnya akan mengkritik dan membantah bahwa manusia itu bersifat pemalas, maklum yang puas yang harus dipaksakan kedalam pemikiran ide-ide baru (**Bernett dalam Robert H. Lauer 2000:17**) karena hasrat mencipta (kreatif) itu lah yang menyebabkan orang berusaha dan menemukan sesuatu yang baru dan ada juga yang berupa pembaharuan atas Sesuatu yang telah ada. Hal seperti ini terdapat dimana-mana baik dimasyarakat yang masih sederhana (primitif) maupun modern.

Pendorong lain untuk inovasi menurut Bernett dalam Robert H. Lauer dapat digolongkan dalam 3 hal :

1. Keinginan yang datang dari dalam diri sendiri.
2. Keinginan atau kebutuhan yang datang dan bertanggung dari pihak lain.
3. Keinginan atau kehendak untuk berubah.

Yang di maksud dengan kondisi ekonomi dalam penepitian ini adalah yang berkaitan dengan pendapatan anggota rumah tangga dengan jalan lintas bono.

2.4. Tinjauan Tentang Aksesibilitas

Menurut **Black dalam Ofyar (1997)** aksesibilitas adalah suatu konsep yang menghubungkan (mengkobinasikan) sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, di mana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis disuatu

wilayah atau kota, akan dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan.

Sedangkan menurut **warpani (1985)** ada dua tuntutan utama agar tercipta akses yang baik yaitu :

- a. penggunaan jalan mudah bergerak dari suatu tempat ke tempat yang lain atau sebaliknya, dengan aman, cepat dan nyaman.
- b. Tidak ada hambatan dalam perjalanan mencapai tujuan, dan disepanjang lintasan orang dapat berhenti dengan aman.

Selanjutnya menurut **Tamin O.Z. (1997)** berpendapat bahwa aksesibilitas adalah mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Dengan perkataan lain : suatu ukuran kemudahan dan kenyamanan mengenai cara lokasi petak (tata) guna lahan yang saling berpentas, dapat berinteraksi (berhubungan) satu sama lain. Dan mudah atau sulitnya lokasi-lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi, merupakan hal yang subjektif, kualitatif, dan relatif sifatnya. Artinya, yang mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain.

Salah satu variabel yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu tata guna lahan dikatakan tinggi atau rendah adalah jarak fisik dua tata guna lahan (dalam kilometer) kalau kedua tata guna lahan mempunyai jarak yang berjauhan secara fisik, maka aksesnya dikatakan rendah. Demikian pula sebaliknya. Akan tetapi, faktor jarak ini tidak dapat sendirian saja

digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya tingkat akses dua tata guna lahan. Faktor jarak tidak dapat diandalkan (**ofyar z**, dalam **fidel, 1997**), karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan (misalkan sejarak 1,5 km), tidak dapat di katakan tinggi akses (pencapaiannya) apabila antar zona yang (guna lahan) yang satu dengan yang lainnya tidak terdapat prasarana jaringan transportasi yang menghubungkannya. Demikian pula sebaliknya, dus zona yang berjauhan pun tidak bias disebut rendah tingkat pencapaiannya, kalau antar kedua zona tersebut trdapat prasarana jaringan jalan dan pelayanan armada angkutan yang cukup memadai.

Peranan dari jalan adalah meningkatnya kelancaran arus lalu lintas atau angkutan barang dan orang. Dengan semakin lancarnya arus lalu lintas berarti menghemat waktu dan biaya. Selanjutnya juga dapat merangsang tumbuhnya aktivitas perekonomian. Selain itu peranan jalan dapat mengembangkan sistem perokonomian yang ada, baik yang sudah berkembang maupun yang potensial untuk dikembangkan. Semakin lancarnya transportasi juga menimbulkan dampak pada pertumbuhan kawasan pemukiman.

Selanjutnya **Tamin (2000)** berpendapat aksesibilitas adalah konsep yang menghubungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya.(Dedi Mariant, 2004 Skripsi UNRI, Pekanbaru)

Menurut **Fidel (2005)** faktor lain, diluar jarak, yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses, adalah pola pengatuaran tata guna lahan. Sering dijumpai adanya keragaman pola pengaturan tata guna lahan antara satu wilayah

dengan wilayah lainya. Keberagaman pola pengaturan tata guna lahan ini terjadi akibat berpecahnya lokasi petak lahan secara geografis dan masing-masing petak lahan tersebut berbeda pula jenis kegiatannya dan intensitas (pendapatan) kegiatannya.

Suwardjoko dan Indira (2007) berpendapat bahwa aksesibilitas adalah 'daya hubung' antarzone yang wujudnya berupa fasilitas angkutan dalam arti luas, meliputi jaringan angkutan, yakni : ketersediaan wahana/armada (modal angkutan), biaya wajar, layanan andal, dan jaringan trayek. Selain itu, frekuensi dan kecepatan layanan dapat mengakibatkan jarak yang jauh seolah-olah menjadi lebih dekat. Peningkatan aksesibilitas berarti mempersingkat waktu dan tentunya akan lebih meringankan biaya perjalan.

