

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA (JALINGKUT) BAGI KEHIDUPAN SOSIAL-EKONOMI MASYARAKAT KAWASAN TEGAL-BREBES

Elsa Lutmilarita Amanatin¹, Nunung Nurwati²

¹Program Studi Pascasarjana Sosiologi_FISIP_Universitas Padjadjaran
elsa22008@mail.unpad.ac.id

Received : 2023-06-16 Revised : 2023-07-05 Accepted : 14-12-2023

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi adanya proyek pembangunan jaringan jalan baru non-tol yang disebut Jalan Lingkar Utara (Jalangkit) di kawasan Tegal-Brebes. Dalam praktiknya, pembangunan jalan baru senantiasa diindikasikan sebagai wujud pendorong kemajuan ekonomi nasional guna memudahkan berlangsungnya proses distribusi antar wilayah. Jalangkit merupakan satu diantara upaya pemerintah pusat dan daerah untuk melancarkan gerak pertumbuhan ekonomi, utamanya mendukung kelancaran industrialisasi. Artikel hasil penelitian ini bertujuan untuk mengatahui dampak sosial ekonomi pembangunan Jalangkit melalui bagaimana *social readiness* pemerintah setempat dalam memanfaatkan infrastruktur jalan non-tol yang telah dibangun tersebut melalui tinjauan lima indikator yang dikemukakan oleh Sunyoto Usman. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan sumber data primer yang diperoleh melalui observasi, wawancara, dan data sekunder yang bersumber dari berbagai hasil penelitian terdahulu, laporan data BPS terkait angka kemiskinan di Kota Tegal dan Kabupaten Brebes, PDRB perkapita atas dasar harga konstan, pengeluaran perkapita, dan jumlah angkatan kerja. Hasil penelitian menunjukkan dampak sosial ekonomi pembangunan Jalangkit masih belum menunjukkan optimalisasi kesiapan sosial/*social readiness* dari pemerintah setempat dalam memanfaatkan Jalangkit yang telah dibangun.

Kata Kunci: Dampak, Pembangunan, Jalangkit, Sosial-Ekonomi

ABSTRACT

This research is motivated by the existence of a development project called North Ring Road (Jalangkit) in the Tegal-Brebes area. The construction of new roads is always indicated as a form of encouragement for national economic progress to facilitate the distribution process between regions. Jalangkit is one of the efforts by central and regional governments to accelerate the movement of economic growth, primarily to support industrialization. This research article aims to determine the socio-economic impact of Jalangkit development through the social readiness of the local government in utilizing the non-toll road infrastructure that has been built through a review of the five indicators put forward by Sunyoto Usman. The method used in this study is a qualitative method with primary data sources obtained through observation, interviews, and secondary data sourced from various previous research results, BPS data reports related to poverty rates in Tegal City and Brebes Regency, GRDP per capita at constant prices, per capita expenditure, and the size of the labor force. The results of the study show that the socio-economic impact of Jalangkit development has yet to show the optimization of social readiness from the local government in utilizing the Jalangkit that has been built.

Keywords: Development, Impact, Jalangkit, Socio-Economic

² Universitas Padjadjaran
nunung.nurwati@unpad.ac.id

PENDAHULUAN

Simbolisasi jalan sebagai elemen dari sistem transportasi nasional mempunyai peranan yang sangat krusial untuk dapat membantu keberlangsungan ekonomi, sosial budaya, lingkungan politik, hingga pertahanan keamanan. Jumiati (2016) mengungkapkan bahwa dari segi ekonomi, jalan berguna sebagai modal katalisator bagi berlangsungnya proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari segi sosial budaya, maka keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari segi lingkungan politik, keberadaan jalan sangat diperlukan untuk mendukung pembangunan yang berkelanjutan. Serta dilihat dari segi pertahanan dan keamanan, maka jalan diperlukan sebagai sarana perhubungan yang menjadi unsur penting usaha pengembangan kehidupan bangsa.

Kota Tegal dan Kabupaten Brebes adalah dua daerah yang terletak di bagian Utara paling Barat Provinsi Jawa Tengah yang dilalui oleh jaringan jalan nasional. Jalan tersebut mengantarai berbagai pusat jasa dan pusat perdagangan di Pulau Jawa. Namun demikian kondisi lalu lintas pada Jalur Pantai Utara atau Pantura terutama yang melewati kawasan Kabupaten Brebes dan memasuki jalan dalam Kota Tegal justru senantiasa padat, sehingga sering menimbulkan kemacetan yang tak terhindarkan. Kemacetan yang terjadi di kawasan Pantura diakibatkan oleh meningkatnya berbagai sektor ekonomi yang terpusat di bagian tengah kota, serta naiknya arus lalu lintas antar provinsi sebagai akibat dari semakin tingginya aktivitas perekonomian nasional. Untuk itu, guna memperlancar transportasi lalu lintas dan mendukung pergerakan lancar proses perekonomian di kawasan Pantura dan diantara kedua kawasan Tegal-Brebes khususnya, maka muncul sebuah gagasan dalam mendirikan jalan baru yang berguna sebagai jalan non-tol atau jalan arteri nasional yang disebut Jalan Lingkar Utara.

