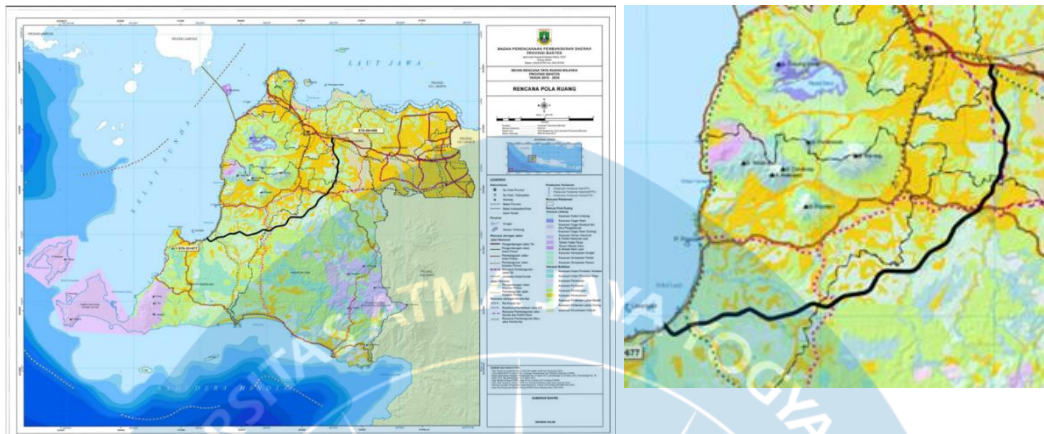


BAB II

TINJAUAN TEORI

2.1 Pelaksanaan Jalan Bebas Hambatan Serang - Panimbang



Gambar 2. 1 Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang Tahun 2011 - 2031
(Mapping Toll Road Serang - Panimbang)

Sumber: Enviromental Impact Analysis Serang-Panimbang Toll Road Development Project

Pada jalur kawasan jalan Tol Serang-Panimbang Seksi I melintasi area sawah dan perumahan warga. Hal ini jika dilihat dari (RTRW) Kabupaten Pandeglang Tahun 2011 – 2031 peruntukan lahan adalah kawasan pertanian dan perumahan. Hal ini membuat adanya perubahan fungsi tata guna lahan kawasan yang awalnya adalah sawah dan perumahan masyarakat menjadi jalur Jalan Tol Serang-Panimbang. Namun, saat ini terdapat perubahan RTRW 2011 – 2031 yang diatur dalam PERDA RTRWP BANTEN (Evaluasi Kemendagri) yang berlaku pada 2023-2043 sebagai berikut :

1. ***“Bagian Ketiga, Lingkup Waktu Pasal 7 Ayat 2 : Peninjauan kembali dan revisi dalam kurang dari 5 (lima) tahun dilakukan apabila, a) terjadi perubahan kebijakan dan strategi nasional yang memengaruhi pemanfaatan ruang wilayah provinsi; dan/atau, b) terjadi dinamika internal provinsi yang memengaruhi pemanfaatan ruang secara mendasar, antara lain berkaitan dengan bencana alam skala besar dan pemekaran wilayah provinsi yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan”***
2. ***“Paragraph 1, rencana Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Darat pasal 18: a) Meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan jalan arteri primer di Provinsi banten meliputi meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan jalan arteri primer di Provinsi Banten meliputi Merak– Cilegon– Serang– Tangerang– Batas DKI Jakarta, Merak– Cilegon– Ciwandan– Anyer– Carita– Labuan– Panimbang Cigeulis–***

Cibaliung– Muarabinuangeun– Malingping– Simpang– Bayah Cisolok– batas Provinsi Jawa Barat untuk mewujudkan pengembangan jaringan jalan ‘Ring Barat-Selatan’ Provinsi Banten sebagai perwujudan pengembangan jaringan jalan arteri lintas selatan pulau jawa, mewujudkan 19 pengembangan jaringan jalan ‘Ring Utara’ pada ruas Pantura Bojonegara Banten Lama– Tirtayasa– Kronjo– Mauk– Teluknaga– Bandara Soekarno Hatta. b) meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan jalan kolektor primer di Provinsi Banten meliputi Merak– Suralaya– Pulo Ampel Bojonegara Cilegon, Tangerang– Bandara Soekarno Hatta untuk menghubungkan simpul-simpul transportasi nasional, Labuan– Saketi– Pandeglang Rangkasbitung– Cipanas– batas Provinsi Jawa Barat. e) usulan jalan bebas hambatan prospektif (bersyarat)/jalan strategis nasional prospektif Kragilan (Kabupaten Serang)– Warunggunung (Kabupaten Lebak)– Panimbang (Kabupaten Pandeglang)– Bandar Udara Banten Selatan yang penetapannya disesuaikan dengan peraturan perundangan yang berlaku.”