Aksesibilitas tersebut terdiri dari prasarana (sistem jaringan jalan) yang ada beserta ketersediaan sarana untuk melakukan pergerakannya (angkutan pribadi maupun angkutan umum). Aksesibilitas adalah keadaan atau ketersediaan hubungan dari suatu tempat ketempat lainnya atau kemudahan seseorang. Prasarana transportasi adalah bangunan-bangunan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan atas jasanya bagi kebutuhan dasar penduduk yang terdiri atas jalan, jembatan, pelabuhan, bandara. Transportasi adalah hal-hal yang berkaitan dengan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Banyak sekali keuntungan yang dapat diperoleh dari pembangunan akses pada daerah perdesaan yang dapat dirasakan. Fungsi transportasi sebagai promotor perubahan dan bukan sebagai inisiator perubahan. Hal ini berarti

kelancaran transportasi akan mengundang sektor-sektor lain untuk berkembang terutama sektor pertanian dan sosial ekonomi lainnya yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian daerah perdesaan.

2.5. Klasifikasi Jalan

Jalan kadang-kadang disebut juga jalan raya daerah milik jalan/*right of way*. Pengertian jalan meliputi badan jalan, trotoar, drainase dan seluruh perlengkapan jalan yang terkait, seperti rambu lalu lintas, lampu penerangan dan lain-lain. Jalan memiliki dua fungsi dasar yang saling bertentangan, karena disatu pihak harus lancar dan pihak lain harus memberikan kemudahan untuk penetrasi kedalam lahan yaitu untuk menggerakkan volume lalu lintas yang tinggi secara efisien dan aman serta untuk menyediakan akses bagi lahan disekitarnya. **(Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Kota, 1999).**

Klasifikasi jalan secara umum dapat dibedakan menjadi 2 (Dua) macam (Direktorat pembinaan jalan Kota, 1990) yaitu :

1. Jalan umum, adalah jalan yang diperuntukan untuk umum.
2. Jalan khusus, adalah jalan selain jalan umum, seperti jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan inspeksi pengairan, jalan inpeksi saluran minyak dan gas, jalan kehutanan, jalan komplek bukan umum, jalan untuk keperluan pertanahan dan keamanan (hankam).

Klasifikasi jalan berdasarkan peranannya dapat digolongkan menjadi :
(Direktorat pembinaan Jalan Kota, 1990)

1. Jalan arteri, yaitu jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah masuk dibatasi secara efisien.
2. Jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan dan pembagian dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk dibatasi.
3. Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-ratanya rendah dengan jumlah jalan masuk dibatasi.

Jalan dibagi atas 3 (tiga) jenis, dimana pembagian jenis berdasarkan pada perkembangannya, karakteristik arus lalu lintas, ada atau tidak adanya kerep.

Antara lain :

1. Jalan perkotaan

Yaitu jalan mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus sepanjang seluruh atau hampir seluruhnya, minimal pada satu sisi jalan tersebut. Selain itu karakteristik arus lalu lintas puncak pagi hari dan sore hari secara umum lebih tinggi dalam komposisi lalu lintasnya (kendaraan pribadi dan sepeda motor lebih banyak) dan umumnya pada jalan perkotaan terdapat kerep.

Ada beberapa tipe jalan perkotaan, antara lain :

- a. Jalan dua-lajur dua-arah tak terbagi.
- b. Jalan empat-lajur dua-arah :
 1. Tak terbagi, yaitu tanpa median.
 2. Terbagi, yaitu dengan median.
- c. Jalan enam-jalur dua-arah terbagi

d. Jalan satu-arah

Segmen jalan didefinisikan sebagai panjang jalan yang tidak dipengaruhi oleh simpang bersinyal atau simpang tak bersinyal utama serta mempunyai karakteristik yang hampir sama sepanjangjalan

.2. Jalan Luar Kota

Yaitu jalan tanpa perkembangan yang menerus pada sisi manapun, meskipun mungkin terdapat perkembangan permanen yang sebentar-sebentar, seperti rumah makan, pabrik atau perkampungan. Karakteristik arus lalu lintas hampir merata setiap harinya (baik pagi maupun sore), persentase truk berat lebih besar pada arus lalu lintas dan umumnya tidak dilengkapi dengan kerep.

3. Jalan bebas hambatan

Yaitu jalan untuk lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh, baik merupakan jalan terbagi atau pun tak terbagi.