Melalui terbitan Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal-Semarang, Salatiga-Demak-Grobogan, Kawasan Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung, dan Kawasan Brebes-Tegal-Pemalang, maka paket pembangunan Jalan Lingkar Utara Tegal-Brebes termasuk sebagai salah satu upaya percepatan pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan di Kawasan Industri Pantai Utara Barat Jawa Tengah (Abadi 2021). Dibangunnya Jalan Lingkar Utara atau yang sering disebut Jalinkut merupakan upaya pemerintah daerah untuk memfasilitasi jalan alternatif non-tol yang berguna memudahkan berlangsungnya arus transportasi, menghindari penumpukan kendaraan yang terjadi di kawasan Jalur Pantura, serta membuka dan memperlancar arus komoditas hasil pertanian dan industri yang ada di Kabupaten Brebes dan Kota Tegal. Hal itu sekaligus menjadi strategi peningkatan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut, mengingat berdasarkan pada data yang dikemukakan Marhusen (2023) kondisi kemiskinan di Kabupaten Brebes saat ini masih menduduki peringkat pertama dari 35 kabupaten/kota di Jawa Tengah. Badan Pusat Statistika (BPS) Jateng juga menerangkan bahwa jumlah penduduk miskin di Kabupaten Brebes terhitung pada Maret 2019 adalah sebesar 293,2 ribu jiwa atau

sebesar 16,22% (Saputra 2021). Sementara Nidyashofa (2020) juga mengungkapkan bahwa kondisi Kota Tegal berada pada Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) yang cukup tinggi sebesar 8,07%, dengan perbandingan rata-rata sebesar 4,49%. Dengan berdasarkan pada data BPS angka kemiskinan di Kota Tegal pada tahun 2021 menyentuh angka 8,12% dari total 287.959 jiwa (BPS Kota Tegal 2021). Padahal kawasan industri Brebes dan Tegal terhitung potensial bagi Indonesia, yang dapat diwujudkan melalui pembangunan yang nyata dan dihubungkan dengan penggalan potensi industri yang ada di kedua kawasan tersebut. Di mana untuk Kota Tegal sendiri dikenal dengan hidupnya industri komponen mesin, industri tekstil, dan usaha-usaha industri kreatif (Haviana, Poetro, dan Satrioajie 2023). Sementara untuk kawasan Kabupaten Brebes sendiri potensial terhadap dikembangkannya industri pembuatan telur asin, industri olahan bawang merah, industri batik, hingga pengembangan potensi pariwisata (Mutmainah dan Faizin 2023). Susila (2019) menyampaikan bahwa segala pembangunan yang terkonsepsi pada industrialisasi dipilih untuk mencapai kesepakatan dalam usaha mewujudkan pembangunan bermakna di mana negara dapat menurunkan tingkat kemiskinan, melakukan pemerataan pembangunan, dan mengurangi tingkat penganggurannya sehingga hadirnya Jalinkut sekaligus diharapkan untuk berperan dalam mendukung kelancaran tercapainya kesejahteraan masyarakat dikawasan kedua tempat berlangsungnya proyek pembangunan.

Tujuan dari pembangunan Jalinkut yang dibuat untuk mengurangi kepadatan lalu lintas serta mendukung arus perekonomian kini telah mulai dijalankan sejak 2022 setelah jalan tersebut selesai dan diresmikan oleh Presiden Indonesia Jokowi. Berdasarkan pada tujuan ranah dukungan pengembangan ekonomi, hasil penelitian Susdarwono dan Anis (2020) menunjukkan temuan bahwa dibangunnya Jalinkut sangat menyokong diperkuatnya pembangunan kawasan industri Tegal-Brebes dan hal itu terbukti melalui Kabupaten Brebes sendiri di akhir 2019 telah mampu memikat 24 investor untuk pendirian pabrik dan 12 investor lainnya dalam proses mengurus perizinan. Hal tersebut sekaligus membuka potensi pada penyerapan tenaga kerja dan pengurangan angka pengangguran di kedua wilayah. Penelitian Aziz (2021) juga mendukung temuan sebelumnya bahwa semenjak persiapan hadirnya Jalinkut di kawasan sekitarnya telah mulai dihidupkan dengan munculnya pedagang-pedagang UMKM. Mengingat peran UMKM mampu membantu dalam pembangunan ekonomi kerakyatan dan pengentasan kemiskinan serta pengangguran (Firmansyah dan Muttaqim 2023).

Penelitian Megantoro dan Nurhadi (2022) juga mengungkapkan bahwa berdasarkan perhitungan yang dilakukan maka pembangunan Jalinkut layak untuk dilaksanakan karena dalam jangka panjang akan mampu meningkatkan aktivitas perekonomian di kedua kawasan. Arga (2022) juga mengungkapkan bahwa ketika pembangunan infrastruktur dengan indikator jalan mengalami kenaikan, maka secara otomatis akan diikuti oleh peningkatan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Namun demikian, adanya temuan-temuan penelitian sebelumnya masih belum mengungkap secara lebih lanjut lagi terkait dengan peran pemerintah dalam mengoptimalkan pendayagunaan Jalinkut setelah selesai dibangun. Padahal

menurut sosiolog Sunyoto Usman terdapat lima indikator peran pemerintah lokal terkait dampak dibangunnya infrastruktur jalan yang perlu ditinjau. Pertama, pada perluasan jaringan dengan tujuan menghubungkan wilayah sekitar kawasan industri dengan pasar, terminal, maupun pelabuhan. Kedua, perlu dilakukan pengembangan infrastruktur dan lembaga sebagai fasilitas pendukung bagi jaringan tersebut. Ketiga, menciptakan pusat pertumbuhan yang dapat memberikan dampak positif pada infrastruktur jalan yang dibangun, dengan tetap mengutamakan potensi lokal. Keempat, mengembangkan kebijakan serta program yang dapat memberdayakan masyarakat terkait dengan keberadaan jalan tersebut. Kelima, penting untuk membangun komunikasi, kerjasama dan koordinasi dengan investor, perbankan, lembaga keuangan mikro, serta pengusaha ekspor dan impor (Pustral UGM 2019). Dengan meninjau aspek-aspek tersebut, maka akan dapat dilihat sejauh mana kesiapan sosial/*social readiness* pemerintah setempat dalam memanfaatkan jalan yang telah dibangun.