3. **“Bab VIII Arahan pengendalian Pemanfaatan Ruang, Bagian Kesatu, Indikasi Arahan Peraturan Zonasi Pasal 92 :** ayat 2 Indikasi arahan peraturan zonasi di Provinsi Banten meliputi: a. indikasi arahan peraturan zonasi sistem perkotaan; b. indikasi arahan peraturan zonasi sistem jaringan transportasi; c. indikasi arahan peraturan zonasi sistem jaringan energi; d. indikasi arahan peraturan zonasi sistem jaringan telekomunikasi; e. indikasi arahan peraturan zonasi sistem jaringan sumber daya air; f. indikasi arahan peraturan zonasi kawasan lindung; g. indikasi arahan peraturan zonasi kawasan budi daya; h. indikasi arahan peraturan zonasi kawasan strategis; dan i. indikasi arahan peraturan zonasi kawasan peruntukan lain. Ayat 4 Indikasi arahan peraturan zonasi sistem jaringan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi: a. indikasi arahan peraturan zonasi untuk jaringan jalan terdiri dari: 1. pemanfaatan ruang di sepanjang sisi jalan dengan tingkat intensitas menengah hingga tinggi yang kecenderungan pengembangannya dibatasi; 2. ketentuan pelarangan perubahan fungsi lahan yang berfungsi lindung di sepanjang sisi jalan; 3. penetapan garis sempadan bangunan di sisi jalan yang memenuhi ketentuan ruang pengawasan jalan; 4. dilarang semua pemanfaatan pada zona inti, kecuali untuk pergerakan orang/barang dan kendaraan; 5. boleh pengembangan prasarana pelengkap jalan dengan syarat sesuai dengan kondisi dan kelas jalan; 6. dilarang aktivitas pemanfaatan budidaya sampai batas ruwasja sesuai dengan kelas dan hirarki jalan; 7. boleh pengembangan prasarana terminal untuk

terminal penumpang dan terminal barang baik fungsi utama maupun penunjang pada kawasan-kawasan strategis. Pasal 9b indikasi arahan peraturan zonasi untuk kawasan peruntukan pertanian terdiri dari: 1. dilarang aktivitas budidaya yang mengurangi luas kawasan sawah irigasi teknis, kecuali untuk jaringan prasarana utama dan kepentingan umum sesuai dengan peraturan peundang-undangan; 2. dilarang aktivitas budidaya yang mengurangi atau merusak fungsi lahan dan kualitas tanah untuk pertanian; 3. diijinkan aktivitas pendukung pertanian; 4. dilarang mendirikan bangunan pada kawasan sawah irigasi yang terkena saluran irigasi; 5. boleh mendirikan rumah tunggal dengan syarat tidak mengganggu fungsi pertanian dengan intensitas bangunan berkepadatan rendah; 6. penyelenggaraan bangunan pengolahan hasil pertanian, balai pelatihan teknis nelayan; 7. pengembangan sarana dan prasarana pengembangan produk pertanian; 8. pengembangan saluran irigasi; 9. pengembangan waduk dan embung; 10. pengembangan lumbung desa modern; 11. saluran irigasi tidak boleh disatukan dengan drainase dan tidak boleh diputus.(PERDA RTRWP BANTEN (Evaluasi Kemendagri) yang berlaku pada 2023-2043”).