Klasifikasi Jalan Menurut Fungsinya

Jalan menurut fungsinya dapat dibagi atas 3 bagian :

1. Jalan utama

Jalan utama adalah jalan yang melayani lalu lintas yang padat diantara kota-kota penting atau diantara pusat-pusat produksi dan ekspor. Jalan-jalan dalam golongan ini harus direncanakan untuk dapat melayani lalu lintas yang cepat dan berat.

2. Jalan sekunder

Jalan sekunder adalah jalan yang melayani lalu lintas yang cukup padat diantara kota-kota penting dan kota-kota yang lebih kecil, serta melayani daerah-daerah sekitarnya.

3. Jalan penghubung

Jalan penghubung adalah jalan yang dibangun untuk keperluan aktivitas daerah yang juga digunakan sebagai jalan penghubung antara jalan-jalan dari golongan yang sama atau berlainan.

Klasifikasi jalan menurut Pengawasannya

Menurut sistem pengawasannya jalan dapat dibagi atas 4 bagian yaitu :

1. Jalan Negara

Jalan Negara adalah jalan yang langsung berada dalam pengawasan Pemerintah Pusat, terutama masalah pemeliharannya.

2. Jalan Provinsi

Jalan provinsi adalah jalan yang terletak dilingkungan provinsi, yang pengawasannya dan pemeliharannya dilakukan oleh pemerintah provinsi.

3. Jalan Kabupaten

Jalan kabupaten adalah jalan yang terletak dikabupaten dan pengawasan serta pemeliharannya menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten.

4. Jalan Desa

Jalan desa adalah jalan yang terletak dilingkungan desa dan fungsi pengawasannya serta pemeliharannya dilakukan oleh Pemerintah Desa.

Klasifikasi jalan menurut pelayanannya

1. Jalan Ekonomi

Jalan ekonomi yaitu jalan yang dipergunakan sebagai sarana ekonomi.

2. Jalan Strategi

Jalan strategi adalah jalan yang di gunakan untuk kegiatan militer dan polri.

Berdasarkan pendapat di atas jalan lintas bono menurut pengawasannya termasuk kedalam jalan provinsi dan menurut fungsinya termasuk kedalam jalan penghubung.

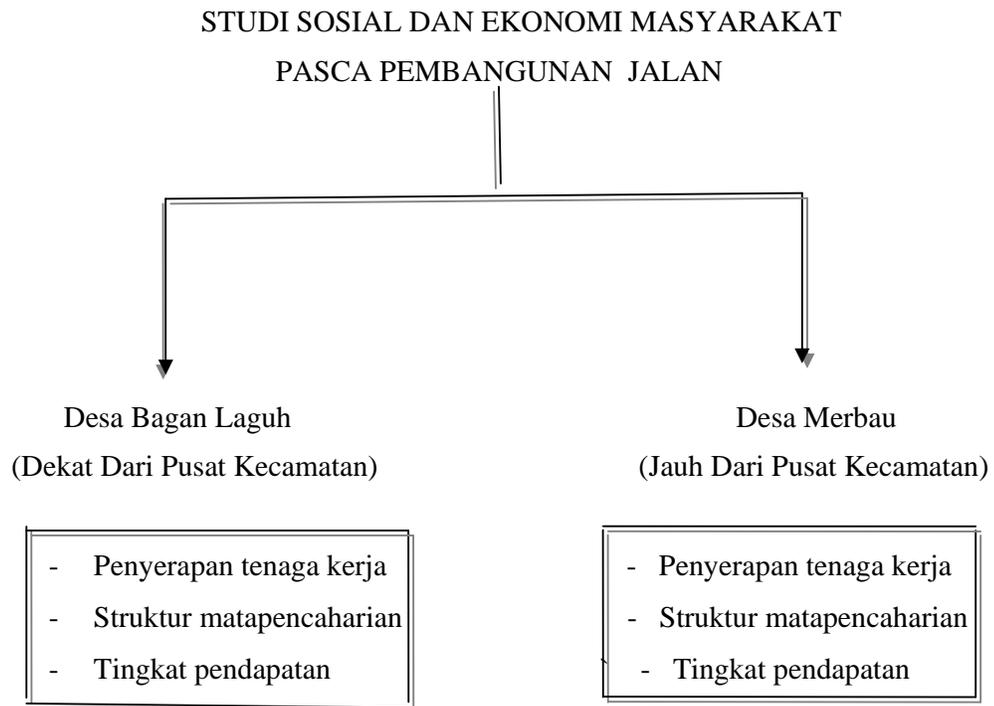
2.6. Konsep Operasional

Konsep merupakan definisi yang digunakan untuk mengembangkan secara abstrak, dekat suatu konsep terhadap realita, semakin bagus kedekatan suatu konsep semakin mudah konsep itu diukur. Untuk mengadakan pembatasan mengenai konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian ini agar terjadi kesamaan, maka konsep-konsep tersebut perlu dioperasionalkan. Adapun konsep-konsep yang dioperasionalkan dalam penelitian ini adalah:

1. Penyerapan tenaga kerja adalah seberapa besar penyerapan tenaga kerja pasca pembangunan jalan lintas bono di Desa Bagan Laguh dan Merbau Kecamatan Bunut.
2. Matapencaharian adalah matapencaharian masyarakat pasca pembangunan jalan lintas bono di Desa Bagan Laguh dan Merbau Kecamatan Bunut.