Berdasarkan pada data penelitian sebelumnya dan kondisi empiris yang telah dijelaskan maka penulis mengajukan penelitian ini dengan tujuan untuk mengetahui dampak sosial ekonomi pembangunan Jalingkut melalui bagaimana *social readiness* pemerintah setempat dalam memanfaatkan infrastruktur jalan non-tol yang telah dibangun tersebut melalui tinjauan lima indikator yang dikemukakan Sunyoto Usman. Hal itu karena baik Kota Tegal maupun Kabupaten Brebes yang menjadi kawasan dibangunnya Jalingkut menjadi daerah inti yang seyogyanya merasakan implikasi signifikan pada aspek sosial dan ekonomi masyarakat setempat. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi perlu untuk dilangsungkan karena berguna untuk memberikan temuan antara keselarasan tujuan dibangunnya Jalingkut dengan eksekusi riilnya bagi masyarakat Kota Tegal dan Kabupaten Brebes, khususnya pada aspek sosial dan ekonomi. Hal itu sekaligus berguna untuk mengetahui bagaimana sebuah pembangunan dapat mempengaruhi perubahan kehidupan penduduk yang ada di sekitar (Susanto 2020).

METODE PENELITIAN

Penulis menggunakan metode kualitatif yang dipilih karena mampu mendukung penelitian eksploratif terkait dampak sosial ekonomi pembangunan Jalingkut Tegal-Brebes, terutama mengenai bagaimana *social readiness* pemerintah setempat dalam memanfaatkan Jalingkut yang telah dibangun dengan meninjaunya melalui lima indikator seperti pada aspek perluasan jaringan, pengembangan infrastruktur, peluang dalam menciptakan pusat pertumbuhan, kebijakan dan program yang dapat mendukung pemberdayaan masyarakat setempat, dan kerjasama dengan berbagai pihak untuk memajukan kawasan tersebut. Dalam upaya pengumpulan data penelitian, peneliti secara langsung turun ke lapangan untuk mengambil data, melalui observasi dan wawancara pada tanggal 9 Oktober 2020 sebelum proyek Jalingkut dapat digunakan dan tanggal 1 hingga 3 Juni 2023 setelah Jalingkut dapat difungsikan. Penulis berkunjung di lokasi dilangsungkannya proyek Jalingkut Tegal-Brebes, tepatnya di perbatasan antara Kota Tegal dan Kabupaten Brebes yakni di Kawasan Kaligangsa hingga

Kali Kemiri. Lokasi penelitian ini dipilih dikarenakan Jalinkut bagi kedua wilayah, baik Tegal maupun Brebes diharapkan dapat mengambil peran pada pertumbuhan ekonomi daerah. Hal itu karena eksistensi Tol Brebes-Semarang yang sudah ada sebelumnya telah mengakibatkan sepiunya UMKM di kedua wilayah akibat sirkulasi kendaraan yang hanya berlalu lalang serta tidak menstimulus pengendara untuk dapat singgah menikmati UMKM sekitar (Munir 2021; Rahmahyanti dan Setiawan 2021; Ikhwan dan Nugroho 2019). Oleh karena itu, Jalinkut yang melintasi wilayah Pantura Brebes mulai dari Bangsri dan Klampok ke Tegalsari yang berada di Kota Tegal sangat diharapkan dapat mengeliatkan kembali sektor UMKM di kedua wilayah tersebut.

Pengumpulan data pada penelitian ini juga dilangsungkan dengan mengambil data sekunder yang bersumber dari berbagai hasil penelitian terdahulu, laporan data BPS terkait angka kemiskinan di Kota Tegal dan Kabupaten Brebes, PDRB perkapita atas dasar harga konstan, pengeluaran perkapita, dan jumlah angkatan kerja. Analisis dan interpretasi data dilakukan secara deskriptif melalui pengolahan data primer dan sekunder dengan teori modernisasi yang digunakan agar kemudian dapat disajikan melalui gagasan analitik terkait hasil *social readiness* pemerintah setempat dalam memanfaatkan Jalinkut yang telah dibangun.

KERANGKA TEORI

Teori Modernisasi (Piotr Sztompka)

Menurut Sztompka (2004) teori modernisasi dapat didefinisikan melalui tiga cara, yakni secara historis, relatif, dan analisis. Secara historis, modernisasi dimaknai sebagai pergerakan menuju ciri-ciri masyarakat pada negara yang dijadikan model. Ini berarti bahwa modernisasi adalah suatu proses yang mengarah pada adopsi atau implementasi ciri-ciri masyarakat yang dianggap modern sebagai tujuan atau contoh yang diikuti. Secara relatif, maka modernisasi adalah upaya untuk menyamai standar yang dianggap modern baik oleh mayoritas masyarakat maupun oleh kelompok elit dan penguasa. Hal itu berarti bahwa modernisasi yang dimaksudkan dapat bervariasi tergantung pada perspektif dan pandangan orang-orang dalam masyarakat tersebut. Secara analisis, maka modernisasi melibatkan pemahaman dan penggambaran dimensi masyarakat modern dengan maksud mengadopsi atau menerapkan ciri-ciri tersebut dalam masyarakat tradisional atau pra-modern. Dalam konteks ini, modernisasi berfungsi sebagai sebuah model atau pola perubahan yang diharapkan mampu diterapkan pada masyarakat yang masih tradisional.