Perubahan RTRWP BANTEN, dapat disimpulkan bahwa, pembangunan jalan tol Serang - Panimbang yang merupakan salah satu proyek strategis, telah memiliki landasan hukum, sehingga proses pembangunannya tidak menyalahi RTRW yang berlaku. Namun, hal ini tentu saja masih merugikan masyarakat sekitar. Dalam proyek jalan tol Serang-Panimbang tentu saja dilakukan ganti rugi bagi lahan yang terkena *Main Road* dan *Road Of Way (ROW)* jalan tol, namun dampak perubahan tentu saja masih bisa dirasakan oleh masyarakat setempat. Salah satunya adalah warga kehilangan lahan sawah, dan rumah tempat mereka tinggal digusur. Namun, perluasan infrastruktur transportasi memiliki dampak langsung pada penggunaan wilayah sekitar. Salah satu faktor yang sangat mempengaruhi perubahan tersebut adalah transportasi, baik berupa sarana maupun prasarana, yang menjadi tolok ukur penentuan lokasi kegiatan. Salah satu aspek transportasi adalah jaringan transportasi, yang mempengaruhi efisiensi dan efektivitas fungsi regional. Kota-kota besar di Indonesia sekarang memiliki jaringan transportasi gratis, termasuk jalan tol. Pengadaan jalan tol merupakan salah satu upaya mewujudkan pembangunan yang berkeadilan dan berimbang dalam pembangunan daerah. (Mukhlis & Soetomo, 2017). Jaringan jalan merupakan elemen yang menentukan suatu kota dan sangat erat kaitannya dengan pemanfaatan lahan. Hal ini tercermin dalam pengembangan struktural kota dan jaringan jalan dan secara langsung memengaruhi perencanaan dan fungsi elemen-elemen struktur perkotaan. Jaringan jalan sering kali menyebabkan perubahan dalam

penggunaan lahan setempat, terutama di area yang sangat mudah diakses seperti jaringan jalan arteri dan tol.

2.2 Tata Guna Lahan

Perencanaan tata guna lahan merupakan suatu bentuk aktivitas yang telah berlangsung lama sepanjang sejarah peradaban manusia. Bentuk perencanaan sangat beragam, mulai dari yang paling sederhana hingga yang sangat kompleks dan menerapkan berbagai pendekatan yang multi-konsep. Tata guna lahan merupakan manifestasi dalam dimensi lingkungan mengenai bagaimana pemanfaatan ruang terorganisir, baik secara alami maupun terencana. (Baja, 2012). Dari sisi pengertian perencanaan sebagai suatu intervensi manusia, maka lahan secara alami dapat terus berkembang tanpa harus ada penataan melalui suatu intervensi. Sedangkan pada keadaan yang direncanakan, tata guna lahan akan terus berkembang sesuai dengan upaya perwujudan pola dan struktur ruang pada jangka waktu yang ditetapkan.

Dalam konteks perencanaan yang rasional-komprehensif, rencana tata guna lahan perlu didukung oleh informasi yang tepat, akurat, dan terpercaya sehingga metode-metode analisis dan teori-teori serta prinsip-prinsip saintifik dapat digunakan secara efektif. Menurut van Lier and de Wraichen (2002), dalam perencanaan dibutuhkan adanya pengoptimalan pengguna (*use*) dan pengelolaan (*management*) sumber daya lahan dengan memperhatikan secara seksama keseimbangan antara pengembangan (*development*) dan perlindungan (*protection*) serta adanya pelestarian (*conservation*) lingkungan, melalui adanya optimalisasi pemanfaatan data, metode, dan prinsip-prinsip saintifik.

A. Perencanaan Tata Ruang

Perencanaan tata ruang (*spatial planning*) saat ini dipraktikkan secara luas merupakan istilah generik untuk semua sistem, baik dalam perencanaan tata guna lahan, perencanaan kota, perencanaan pedesaan, ataupun perencanaan teritorial yang dalam hal inipun mencakup berbagai aspek seperti aspek fisik, ekonomi, sosial dan budaya. Adapun demikian, terdapat beberapa negara terutama di Uni Eropa menganggap *land use planning* sama dengan (*spatial planning*) Uni Eropa (UE) memberikan definisi singkat mengenai *spatial planning* sebagai berikut :

Spatial planning refers to the methods used by the public sector to influence the future distribution of activities in a space or spaces (Christou et al., 2006).