3. Pendapatan adalah kontribusi terhadap pendapatan masyarakat pasca pembangunan jalan lintas bono di Desa Bagan Laguh dan Merbau Kecamatan Bunut.
4. Sosial ekonomi adalah sosial ekonomi yang berkaitan dengan ketenagakerjaan, mata pencaharian dan pendapatan masyarakat pasca pembangunan jalan lintas bono pada sektor non farm.
5. Pasca pembangunan jalan adalah setelah pembangunan jalan bagaimana kondisi sosial ekonomi masyarakat.

2.7. KERANGKA BERFIKIR



BAB V
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN
DESA BAGAN LAGUH DAN DESA MERBAU KECAMATAN BUNUT

5.1. Penyerapan Tenaga Kerja

Sasaran pembangunan perdesaan pada tahun 2008 adalah terciptanya perluasan kesempatan kerja di perdesaan terutama lapangan kerja baru di bidang kegiatan agribisnis *off-farm* dan industri serta jasa berskala kecil dan menengah, sehingga berdampak pada berkurangnya angka pengangguran dan kemiskinan serta meningkatnya produktivitas dan pendapatan masyarakat perdesaan. Dengan dibangunnya prasarana transportasi akan memengaruhi aksesibilitas penduduk yang selanjutnya akan membuka kesempatan kerja di wilayah tersebut, di beberapa kasus muncul adanya usaha baru. Seperti pembangunan jalan lintas bono terhadap penyerapan tenaga kerja yang terkait langsung dengan jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Kecamatan Bunut. Beberapa temuan hasil penelitian ini, di sajikan pada Tabel 5.1. Tampak bahwa rata-rata jumlah yang bekerja pada sektor non farm berkisar 1-2 orang per rumah tangga yang terkait langsung dengan pembangunan jalan, relatif kecil penyerapan tenaga kerjanya.

Tabel 5.1. Penyerapan Tenaga Kerja di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau Pasca Pembangunan Jalan.

Penyerapan Tenaga Kerja Yang Terkait Langsung Dengan Jalan	Desa Bagan Laguh		Desa Merbau	
	F	%	F	%
1	10	20	12	24
2	5	10	6	12
3	3	6	5	10
4	-	-	4	2
Jumlah	18	36	24	48

Sumber: Pengolah Data Primer 2011

Berdasarkan tabel 5.1 data yang di peroleh dari 50 responden 10 responden (20%) pekerjaannya pasca pembangunan jalan, anggota rumah tangga yang terkait dalam pekerjaan 1 orang, 5 responden (10%) ini juga terkait pekerjaannya pasca pembangunan jalan anggota rumah tangganya yang bekerja sebanyak 2 orang dan 3 responden (6%) yang terkait 3 orang anggota rumah tangga yang pekerjaannya pasca pembangunan jalan. Jadi yang terkait langsung pekerjaan masyarakat pasca pembangunan jalan, Desa Bagan Laguh dengan pembangunan jalan 18 responden (36%).

Sedangkan di Desa Merbau penyerapan tenaga kerja anggota rumah tangga pasca pembangunan jalan yaitu dari 50 responden 12 responden (24%) ini pekerjaannya terkait pasca pembangunan jalan anggota rumah tangga yang terkait dalam pekerjaan 1 orang, 6 responden (12%) ini juga terkait pekerjaannya pasca pembangunan jalan anggota rumah tangganya yang bekerja sebanyak 2 orang, 5

responden (10%) 3 orang anggota rumah tangga yang terkait pekerjaannya pasca pembangunan jalan dan 1 responden (2%) yang terkait anggota rumah tangganya 4 orang. Jadi yang terkait langsung pekerjaan masyarakat pasca pembangunan jalan 24 responden (48%).

Tabel 5.2. Hubungan Anggota Rumah Tangga Dengan KK di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau

Hubungan Dengan Kepala Keluarga	Bagan laguh		Merbau	
	F	%	F	%
Kepala keluarga	13	26	19	20
Istri	8	16	14	10
Anak	7	14	9	6
Jumlah	28	56	42	84

Berdasarkan tabel 5.2.1 data yang diperoleh dari 50 responden 13 responden (26%) menjawab anggota rumah tangga yang pekerjaannya terkait dengan jalan yaitu kepala keluarga, 8 responden (16%) anggota rumah tangga yang terkait pekerjaannya dengan jalan yaitu istri dan 7 responden (14%) menjawab anak yang terlibat pekerjaannya dengan jalan. Jadi anggota rumah tangga yang paling banyak terlibat pekerjaannya dengan jalan yaitu kepala keluarga.