Modernisasi menurut Sztompka (2004) juga dapat diidentifikasi melalui lima ciri modernitas yang meliputi:

1. *Individualisme*, individu dalam masyarakat terbebas dari posisi tergantung, bebas dari tekanan ikatan kelompok, bebas berpindah kelompok, yang berdampak pada tingginya mobilisasi.
2. *Diferensiasi*, muncul spesialisasi pada keragaman keterampilan, kecakapan, dan peningkatan peluang pengembangan industrialisasi.

3. *Rasionalitas*, tindakan pada kebijakan dan program pemajuan cenderung diperhitungkan yang terefleksi melalui berfungsinya institusi dan organisasi yang tidak bergantung pada perseorangan.
4. *Ekonomisme*, masyarakat modern mengutamakan perhatian pada produksi, distribusi, hingga konsumsi barang dan jasa dengan uang sebagai alat ukurnya.
5. *Perkembangan*, modernisasi memperluas jangkauan ruangnya dari tingkat lokal, regional, maupun global.

Sztompka secara lebih lanjut menegaskan bahwa modernisasi merupakan proses perubahan sosial dari suatu kondisi tradisional ke kondisi lain yang lebih maju atau meningkat yang dicirikan dengan perubahan penggunaan teknologi termasuk pada perubahan masyarakatnya yang cenderung lebih ke spesialis. Secara alamiah, pergeseran dari tradisional ke modern tersebut ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pada konteks pemaknaan modernisasi relatif, maka terjadinya perubahan sosial dalam proses modernisasi tersebut dapat disokong melalui pembangunan jalan sebagai fasilitas transportasi yang menekankan peran pemerintah dalam mendukung kemajuan ekonomi dan perkembangan sosial pada transformasi masyarakat (Sztompka 2004). Oleh karena itu dalam analisis teori modernisasi yang menyatakan pembangunan dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan maka perlu dilihat melalui *social readiness* atas hal tersebut yang akan diuraikan melalui lima indikator yang dikemukakan Sunyoto Usman. Pertama, kesuksesan perluasan jaringan dengan tujuan menghubungkan wilayah sekitar kawasan industri dengan pasar, terminal, maupun pelabuhan. Kedua, pengembangan infrastruktur dan lembaga sebagai fasilitas pendukung bagi jaringan tersebut. Ketiga, penciptaan pusat pertumbuhan yang dapat memberikan dampak positif pada infrastruktur jalan yang dibangun, dengan tetap mengutamakan potensi lokal. Keempat, mengenai ada atau tidaknya kebijakan serta program yang dapat memberdayakan masyarakat terkait dengan keberadaan jalan tersebut. Kelima, ada atau tidaknya komunikasi, kerjasama dan koordinasi dengan investor, perbankan, lembaga keuangan mikro, serta pengusaha ekspor dan impor (Pustral UGM 2019).

PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Jalingkut

Letak pembangunan Jalingkut berada pada koridor Pantai Utara Jawa (Pantura) Jawa Tengah yang melintasi Kabupaten Brebes (12.385 km) dan Kota Tegal (4.715 km) yang diberi nama dengan Jalan Lingkar Utara Tegal-Brebes. Secara lebih rinci, pembangunan Jalingkut terletak di Kecamatan Bulakamba Kabupaten Brebes hingga Kecamatan Tegal Barat Kota Tegal, dengan penindakan ruas jalan tersebut dimulai dari bagian depan Kantor Puskud Desa Klampok Kabupaten Brebes, lalu mengarah ke bagian sungai Kaligangsa, selanjutnya masuk ke wilayah batas Kota Tegal di Tegalsari. Jalingkut yang telah selesai didirikan pada 2022 di Kabupaten Brebes dan Kota Tegal pada dasarnya memang didirikan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang sudah bertahun-tahun mentradisi di kawasan Pantura setiap musim mudik lebaran maupun natal dan tahun baru. Namun, adanya Jalingkut

juga sekaligus diharapkan untuk dapat berperan dalam mendukung kelancaran tercapainya kesejahteraan masyarakat di kedua kawasan tersebut. Untuk itu penulis melakukan pemetaan terhadap indikator perubahan PDRB perkapita atas dasar harga konstan (BPS Provinsi Jawa Tengah 2023), pengeluaran perkapita (BPS Kota Tegal 2023; BPS Kabupaten Brebes 2023), dan jumlah angkatan kerja di kedua wilayah (BPS Kota Tegal 2023b; BPS Kabupaten Brebes 2023b), yang diambil pada saat sebelum adanya Jalingkut rentan 2020-2021 dengan data satu tahun terakhir 2022-2023 setelah adanya Jalingkut yang dapat dijadikan dasar dalam melangsungkan tinjauan *social readiness* dalam pemanfaatan Jalingkut.

Tabel 1 Perbandingan Data Sebelum dan Sesudah Adanya Jalingkut

Indikator	Sebelum		Sesudah	
	Tegal	Brebes	Tegal	Brebes
PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Konstan (Juta Rupiah)	40.08/tahun	16.56/tahun	42.66/tahun	17.61/tahun
Pengeluaran Perkapita (Juta Rupiah)	4.8/tahun	5.3/tahun	5.0/tahun	5.6/tahun
Jumlah Angkatan Kerja	124.590 jiwa	910.555 jiwa	133.821 jiwa	912.524 jiwa

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, BPS Kota Tegal, BPS Kabupaten Brebes