B. Sasaran dan Tujuan Perencanaan Tata Guna Lahan

Dalam perencanaan tata guna lahan memiliki sasaran (*goal*) yang bertujuan untuk mendapatkan penggunaan “terbaik” dari lahan itu sendiri, sehingga mencapai efisiensi (*efficiency*), kesetaraan (*equity*), dan penerimaan (*acceptance*), dan keberlanjutan (*sustainability*) (Wrachien, 2002).

1. Efisiensi

Efisiensi dapat diwujudkan dengan cara menyesuaikan jenis penggunaan lahan dengan areal tertentu yang akan menghasilkan manfaat terbesar dengan biaya serendah mungkin. Dalam perencanaan tata guna lahan, efisiensi terkait dengan besar energi, modal, dan waktu yang dihabiskan untuk mencapai suatu standar *output* yang ditetapkan. Adapun demikian, standar *output* tersebut akan berbeda menurut pandangan pengguna lahan individu, kelompok maupun pemerintah. Namun demikian, terdapat faktor terbesar yang selalu menjadi pertimbangan dalam mengejar efisiensi adalah pembatas (*constraint*) penggunaan lahan, baik fisik maupun sosial ekonomi dan budaya, yang berkaitan dengan keterlibatan besaran energi, modal, dan waktu yang diperlukan.

2. Ekuitas, Penerimaan, dan Preferensi

Sasaran ekuitas, penerimaan, dan preferensi adalah bentuk capaian yang bersifat sosial dan kebersamaan, misalnya ketahanan pangan, ketenagakerjaan, dan keamanan pendapatan, pengurangan ketimpangan wilayah atau kelompok, persamaan hak, dan lain sebagainya. Ekuitas, akseptabilitas, dan preferensi mewakili keadaan sosial dalam perencanaan penggunaan lahan. Dalam suatu rencana, harus dapat diterima oleh penduduk setempat, jika tidak dalam proses perubahan terkait perencanaan akan sulit direalisasikan. Ekuitas mengacu pada bagaimana upaya untuk mencapai pemerataan kesempatan bagi semua penduduk dalam suatu standar tertentu. Dengan demikian penduduk setempat yang tinggal di wilayah perencanaan mendapatkan kesempatan dari rencana penggunaan lahan, meskipun mereka tidak memiliki lahan. Kesempatan tersebut dapat meliputi beberapa hal seperti pendapatan tambahan dan pemenuhan standar hidup komunitas dalam kawasan yang direncanakan.

3. Keberlanjutan

Penggunaan lahan berkelanjutan (*sustainable land use*) adalah penggunaan lahan yang dapat memenuhi kebutuhan saat ini, dan pada saat yang samapun, dapat meng-konservasi sumber daya alam untuk generasi akan datang. Adapun

demikian, untuk mencapainya dibutuhkan kombinasi dari upaya produksi dan konservasi, dalam arti produksi barang-barang yang dibutuhkan generasi saat ini, dikombinasikan dengan konservasi sumber daya alam dimana produksi tersebut bergantung, yang bertujuan untuk memastikan bahwa produksi dapat berkelanjutan di masa yang akan datang. Dalam penggunaan lahan yang berlebihan dapat berdampak pada generasi yang akan datang, dan akan berdampak bagi wilayah/kawasan di sekitarnya. Dalam zonasi tata guna lahan DAS, keberlanjutan penggunaan lahan baik individual maupun kolektif daerah hilir sangat ditentukan atau dipengaruhi oleh jenis pemanfaatan dan pengelolaan lahan pada daerah hulu. Hal ini membuat diperlukan adanya perencanaan bagi masyarakat secara keseluruhan karena konservasi tanah, air dan sumber daya lahan lainnya sering diluar kemampuan pengguna lahan secara individu. Dalam proses perencanaan akan melalui suatu konsep perencanaan yang matang, akan berlaku satu atau lebih hal-hal sebagai berikut :

- Tata guna lahan sebagai sumber dampak
- Tata guna lahan sebagai penerima dampak.
- Tata guna lahan sebagai pencegah dampak.
- Tata guna lahan (rencana) sebagai wahana penanggulangan dampak