Sedangkan di Desa Merbau hubungan anggota rumah tangga dengan dengan kepala keluarga, dari 50 responden 19 responden (38%) menjawab anggota rumah tangga yang pekerjaannya terkait dengan jalan yaitu kepala keluarga, 14 responden (28%) anggota rumah tangga yang terkait pekerjaannya

dengan jalan yaitu istri dan 9 (18%) menjawab anak yang terlibat pekerjaannya dengan jalan. Jadi anggota rumah tangga yang paling banyak terlibat pekerjaannya dengan jalan yaitu kepala keluarga.

5.2. Matapencaharian

Matapencaharian dalam suatu masyarakat selalu di dasari oleh suatu perubahan yang terjadi di masyarakat tersebut untuk mendapatkan imbalan yang sesuai dengan apa yang mereka lakukan. Dalam dunia kerja hal semacam ini selalu identik dengan masyarakat yang baru berkembang. Pada pemenuhan kebutuhan hidup seperti yang terjadi dalam masyarakat Desa Bagan Laguh sebelum keberadaan jalan lintas bono, pekerjaan bagi mereka terakomodasi dalam suatu ruang lingkup kecil yaitu berladang, berkebun tapi setelah keberadaan jalan lintas bono matapencaharian masyarakat tidak terakomodasi lagi dalam suatu ruang lingkup kecil, berikut ini penulis gambarkan keterkaitan matapencaharian masyarakat Desa Bagan Laguh dengan keberadaan jalan.

Berdasarkan tabel 5.2 data yang diperoleh dari 50 responden matapencarian masyarakat pasca pembangunan jalan di Desa Bagan Laguh yaitu sebanyak 2 responden (4%), untuk matapencaharian rumah makan, 9 responden (18%) untuk matapencarian pedagang barang harian, 3 responden (6%) untuk matapencaharian bengkel, 3 responden (6%) untuk matapencarian ojek dan 2 responden (4%) untuk matapencaharian angkutan umum, jadi ada lima jenis matapencarian masyarakat Desa Bagan Laguh pada sektor non farm setelah pembangunan jalan lintas bono dengan jumlah 19 responden (38%).

a. Matapencaharian responden pasca pembangunan jalan lintas bono di Kecamatan Bunut Kabupaten Pelalawan .

Tabel 5.3. Distribusi Matapencaharian Responden Sesudah Pembangunan Jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau

No	Matapencaharian Pasca Pembangunan Jalan	Bagan Laguh		Merbau	
		F	%	F	%
1	Berdagang				
	- Rumah Makan	2	4	3	6
	- Pedagang Barang Harian	9	18	12	24
2	Bidang Jasa				
	- Bengkel	3	6	4	8
	- Ojek	3	6	4	8
	- Angkutan Umum	2	4	1	2
	Jumlah	19	38	24	48

Sumber: Pengolah Data Primer 2011

Sedangkan Desa Merbau dari 50 responden matapencarian masyarakat pasca pembangunan jalan di Desa Bagan Laguh yaitu sebanyak 3 responden (6%), untuk matapencarian rumah makan, 12 responden (24%) untuk matapencarian pedagang barang harian, 4 responden (8%) untuk matapencarian bengkel, 4 responden (8%) untuk matapencarian ojek dan 1 responden (2%) untuk matapencarian angkutan umum, jadi ada lima jenis matapencarian masyarakat Desa Merbau pasca pembangunan jalan lintas bono dengan jumlah 24 responden (48%).

b. Matapencarian Anggota Rumah Tangga Setelah Pembangunan Jalan.

Tabel 5.4. Matapencarian Anggota Rumah Tangga Pasca Setelah Pembangunan Jalan

No	Matapencarian Sektor Non Farm	Bagan Laguh		Merbau	
		F	%	F	%
1	Berdagang				
	- Rumah Makan	8	16	8	16
	- Pedagang Barang Harian	14	28	24	48
2	Bidang Jasa				
	- Bengkel	5	10	6	12
	- Ojek	4	8	4	8
	- Angkutan	4	8	3	6
	Jumlah	35	70	45	90

Sumber: Pengolah Data Primer 2011

Berdasarkan tabel 5.2.2. matapencarian anggota rumah tangga responden di Desa Bagan Laguh pasca pembangunan jalan yaitu sebanyak 8 responden (16%), untuk matapencarian rumah makan, 14 responden (28%) untuk matapencarian pedagang barang harian, 5 responden (10%) untuk matapencarian bengkel, 4 responden (8%) untuk matapencarian ojek dan 4 responden (8%) untuk matapencarian angkutan umum, secara keseluruhan matapencarian anggota rumah tangga responden pasca pembangunan jalan lintas bono di Desa Bagan Laguh yaitu 35 responden (70%).