Berdasarkan pada uraian di atas, maka dapat dilihat bahwa seluruh indikator memiliki tingkat kenaikan yang cukup signifikan. PDRB perkapita di Kabupaten Brebes misalnya yang memiliki tingkat kesejahteraan penduduk yang rendah dengan hanya mampu berkulat di angkat 15-16 pada tahun-tahun sebelumnya, kini telah berhasil menyentuh angka 17.61 juta per tahun. Meski masih terbilang rendah jika dibandingkan dengan capaian Kota Tegal namun angka kenaikan yang ada sepatutnya untuk dapat ditingkatkan pada wilayah tersebut. Sementara itu pengeluaran perkapita di kedua wilayah tersebut juga mengalami kenaikan dengan Kabupaten Brebes justru mengungguli besaran pengeluaran perkapita masyarakat Kota Tegal di setiap tahunnya. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat konsumsi masyarakat di Kabupaten Brebes masih lebih tinggi daripada penduduk Kota Tegal. Lebih lanjut berdasarkan jumlah angkatan kerja maka penduduk Kota Tegal dengan jumlah penduduk 290.870 jiwa telah dapat meningkatkan angka angkatan kerjanya pada satu tahun terakhir, begitupun dengan Kabupaten Brebes yang memiliki total penduduk 2 juta jiwa juga mengalami kenaikan meski hanya 2 ribuan jiwa angkatan kerja.

Jika disimpulkan maka kedua wilayah cenderung mengalami peningkatan, namun dalam cakupan yang masih belum optimal, terutama yang terjadi pada wilayah Kabupaten Brebes. Meski demikian, hadirnya Jalingkut yang diharapkan dapat menstimulus pertumbuhan ekonomi di kedua wilayah tersebut belum secara eksplisit menunjukkan peranannya dalam berkontribusi membantu meningkatkan angka-angka tersebut di satu tahun terakhir pasca Jalingkut berdiri. Oleh karena itu, tinjauan *social readiness* dalam pemanfaatan Jalingkut masih perlu dilakukan.

Dampak Pembangunan Jalinkut Bagi Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar

Dalam rangka mengkaji dampak sosial ekonomi dari tindak pembangunan Jalinkut yang dilangsungkan, maka penulis melakukan penelaahan terhadap berbagai dampak yang muncul melalui 5 indikator *social readiness* yang diuraikan sebagai berikut. *Pertama*, perluasan jaringan, hal ini dimaksudkan pembangunan jalan hendaknya mampu memberikan dampak untuk menghubungkan wilayah sekitar kawasan industri dengan pasar, terminal, maupun pelabuhan. Meninjau pada hasil pengamatan penelitian dan wawancara bersama Pak SA selaku salah seorang penanggung jawab proyek Jalinkut, maka dinyatakan bahwa dari segi regulasi di kedua kawasan dibangunnya Jalinkut yakni Tegal-Brebes telah memenuhi studi kelayakan dan detail *engineering* desain Jalinkut serta review atau *Stock Out* yang merujuk pada pernyataan bahwa pembangunan Jalinkut telah memenuhi kriteria fisik jalan yang mudah diakses bagi penduduk sekitar. Baik untuk menghubungkan potensi industri di Kabupaten Brebes dengan Kota Tegal yang berada di tingkat lokal hingga regional, kemudahan mempersingkat waktu tempuh menuju terminal antar kedua wilayah, maupun akses terhadap pelabuhan besar di Kota Tegal yang lokasinya berdekatan dengan Jalinkut, yakni Pelabuhan Pelindo yang terletak di Tegalsari yang memang menjadi titik akhir Jalinkut pada wilayah tersebut. Dengan demikian, ditinjau dari teori modernisasi Sztompka (2004) maka pembangunan Jalinkut pada indikator ini juga telah memenuhi ciri modernitas dengan merujuk pada ekonomitas yang ditujukan untuk memenuhi peran produksi, distribusi, hingga konsumsi barang dan jasa, utamanya di kedua wilayah tersebut yang berguna dalam memberikan sumbangsih pada dukungan peningkatan pendapatan sekaligus pengeluaran perkapita penduduknya.

Kedua, pengembangan infrastruktur, ketika pembangunan jalan telah usai maka untuk mengoptimalkan fungsinya dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan sosial, pemerintah setempat masih perlu melakukan dukungan terhadap pengembangan infrastruktur dan lembaga sebagai fasilitas pendukung bagi kelancaran perluasan jaringan tersebut. Karena pada poin sebelumnya telah disampaikan bahwa eksistensi Jalinkut memenuhi kriteria aksesibilitasnya bagi kelancaran kegiatan ekonomi, maka pada indikator kedua ini perlu melihat pada kondisi di sekitar Jalinkut. Pada **Gambar 1** perubahan dalam memanfaatkan lahan secara keefektifan dapat ditunjukkan melalui karakteristik sosial-ekonomi para warga di sekitar. Lahan dahulunya adalah tanah *bengkok* kawasan rawa milik Pemerintah Kota Tegal yang awalnya hanya dimanfaatkan untuk *balongan* atau tempat tambak ikan. Kawasan ini sebelumnya juga dimanfaatkan oleh warga sebagai sawah, terdapat sekitar 10-15 rumah warga yang berdiri secara ilegal di sekitar lokasi tempat dibangunnya Jalinkut pun pada akhirnya harus ditertibkan. Pada prosesnya, lahan tersebut kini sebagaimana terlihat pada **Gambar 2** mengingat telah dilaksanakan pemerataan lahan untuk kepentingan pembangunan Jalinkut yang kini sudah difungsikan. Berdasarkan pada data hasil observasi yang dilakukan, saat ini, di sekitar Jalinkut telah mulai bermunculan berbagai rumah makan, *caffé*, hingga tempat peribadatan yang difasilitasi ruko atau

rumah toko yang dapat disewa.