Dalam subbab ini dapat disimpulkan bahwa tata guna lahan merupakan suatu manifestasi dari pemanfaatan ruang yang terorganisir, baik secara alami maupun terencana. Perencanaan tata guna lahan merupakan intervensi manusia yang bertujuan untuk mengembangkan lahan sesuai dengan pola dan struktur ruang yang telah ditetapkan. Dalam rangka perencanaan yang efektif, diperlukan informasi yang akurat dan dapat dipercaya, serta perlu memperhatikan keseimbangan antara pengembangan, perlindungan, dan pelestarian lingkungan. Perencanaan tata ruang mencakup berbagai aspek, termasuk perencanaan tata guna lahan, perkotaan, pedesaan, dan teritorial. Hal ini melibatkan berbagai dimensi, seperti fisik, ekonomi, sosial, dan budaya. Tujuan utama dari perencanaan ini adalah untuk mencapai penggunaan lahan yang optimal, efisien, adil, berkelanjutan, serta dapat diterima oleh masyarakat. Efisiensi dalam penggunaan lahan dicapai melalui penyesuaian jenis penggunaan lahan dengan area yang memberikan manfaat terbesar dengan biaya terendah, sambil mempertimbangkan faktor-faktor pembatas terkait penggunaan lahan. Sementara itu, prinsip ekuitas, penerimaan, dan preferensi merupakan sasaran sosial yang berkaitan dengan kebersamaan, mencakup aspek-aspek seperti ketahanan pangan, kesempatan kerja, dan

keamanan pendapatan, di mana rencana tata guna lahan harus dapat diterima oleh masyarakat setempat. Penggunaan lahan yang berkelanjutan adalah penggunaan yang tidak hanya memenuhi kebutuhan saat ini, tetapi juga melestarikan sumber daya alam untuk generasi mendatang, yang memerlukan kombinasi antara upaya produksi dan konservasi.

2.3 Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol

Terdapat banyak interpretasi dan pendekatan terkait pembangunan. Secara umum, pembangunan dapat dipahami sebagai suatu kajian tentang transformasi, di mana pembangunan merupakan perubahan yang diinisiasi oleh sekelompok orang atau individu dengan tujuan untuk meraih keadaan yang lebih progressif. (Wilson & Rahayu, 2023). Pemerintah di setiap negara pada dasarnya memiliki tujuan untuk meningkatkan kualitas hidup dan derajat masyarakatnya melalui proses pembangunan. Menurut Deddy T. Tikson (2005), pembangunan dapat pula diartikan sebagai transformasi sosial, ekonomi serta budaya dengan sengaja, melalui kebijakan yang strategis, dapat diarahkan langkah menuju tujuan yang diinginkan.. Berdasarkan dari pemahaman diatas, dapat diartikan bahwa pembangunan infrastruktur fisik merupakan salah satu Langkah yang diambil pemerintah untuk melakukan percepatan peningkatan ekonomi Indonesia. Salah satu pembangunan infrastrukturnya adalah jalan tol yang dapat berdampak langsung dalam mempermudah perpindahan dari tempat satu ke tempat yang lainnya dengan waktu yang relatif terukur. Adapun demikian, diperlukan adanya perhatian pada dampak pembangunan tersebut secara keseluruhan. Mengutip dari *United Nations Development Group* (2011), Dampak menyiratkan perubahan dalam kehidupan bermasyarakat. Inipun termasuk perubahan dalam pengetahuan, keterampilan, perilaku, Kesehatan atau kehidupan kondisi untuk anak-anak, orang dewasa, keluarga atau masyarakat. Perubahan tersebut merupakan efek jangka panjang positif atau negatif pada kelompok populasi yang dapat diidentifikasi merupakan hasil intervensi pembangunan secara langsung atau tidak langsung, sengaja maupun tidak disengaja, dan efek yang dihasilkan dapat berupa ekonomi, social budaya, kelembangaan, lingkungan, teknologi ataupun jenis lainnya.