Sedangkan Desa Merbau matapencapaian anggota rumah tangga responden pasca pembangunan jalan yaitu sebanyak 8 responden (16%), untuk matapencapaian rumah makan, 24 responden (48%) untuk matapencapaian pedagang barang harian, 6 responden (12%) untuk matapencapaian bengkel, 4 responden (8%) untuk matapencapaian ojek dan 3 responden (6%) untuk matapencapaian angkutan umum, secara keseluruhan matapencapaian anggota rumah tangga pasca pembangunan jalan lintas bono di Desa Merbau yaitu 45 responden (90%).

5.3. Pendapatan

Pembangunan merupakan sebagai upaya yang sengaja dan terencana akan menjadi alat untuk menggerakkan ekonomi masyarakat sebagai contoh pembangunan jalan lintas bono ini merupakan pembangunan yang terencana dan akan menjadi alat untuk menggerakkan ekonomi masyarakat di sepanjang jalan lintas bono karena dengan pembangunan jalan lintas bono ini banyak Desa yang terisolir dan tertinggal menjadi terbuka serta berkembang. Ekonomi masyarakatnya pun mulai meningkat karena transportasinya sudah lancar masyarakat dalam memasarkan hasil produksinya. Berikut ini penulis gambarkan kontribusi jalan lintas bono terhadap pendapatan masyarakat pada sektor non farm di Desa Bagan Laguh setelah pembangunan jalan.

Tabel 5.5. Pendapatan Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan di Desa Bagan Laguh.

Tingkatan	Indikator	F	%
Rendah	500.000 – 1.000.000	10	20
Sedang	1.000.000 – 1.500.000	4	8
Tinggi	> 1.500.000 – 2.000.000	4	8
Jumlah		18	36

Sumber: Pengolah Data Primer 2011

Berdasarkan tabel 5.3 data yang di peroleh dari 50 responden di Desa Bagan Laguh dari 3 jenis tingkat pendapatan pasca jalan rata-rata untuk pendapatan > Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000 sebanyak 4 responden (8%), untuk pendapatan Rp. 1.000.000 – Rp. 1.500.000 sebanyak 4 responden (8%) dan untuk pendapatan Rp. 500.000 – Rp. 1.000.000 sebanyak 10 responden (20%). Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan lintas bono memberikan dampak terhadap pendapatan masyarakat Desa Bagan Laguh yang relatif kecil sebanyak 18 responden (36%).

Tabel 5.6. Pendapatan Masyarakat Pasca Pembangunan jalan di Desa Merbau

Tingkatan	Indikator	F	%
Rendah	800.000 – 1.500.000	13	26
Sedang	1.500.000 – 20.00.000	8	16
Tinggi	> 2.000.000 – 3.000.000	3	6
Jumlah		24	48

Sumber: Pengolah Data Primer 2011

Berdasarkan tabel 5.3.1 data yang diperoleh dari 50 responden di Desa Merbau dari 3 jenis tingkat pendapatan pasca pembangunan jalan rata-rata untuk pendapatan > Rp. 2.000.000 – Rp. 3.000.000 sebanyak 3 responden (6%), untuk pendapatan Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000 sebanyak 8 responden (16%) dan untuk pendapatan Rp. 800.000 – Rp. 1.500.000 sebanyak 13 responden (26%). Jadi tingkat pendapatan masyarakat Desa Merbau pada sektor non farm setelah pembangunan jalan sebanyak 24 responden (48%) sedangkan pendapatan masyarakat Desa Bagan Laguh pada sektor non farm setelah pembangunan jalan sebanyak 18 responden (36%). Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan lintas bono memberikan dampak positif terhadap pendapatan masyarakat Desa Merbau walaupun tidak seluruh masyarakat tapi sebanyak 48% hampir separuh masyarakat Desa Merbau.

Tabel 5.7. Pendapatan Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau.

Tingkatan	Indikator	Bagan Laguh		Merbau	
		F	%	F	%
Rendah	800.000 – 1.500.000	9	18	13	26
Sedang	1.500.000 – 2.000.000	4	8	8	16
Tinggi	> 2.000.000 – 3.000.000	-	-	3	6
Jumlah		13	26	24	48

Sumber: Pengolah Data Primer 2011

Berdasarkan tabel 5.3.2. penggabungan pendapatan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau maka di dapat hasilnya di Desa Bagan Laguh untuk

tingkat pendapatan rendah Rp 800.000 – Rp 1.500.000 sebanyak 9 responden (18%), untuk tingkat pendapatan sedang Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000 sebanyak 4 responden (8%), jadi secara keseluruhan di desa bagan laguh 13 responden (26%). Sedangkan di Desa Merbau lebih tinggi yaitu 13 responden (26%) untuk pendapatan tingkatan rendah Rp 800.000 – Rp 1.500.000, 8 responden (16%) untuk tingkat pendapatan sedang Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000, sedangkan untuk tingkat pendapatan tinggi Rp > 2.000.000 – Rp 3.000.000 sebanyak 3 responden (6%), secara keseluruhan di Desa Merbau 24 responden (48%). Jadi Desa Merbau lebih tinggi pendapatannya pasca pembangunan jalan di bandingkan Desa Bagan Laguh.