Gambar 1. Kondisi Lokasi Sebelum Pembangunan Jalingkut Tegal-Brebes



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2023

Gambar 2. Kondisi Lokasi Sekitar Sesudah Jalingkut Tegal-Brebes Dibangun



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2023

Meski demikian, pemanfaatan infrastruktur pendukung masih belum maksimal, baik tempat hiburan, maupun UMKM yang mampu menghidupkan suasana di sepanjang Jalingkut. Padahal jika dibandingkan dengan tol, maka Jalingkut lebih memudahkan pengendara untuk dapat mampir beristirahat dengan menikmati kuliner maupun hiburan khas di sekitar. Hanya saja poin penting yang perlu dicatat dalam mendukung pengembangan infrastruktur ini adalah terkait penyediaan lahan parkir yang memadai, hal itu karena dominasi pengguna Jalingkut merupakan kendaraan beroda empat hingga roda enam sehingga hal itu menjadi perlu untuk diperhatikan. Oleh karena itu menjadi diperlukan pula lembaga khusus dari pemerintah yang bertugas mengatur dan mengarahkan pembangunan tambahan infrastruktur di sekitar agar suasana Jalingkut dapat dihidupkan secara maksimal dengan tidak merusak lingkungan. Ditinjau dari teori modernisasi Sztompka (2004) maka pembangunan Jalingkut pada

indikator ini jika nantinya terpenuhi akan memenuhi ciri modernitas yang merujuk pada *rasionalitas* karena tindakan pada kebijakan dan program pemajuan yang dilangsungkan cenderung diperhitungkan yang terefleksi melalui berfungsinya institusi dan organisasi. Hal ini sekaligus dapat berpotensi pada kontribusi peningkatan jumlah angkatan kerja di kedua wilayah yang distimulus dari terbukanya lapangan kerja baru di sekitar.

Ketiga, menciptakan pusat pertumbuhan yang dapat memberikan dampak positif pada infrastruktur jalan yang dibangun, dengan tetap mengutamakan potensi lokal. Secara lebih lanjut, berubahnya kondisi lahan di lokasi Jalingkut juga telah memberikan pengaruh terhadap proses berlanjutnya ekonomi para warga di sekitar, hal ini sebagaimana disinggung pada poin indikator sebelumnya. Perubahan disebabkan berkurangnya lahan yang digunakan sebagai tambak ikan dan kawasan sawah telah berpengaruh pada daya produksi penduduk dalam berupaya untuk mempertahankan penghasilan guna memenuhi kebutuhan hidup. Upaya tersebut termanifestasi dengan menciptakan peluang ekonomi baru di sekitar kawasan pembangunan Jalingkut. Adapun beberapa implementasi penciptaan pusat pertumbuhan di sekitar Jalingkut dengan mengupayakan potensi lokal yang ada dimulai dari mulai munculnya penjual makanan khas seperti soto tauco khas Tegal, penjual oleh-oleh telur asin khas Brebes, dan adanya ide kreatif pendirian *caffe* di atas tambak ikan yang terletak di pinggir Jalingkut tepatnya di kawasan Muarareja. *Caffe* tersebut bernama *FWB Caffe* yang saat ini banyak dikunjungi kaum muda di kedua wilayah Tegal maupun Brebes untuk menikmati suasana baru menikmati kopi sembari melihat langit senja di atas tambak ikan. Dengan demikian, dilihat dari teori modernisasi Sztompka (2004) maka pembangunan Jalingkut pada indikator ini telah memenuhi ciri modernitas dengan merujuk pada poin *diferensiasi* yang mendukung pada peningkatan peluang pengembangan industrialisasi baru di sekitar. Yang sekaligus dapat berkontribusi pada peningkatan aspek pendapatan dan pengeluaran perkapita serta angka angkatan kerja di kedua wilayah.

Keempat, mengembangkan kebijakan serta program yang dapat memberdayakan masyarakat terkait dengan keberadaan jalan tersebut. Kondisi perubahan sosial penduduk di sekitar Jalingkut Tegal-Brebes dapat diketahui melalui persepsi warga terhadap berubahnya keadaan keamanan serta kenyamanan dan perubahan gaya hidup juga pola interaksi. Dapat dilihat secara signifikan terkait perubahan sosial yang terjadi bahwa meningkatnya arus lalu lintas di kawasan Jalingkut berdampak pada berubahnya tanggapan masyarakat pada kedamaian dan kenyamanan wilayah tempat tinggalnya, kondisi tersebut juga diiringi dengan fakta tingginya angka kecelakaan di wilayah Jalingkut membuat warga sekitar selaku pengendara roda dua harus meningkatkan keamanannya ketika berkendara di atas jalan tersebut. Lebih lanjut, hal tersebut juga berdampak pada berubahnya pola interaksi para warga, karena paguyuban meluntur seiring dengan kondisi jalan yang mulanya hanya dilalui sebagai jalan desa maupun antar kecamatan saja lalu berubah menjadi jalan arteri nasional. Hal itu terlihat pada keberlangsungan aktivitas sosial dan budaya kerja bakti yang kini hampir sudah tidak pernah

dilaksanakan lagi. Hal ini sesuai dengan ciri modernisasi yang dikemukakan Sztompka (2004) yakni *individualisme*, yang mana individu dalam masyarakat terbebas dari posisi tergantung dan bebas dari tekanan ikatan kelompok seiring dengan nilai *guyub* yang luntur. Oleh karena itu, pada indikator keempat ini, belum ditemukan terkait adanya pengembangan kebijakan maupun program yang secara spesifik ditujukan dalam memberdayakan masyarakat dengan keberadaan Jalingkut. Padahal jika direalisasikan maka masing-masing pemerintah daerah tersebut dapat menasar pada usaha kembali penguatan organisasi masyarakat yang dapat dimanfaatkan untuk memastikan infrastruktur jalan yang sudah ada agar dapat dirawat dan dikelola dengan baik. Selain itu, kegiatan konsultasi dan pelibatan partisipasi masyarakat juga menjadi sangat perlu dilakukan untuk pengembangan lanjutan infrastruktur pendukung, sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, untuk dapat mengoptimalkan kehidupan di Jalingkut pada masa mendatang.