Mempelajari dampak sosial dimulai dengan melihat masyarakat sebagai bagian dari lingkungan yang lebih besar. Kalau ada perubahan di satu bagian, pasti akan mempengaruhi bagian lainnya. Jadi, daerah yang terkena dampak dianggap sebagai satu kesatuan dengan bagian-bagian yang saling berhubungan. Yang penting untuk dipelajari adalah bagaimana lingkungan ini bekerja, bagaimana hubungan antar bagiannya, dan apa saja dampak yang akan terjadi serta berapa lama akan berlangsung. Hadi, (1997) menjelaskan bahwa di masyarakat setidaknya terdapat tiga subsistem yang saling berkaitan diantaranya adalah sistem sosial,

sistem ekonomi dan sistem fisik. Sedangkan dalam dampak ekonomi, menurut Stynes (1997), ada tiga indikator kelompok yakni *Direct Effect* yang terdiri dari penjualan, kesempatan kerja, pendapatan pajak, dan tingkat pendapatan, *Indirect Effect* yang terdiri dari perubahan pada tingkat harga, kualitas, serta jumlah barang dan jasa, juga mencakup perubahan dalam penyediaan properti, variasi pajak, dan perubahan sosial serta lingkungan, *Induced Effects* terdiri dari pengeluaran rumah tangga, dan peningkatan pendapatan.

Pembangunan jalan tol bertujuan untuk mempermudah perpindahan dari tempat satu ke tempat yang lainnya dengan waktu yang relatif terukur, namun terdapat beberapa dampak ekonomi dan sosial yang secara langsung berdampak kepada masyarakat setempat antara lain:

- A. Direct Effect (Dampak Langsung).** Pembangunan jalan tol, dapat berperan langsung dalam meningkatkan penjualan terlebih khusus area sekitar jalan tol, menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pendapatan pajak daerah, dan meningkatkan pendapatan individu. *Direct Effect* merupakan hasil dari adanya investasi dalam infrastruktur yang memperlancar mobilitas ekonomi
- B. Indirect Effect (Dampak Tidak Langsung).** Pembangunan jalan tol juga menyebabkan perubahan dalam tingkat harga, kualitas, dan jumlah barang dan jasa yang tersedia. Adapun demikian, perubahan sosial dan lingkungan serta penyediaan property pun dapat terjadi akibat pembangunan tersebut, yang turut serta mempengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakat.
- C. Induced Effects (Dampak Turunan).** Pembangunan jalan tol dapat menyebabkan peningkatan pendapatan per kapita, dalam hal ini juga dapat mendorong pengeluaran lebih tinggi di masyarakat. Adapun demikian, hal ini dapat memperkuat roda ekonomi dan menciptakan konsumsi yang lebih kuat.
- D. Perubahan Dalam Kehidupan Masyarakat.** Pembangunan jalan tol berpengaruh juga dalam perubahan kehidupan masyarakat. Mengacu pada konsep *United Nations Development Group* (2011), pembangunan dapat menghasilkan perubahan jangka panjang dalam pengetahuan, keterampilan, perilaku, Kesehatan, atau kondisi kehidupan masyarakat. *Output* dari dampak yang terjadi bisa bersifat positif, maupun negatif, tergantung pada cara pembangunan tersebut diimplementasikan.

Pada subbab ini dapat disimpulkan bahwa Pembangunan, sebagai suatu proses transformasi yang bersifat progresif, memiliki tujuan untuk meningkatkan kualitas hidup

masyarakat melalui penerapan kebijakan strategis. Salah satu bentuk kebijakan tersebut adalah pembangunan infrastruktur fisik, seperti jalan tol. Proyek pembangunan jalan tol memberikan dampak yang bersifat multidimensional, baik positif maupun negatif, serta mempengaruhi berbagai aspek, termasuk ekonomi, sosial budaya, kelembagaan, lingkungan, dan teknologi dalam jangka panjang. Analisis terhadap dampak sosial dilakukan dengan mempertimbangkan masyarakat sebagai suatu sistem yang saling terkait, di mana perubahan yang terjadi pada satu bagian sistem dapat memengaruhi bagian lainnya. Dalam konteks ini, dampak ekonomi yang dihasilkan dari pembangunan jalan tol dapat dikategorikan menjadi tiga jenis, yaitu efek langsung (*direct effect*) yang mencakup peningkatan penjualan, penciptaan lapangan kerja, peningkatan pendapatan pajak, serta peningkatan pendapatan individu; efek tidak langsung (*indirect effect*) yang meliputi perubahan harga, kualitas, ketersediaan barang dan jasa, serta perubahan dalam aspek sosial dan lingkungan; dan efek terinduksi (*induced effects*) yang berkaitan dengan peningkatan pendapatan per kapita dan pengeluaran masyarakat. Secara keseluruhan, meskipun pembangunan jalan tol dapat memfasilitasi perpindahan dan memperpendek waktu tempuh, namun hal ini juga menimbulkan konsekuensi yang kompleks bagi masyarakat, yang mencakup perubahan dalam pengetahuan, keterampilan, perilaku, kesehatan, dan kondisi kehidupan secara umum.