5.4. Pembahasan

5.4.1. Penyerapan Tenaga Kerja

Dari segi penyerapan tenaga kerja anggota rumah tangga di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau adalah 10 responden (20%), untuk yang terlibat 1 orang, Desa Merbau lebih tinggi yaitu 12 responden (24%), untuk yang terlibat 2 orang Desa Bagan Laguh yaitu 5 (10%), di Desa Merbau lebih tinggi yaitu sebanyak 6 responden (12%), dan untuk yang terlibat 3 di Desa Bagan Laguh 3 responden (6%), untuk Desa Merbau lebih tinggi yaitu sebanyak 5 responden (10%), dan untuk yang terlibat 4 anggota rumah tangga terhadap penyerapan tenaga kerja di Desa Bagan Laguh 0 (0%) sedangkan di Desa Merbau 1 responden (2%), secara keseluruhan penyerapan tenaga kerja anggota rumah tangga di Desa Bagan Laguh 18 responden (36%) dan di Desa Merbau lebih tinggi yaitu 24 responden (48%).

5.4.2. Hubungan Anggota Rumah Tangga Dengan Kepala Rumah Tangga

Dari segi hubungan tenaga kerja anggota rumah tangga dengan kepala keluarga di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau adalah di Desa Bagan Laguh 13 responden (26%), terkait sebagai kepala keluarga, Desa Merbau lebih tinggi yaitu 19 responden (38%), untuk yang hubungannya sebagai istri di Desa Bagan Laguh yaitu 8 (16%), di Desa Merbau lebih tinggi yaitu sebanyak 14 responden (28%), dan untuk yang hubungannya sebagai anak di Desa Bagan Laguh 7 responden (14%), Desa Merbau lebih tinggi yaitu sebanyak 9 responden (18%). jadi di Desa Bagan Laguh yang paling tertinggi keterkaitan pekerjaan dengan jalan adalah kepala keluarga sendiri yaitu 13 responden (26%) di tinjau hubungannya dalam anggota rumah tangga dan di Desa Merbau tertinggi yaitu kepala keluarga hubungannya dengan kepala keluarga 19 responden (38%). Secara keseluruhan di Desa Bagan Laguh 28 responden (56%) dan di Desa Merbau lebih tinggi yaitu 42 responden (84%).

5.4.3. Matapencarian Anggota Rumah Tangga Pasca Pemabangunan Jalan

Dari segi matapencarian anggota rumah tangga pasca pembangunan jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau adalah di Desa Bagan Laguh 8 responden (16%) yang terkait matapencarian rumah makan, Desa Merbau yaitu 8 responden (16%), untuk matapencarian bengkel di Desa Bagan Laguh yaitu 5 (10%), di Desa Merbau yaitu 6 responden (12%), untuk matapencarian pedagang barang harian di Desa Bagan Laguh sebanyak 14 responden (28%), sedangkan Desa Merbau lebih tinggi yaitu 24 responden (48%). Untuk

matapencarian ojek di Desa Bagan Laguh 4 responden (8%) dan di Desa Merbau 4 responden (8%) dan untuk matapencarian angkutan umum di Desa Bagan Laguh 4 responden (8%) sedangkan di Desa Merbau 3 responden (6%). Ada 5 jenis matapencarian sektor non farm setelah pembangunan jalan yaitu pedagang barang harian, bengkel, rumah makan, ojek dan angkutan umum. Secara umum di Desa Merbau lebih tinggi yaitu 35 responden (70%) dan di Desa Bagan Laguh 45 responden (90%).

5.4.4. Pendapatan Rumah Tangga Pasca pembangunan Jalan

Dari segi keterkaitan pendapatan rumah tangga dengan jalan di Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau adalah 10 responden (20%), untuk yang pendapatan pada tingkatan rendah yaitu Rp 500.000 – Rp 1.000.000, Desa Merbau lebih tinggi yaitu 13 responden (26%), untuk yang tingkat pendapatan sedang Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000 di Desa Bagan Laguh yaitu 4 (8%), di Desa Merbau lebih tinggi yaitu sebanyak 8 responden (16%), dan untuk tingkat pendapatan tinggi > Rp 2.000.000 – Rp 3.000.000 di Desa Bagan Laguh 4 responden (8%), untuk Desa Merbau lebih tinggi yaitu sebanyak 3 responden (6%), secara keseluruhan tingkat pendapatan rumah tangga yang terkait dengan jalan di Desa Bagan Laguh 18 responden (36%) dan di Desa Merbau lebih tinggi yaitu 24 responden (48%) Desa Merbau lebih tinggi tingkat pendapatannya yaitu tertinggi mencapai Rp 3.000.000