Kelima, penting untuk membangun komunikasi, kerjasama dan koordinasi dengan investor, perbankan, lembaga keuangan mikro, serta pengusaha ekspor dan impor. Untuk merealisasikan penciptaan *social readiness* di kawasan Jalingkut yang optimal maka pemerintah daerah tetap perlu untuk melangsungkan kerjasama dengan investor. Hal itu karena terdapat potensi industri yang besar bagi kawasan industri Brebes dan Tegal yang memiliki peluang untuk membentuk klaster industri pendukung yang potensial di tingkat regional. Terdapatnya kerjasama yang nyata dan dihubungkan dengan penggalan potensi industri yang ada di kedua kawasan tersebut, hal demikian akan memberikan potensi pada peningkatan investasi dan pertumbuhan ekonomi kawasan yang akan berdampak pada semakin majunya perekonomian di kedua wilayah. Hal itu telah dilakukan oleh Kota Tegal melalui dioptimalkannya potensi industri komponen mesin, industri tekstil, dan industri kreatif yang dimilikinya (Haviana, Poetro, dan Satrioajie 2023). Kabupaten Brebes sendiri sejak direalisikannya Jalingkut, kini telah mampu memikat puluhan investor untuk hadir dalam membangun kawasan industri di sana (Susdarwono dan Anis 2020). Hal tersebut tentu akan menjadi peluang bagus bagi peningkatan PDRB Perkapita di Kabupaten Brebes dan pengurangan angka pengangguran di Kota Tegal melalui peningkatan jumlah angkatan kerja di kedua wilayah. Oleh karena itu, ditinjau melalui teori modernisasi Sztompka (2004) maka pembangunan Jalingkut pada indikator kelima ini telah memenuhi ciri modernitas dengan merujuk pada poin *perkembangan*, modernisasi memperluas jangkauan ruang dari tingkat lokal maupun regional dengan membangun peluang komunikasi dan kerjasama bersama investor.

SIMPULAN

Hadirnya Jalingkut memiliki dampak terhadap terjadinya perubahan sosial ekonomi. Ditinjau melalui lima indikator *social readiness* maka dimuat hasil yang menunjukkan bahwa pertama, dari segi perluasan jaringan maka adanya Jalingkut telah mendukung aksesibilitas wilayah sekitar kawasan industri dengan pasar, terminal, maupun pelabuhan. Kedua, meski pemanfaatan infrastruktur pendukung sudah mulai

ada, namun masih belum maksimal, baik yang berupa penyediaan tempat hiburan, maupun UMKM yang mampu menghidupkan suasana di sepanjang Jalingkut. Ketiga, dari segi penciptaan pusat pertumbuhan dengan memanfaatkan potensi lokal maka Jalingkut potensial meski belum terwujud secara optimal. Hal itu terlihat dari sudah mulai munculnya penjual makanan maupun oleh-oleh khas, hingga adanya pendirian *caffè* di atas tambak ikan yang terletak di pinggir Jalingkut telah berhasil menarik minat kaum muda untuk berkunjung ke sana. Sementara itu poin keempat, untuk pengembangan kebijakan maupun program yang secara spesifik ditujukan dalam memberdayakan masyarakat terkait keberadaan Jalingkut, maka hingga kini belum ada realisasi eksplisit yang mengarah ke sana. Kelima, telah ada usaha untuk membangun komunikasi dan kerjasama dengan investor dalam rangka meningkatkan sektor industri yang potensial di daerah Brebes maupun Kota Tegal. Meski demikian simpulan secara keseluruhan dari hasil analisis lima indikator yang ada masih belum menunjukkan optimalisasi kesiapan sosial/*social readiness* pemerintah setempat dalam memanfaatkan Jalingkut yang telah dibangun.

DAFTAR PUSTAKA

- Abadi, Fany Anggun. 2021. "Pengembangan Kawasan Industri Baru (Kib) Melalui Skema Foreign Direct Investment (FDI)(Studi Kasus Pengembangan Kawasan Industri Baru Di Kabupaten Brebes Tahun 2019)." UNIVERSITAS PERADABAN.
- Arga, Kharisma Idola, Muhammad Safe'i, and Mullatifah Yossi. 2022. "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia." *SALAM: Islamic Economics Journal* 3(1):62–79. doi: <https://doi.org/10.24042/slm.v3i1.12255>.
- Arif, Abdul. 2020. "Kementerian PUPR Lanjutkan Pembangunan Jalingkut Brebes-Tegal." *AyoSemarang.Com*.
- Aziz, Abdul. 2021. "Brebes Dalam Beberapa Perspektif."
- BPS Kabupaten Brebes. 2023a. "IPM Kabupaten Brebes 2020-2022." *Badan Pusat Statistika*. Retrieved (<https://brebeskab.bps.go.id/indicator/26/90/1/ipm-kabupaten-brebes.html>).
- BPS Kabupaten Brebes. 2023b. "Jumlah Angkatan Kerja (Jiwa) 2020-2022." *Badan Pusat Statistika*. Retrieved (<https://brebeskab.bps.go.id/indicator/6/41/1/jumlah-angkatan-kerja.html>).
- BPS Kota Tegal. 2021. *Kota Tegal Dalam Angka: Tegal Municipality in Figures 2021*. Tegal: BPS Kota Tegal.
- BPS Kota Tegal. 2023a. "Indeks Pembangunan Manusia (Metode Baru) 2020-2022." *Badan Pusat Statistika*.
- BPS Kota Tegal. 2023b. "Jumlah Angkatan Kerja 2020-2022." *Badan Pusat Statistika*. Retrieved (<https://jateng.bps.go.id/indicator/6/82/1/jumlah-angkatan-kerja.html>).
- BPS Provinsi Jawa Tengah. 2023. "PDRB Per Kapita Atas Dasar Harga Konstan Menurut Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah (Juta Rupiah) 2020-2022." *Badan Pusat Statistika*. Retrieved July 29, 2023 (<https://jateng.bps.go.id/indicator/157/1747/1/-seri-2010-pdrb-per-kapita-atas-dasar-harga-konstan-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-jawa-tengah.html>).