2.4 Dampak Alih Fungsi Lahan Pertanian Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Petani

Pembangunan infrastruktur dalam perekonomian merupakan suatu tindakan yang bertujuan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan infrastruktur akan memicu adanya peningkatan produktivitas input produksi dan perdagangan antar daerah semakin lancar serta mobilitas penduduk tidak ada hambatan (Hidayatullah et al., 2020). Adapun demikian, pembangunan infrastruktur seperti jembatan, terminal, pasar, bandara, stasiun dan jalan, seringkali membutuhkan penggunaan lahan yang cukup besar yang berdampak mempersempit lahan pertanian. Inipun akan berdampak langsung ada produksi pertanian, lingkungan, dan sosial ekonomi kehidupan masyarakat secara permanen (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2016). Pembangunan jalan tol adalah salah satu program untuk memenuhi kebutuhan penggunaan lahan yang termasuk dalam kategori pembangunan infrastruktur. Adapun demikian dalam masa pra konstruksi, konstruksi, hingga beroperasi seringkali menimbulkan konflik antara masyarakat dan penyedia jasa yang menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan dan potensi lahan (Priyono et al., 2019). Tegangan antara masyarakat dan penyedia jasa yang sering terjadi menyebabkan diperlukan adanya pengelolaan lahan yang baik dan berkelanjutan dalam proses alih fungsi lahan untuk

meminimalkan dampak negatif pada lingkungan dan masyarakat setempat (Mulyani & Hartono, 2018). Menurut Suganda (2012) menyatakan bahwa Pendapatan Asli Daerah (PAD) dapat berkontribusi pada upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan jalan tol yang mengubah fungsi lahan dapat menyebabkan berkurangnya luasan lahan sawah, produksi pangan, kepemilikan lahan, persediaan pangan sehingga dapat menurunkan PAD. Adapun demikian, pembangunan jalan tol memberikan dampak perubahan struktur pekerjaan, mengganggu keseimbangan ekosistem dan dapat menyebabkan bencana seperti banjir dan tanah longsor (putri et al., 2021). Perubahan fungsi lahan pertanian memberikan potensi penurunan produksi padi sawah dan komoditas lain seperti jagung dalam memenuhi kebutuhan local maupun regional. Perubahan fungsi pola ruang pada lahan juga dapat mengubah mata pencaharian penduduk dan menyebabkan pengangguran, terutama untuk kalangan masyarakat yang berprofesi sebagai petani, tentu saja akan mengalami penurunan pendapatan (Afrizal, 2017; Sudirman et al., 2020).

Pembangunan infrastruktur seperti jalan tol memerlukan penggunaan lahan yang cukup besar sehingga akan berdampak bagi masyarakat secara langsung khususnya yang berprofesi sebagai petani. Hal ini dikarenakan perubahan fungsi pola ruang yang semula meruakan lahan pertanian mendapat pengalihan fungsi menjadi *Main Road and Road of Way* untuk jalan tol. Adapun demikian, terdapat beberapa tahapan yang dapat dilakukan dalam pengalihan lahan sawah hingga para petani mendapat lahan baru yakni :

- A. Identifikasi Lahan dan Perencanaan.** Pemerintah atau pengembangan proyek pada umumnya akan melakukan studi indentifikasi atau studi kelayakan dengan tujuan menentukan lokasi terbaik guna melihat dampak yang mungkin terjadi. Pada tahap ini juga, pemerintah atau pengembang proyek melakukan proses pembebasan lahan dan juga bagi petani yang terdampak akan mendapatkan kompensasi berupa uang atau diganti dengan lahan dengan ukuran serupa.
- B. Pemberian Kompensasi dan Relokasi.** Pada proses ini, pemilik lahan yakni para petani sudah menyetujui proses ganti rugi dengan jumlah yang disepakati kedua belah pihak sehingga akan diberikan kompensasi dan proses relokasi pun dimulai. Namun pada proses relokasi inilah para petani akan mendapat masalah ekonomi. Hal ini dikarenakan pada proses relokasi, lahan yang dibeli atau disediakan memerlukan persiapan ataupun penyesuaian hingga bisa digunakan untuk menanam sawah Kembali. Pada tahap ini tentu saja akan mendapat kerugian, adapun demikian ini dapat