Secara umum pembangunan jalan lintas bono lebih besar pengaruhnya terhadap Desa Merbau karena posisi Desa Merbau yang terletak berdekatan dengan Desa–Desa yang berada di daerah aliran sungai Kampar yang dulunya

tidak memiliki jalan darat karena itu lah di Desa Merbau di buat sebuah pasar baru jadi masyarakat banyak yang membuka usaha-usaha baru sedangkan Desa Bagan Laguh lebih kecil dampaknya di bandingkan Desa Merbau karena posisi Desa Bagan Laguh yang dekat pusat ibu kota Kecamatan jadi pusat kegiatan lebih terfokus di ibu kota Kecamatan.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisa seperti yang telah penulis uraikan pada bab-bab terdahulu maka dapat dirumuskan suatu rangkuman yang sekaligus memperoleh kesimpulan yang dilengkapi dengan sumbangan dan saran antara lain :

1. Peranan jalan lintas bono di Kecamatan Bunut terhadap penyerapan tenaga kerja berdampak positif ini terbukti di 2 daerah penelitian yaitu Desa Bagan Laguh dan Desa Merbau, di Desa Bagan Laguh 36% penyerapan tenaga kerja dengan terkait dengan jalan dan Desa Merbau 48% terkait ini berarti pembangunan jalan berdampak terhadap positif terhadap penyerapan tenaga kerja di Kecamatan Bunut.
2. Jalan lintas bono berdampak positif terhadap matapencaharian anggota rumah tangga yang terkait dengan pembangunan jalan ada 4 jenis matapencaharian yang terkait pasca pembangunan jalan yaitu berdagang, bengkel, rumah makan dan bidang jasa, secara keseluruhan secara keseluruhan Desa Bagan Laguh keterkaitan matapencaharian dengan jalan yaitu 18 responden (36%), di Desa Merbau lebih tinggi yaitu 24 responden (48%).
3. Sedangkan dalam bidang pendapatan jalan lintas bono memiliki keterkaitan yang cukup besar ini terbukti dengan banyaknya

matapencarian masyarakat dengan jalan sehingga pendapatan masyarakat pun bertambah.

6.2. Saran

Berdasarkan penelitian dan kesimpulan yang dikemukakan diatas maka peneliti menyarankan sebagai berikut:

1. Dengan melihat keadaan sosial ekonomi masyarakat kecamatan bunut yang mengalami perkembangan dengan baik untuk itu bagi pemerintah dan instansi terkait terus kembangkan pembangunan jalan dan cepat tanggap dengan keadaan jalan yang rusak karena jalan merupakan urat nadi perekonomian masyarakat.
2. Bagi masyarakat untuk yang akan datang kalau seandainya ada program pemerintah untuk membangun sesuatu di daerahnya berikan dukungan kalau itu memberikan dampak yang baik untuk perkembangan daerah kita sendiri.
3. Bagi masyarakat dan pemerintah mari bersama-sama menjaga jalan ini agar tetap bisa digunakan sebagai urat nadi perekonomian masyarakat dan pemerintah perlunya di adakan sosialisasi atau penyuluhan untuk masyarakat agar masyarakat menerima dengan baik setiap pembangunan yang di lakukan pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto Suharsini. 2006. *Prosedur Penelitian*, Bina Aksara, Jakarta
- Astrid Phil S.Susanto. 1993. *Pengantar sosiologi dan perubahan sosial*, bima cipta, Jakarta.
- Adi. 1996. *Psikologi Pekerjaan Sosial dan Kesejahteraan Sosial Sebagai Dasar Pemikiran*, Rajawali Grafindo Persada, Jakarta.
- BKKBN.1994. *Pelaksanaan Operasional Indikator Pembangunan Keluarga Sejahtera*, Jakarta.
- Berath I Nyoman. 2000. *Masyarakat Desa dan Pembangunan Desa*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Direktorat Bina Siatem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. 1999. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Direktorat Jenderal Pembinaan Jalan Kota. 1990. *Pedoman Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Wilayah Perkotaan*. direktorat jalan bina marga. DPU. Jakarta.
- Damsar. 2002. *Sosiologi Ekonomi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Mariato Dedi. 2004. *Hambatan Samping Jalan Soekarno Hatta di Pekanbaru*. Pekanbaru. Skripsi UNRI.
- Fidel. 2005. *Kesalahan Orientasi Sistem Transportasi di Indonesia*, PT. Inti Dayu. Jakarta.
- Handayani Susi. 2002. *Persatuan Keluarga Daerah Pariaman (PKDP) Kota Pekanbaru (Studi Tentang Sistem Sosial)*. Pekanbaru. Skripsi UNRI.