- Firmansyah, Fahmi, and Ibnu Muttaqim. 2023. "Pelatihan Perpajakan Bagi Pelaku UMKM Batik Di Kota Tegal." *Journal of Social Work and Empowerment* 2(2):59–66.
- Haviana, Sam Farisa Chaerul, Bagus Satrio Waluyo Poetro, and Widhya Nugroho Satrioajie. 2023. "Pelatihan Desain Grafis Sebagai Langkah Penjaringan Dan Regenerasi Pekerja Kreatif Pada UMKM GALGIL Indonesia." *Indonesian Journal of Community Services* 5(1):35–44.
- Ikhwan, Syariefful, and Bangun Satrio Nugroho. 2019. "Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Pejagalan-Brebes Timur Terhadap Pemasaran Telur Asin Di Jalan Pantura Brebes (Studi Kasus Umkm Telur Asin Kabupaten Brebes)." *Probisnis* 12(1):15–28.
- Jumiati, Ipah Ema, Leo Agustino, and Rahmawati Rahmawati. 2016. "Model Analisis Dampak Sosial Ekonomi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Di Kota Cilegon (Hasil Penelitian Hibah Bersaing/Terapan Kemenristek Dikti Tahun Kedua)." *Jurnal Administrasi Publik* 7(1). doi: 10.31506/jap.v7i1.2446.
- Marhusen, Boni, Sarah Rahmanita Putri, Riska Devi Rosyana, Asri Nur Azzahra, Adinda Putri Maharani, and Deris Desmawan. 2023. "Analisis Pengaruh Distribusi Pendapatan Dan Tingkat Pengangguran Terbuka Terhadap Kemiskinan Di Kabupaten Brebes 2018–2022." *Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen* 2(1):269–80. doi: <https://doi.org/10.58192/ebismen.v2i1.689>.
- Megantoro, Cahyo Wahyu, and Muhamad Nurhadi. 2022. "Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kabupaten Brebes Terhadap Kinerja Lalu Lintas." *Politeknik Transportasi Darat Indonesia* 1(1):1–12.
- Munir, H. Achmad. 2021. "Peran Jalingkut Bagi Perekonomian Daerah Brebes." *Suara Dosen FKDB*. Retrieved(<https://forkomdosenaslibrebes.com/2021/05/05/peran-jalingkut-bagi-perekonomian-daerah-brebes/>).
- Mutmainah, Ina, and Azharul Faizin. 2023. "Efektivitas Alokasi Dana Desa Dalam Meningkatkan Industri Kecil Menengah Masyarakat Desa." *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Nusantara* 3(2):304–12.
- Nidyashofa, Nurika, and Moh Yamin Darsyah. 2020. "Pemilihan Model Regresi Spasial Pada Tingkat Pengangguran Terbuka Di Provinsi Jawa Tengah." *Jurnal Statistika Universitas Muhammadiyah Semarang* 8(1). doi: <https://doi.org/10.26714/jsunimus.8.1.2020.%25p>.
- Pustral UGM. 2019. *Membedah Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Jawa Dari Sisi Sosiologi Politik*. Yogyakarta.
- Rahmahyanti, Nurul Aeni, and Achma Hendra Setiawan. 2021. "Analisis Perbedaan Perkembangan Usaha Telur Asin Di Sepanjang Jalan Pantai Utara Kabupaten Brebes Sebelum Dan Sesudah Adanya Jalan Tol Pejagan-Semarang." *Diponegoro Journal of Economics* 10(2).
- Saputra, Umar Reza. 2021. "Analisis Kebijakan Pengentasan Kemiskinan Di Kabupaten Brebes Melalui Pengembangan Industri." *Jurnal Manajemen Publik Dan Kebijakan Publik (JMPKP)* 3(2).
- Sudrajat, Arif, Thomas Budiman, Rachmawaty Haroen, and Verdi Yasin. 2021. "Pendataan Aset Biro Pengelolaan Barang Milik Negara Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Menggunakan Sistem Informasi Geografis Berbasis Web." *JISICOM (Journal of Information System, Informatics and Computing)* 5(1):35–47.
- Susanto, Happy. 2020. "Analisis Dampak Sosial Ekonomi Dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) Di Kabupaten Kulonprogo." *Majalah Ilmiah Bijak* 17(1):1–9. doi:

<https://doi.org/10.31334/bijak.v17i1.820>.

Susdarwono, Endro Tri, and Aswhar Anis. 2020. "Potensi Industri Bregasmalang – Petanglong Dalam Mendukung Terciptanya Klaster Pendukung Dan Bahan Baku Industri Pertahanan Indonesia." *Jurnal Litbang Kota Pekalongan* 18(1):36–55. doi: 10.54911/litbang.v18i0.118.

Susila, Jaka. 2019. "Industrialisasi Dan Pembangunan Berkesinambungan." *Jurnal Jurisprudence* 8(2):42–47. doi: 10.23917/jurisprudence.v8i2.6380.

Sztompka, Piotr. 2004. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Jakarta: Prenada Media.