dipengaruhi oleh beberapa variabel, tapi ada kemungkinan besar yang terjadi yakni gagal panen. Gagal panen ini bisa terjadi dikarenakan lahan yang diganti perlu penyesuaian dari kondisi tanah dan lain sebagainya.

C. Pemulihan Kehidupan Ekonomi Petani. Ketika penyesuaian lahan atau persiapan lahan dan gagal panen telah dilewati oleh para petani, kehidupan ekonomi petanipun menjadi lebih baik. Namun untuk mencapai tahap ini tentu saja tidaklah mudah. Sudah menjadi sifat manusia dimana dalam proses penyesuaian, ada kalanya ada yang tidak bisa bertahan dan memilih pindah profesi.

Dalam subbab ini dapat disimpulkan bahwa Pembangunan infrastruktur, dengan tujuan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, seringkali menimbulkan dampak negatif akibat alih fungsi lahan. Pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, yang memerlukan lahan yang luas, dapat berpotensi mempersempit lahan pertanian, serta berdampak pada produksi pertanian, lingkungan, dan aspek sosial ekonomi masyarakat. Adanya konflik antar masyarakat dan Penyedia Jasa dalam hal ini kontraktor, selama proses pembangunan juga dapat memperburuk dampak negatif yang timbul. Alih fungsi lahan pertanian berpotensi menurunkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), mengurangi produksi pangan, dan mengubah mata pencaharian masyarakat, yang pada gilirannya dapat menyebabkan pengangguran dan penurunan pendapatan para petani. Proses alih fungsi lahan sawah mencakup identifikasi lahan dan perencanaan, pemberian kompensasi dan relokasi, serta pemulihan kehidupan ekonomi petani, yang masing-masing membawa tantangan tersendiri.

2.5 Pengaruh Pembangunan Jalan Tol terhadap Perkembangan Ekonomi dan Wilayah

Sejak tahun 2015 hingga tahun 2019, pemerintah Indonesia aktif melaksanakan pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah Indonesia. Tujuan pembangunan jalan tol yang dilakukan oleh pemerintah dan perusahaan adalah untuk merevitalisasi perekonomian daerah yang dilalui jalan tol tersebut. Pembangunan jalan tol meningkatkan konektivitas antar wilayah, mengurangi waktu tempuh dan memperlancar logistik. Salah jika pemerintah memangkas biaya. Salah satu fokus pembangunan infrastruktur adalah pembangunan jalan tol. Dampak ekonomi dari infrastruktur transportasi secara umum diterima dalam teori, di mana di jelaskan bahwa investasi modal publik termasuk investasi transportasi mempunyai pengaruh yang kuat

dan positif pada output ekonomi di tingkat nasional atau negara bagian (Prasetyo & Djunaedi, 2019). Sistem transportasi yang mendukung aksesibilitas, mobilitas, dan keandalan yang tinggi dapat mengurangi waktu dan biaya perjalanan, meningkatkan keselamatan perjalanan, menurunkan biaya produksi, dan meningkatkan produktivitas perekonomian daerah. Saat ini terdapat dua jenis infrastruktur jalan yang digunakan transportasi darat, yaitu jalan tol yang tidak dipungut biaya (*freeway*) dan juga yang dipungut biaya, disebut jalan tol (*toll road*). Pembangunan jalan tol memiliki dampak yang variatif, mulai dari dampak ekonomi, dampak perubahan tata guna lahan, dan lain sebagainya. Dalam beberapa penelitian yang dilakukan sebelum tahun 1990-an menemukan bahwa investasi modal publik, termasuk investasi transportasi, memiliki dampak positif yang tinggi terhadap tingkat nasional maupun negara bagian. Namun ada juga penelitian yang dilakukan pada akhir 1990-an yang memiliki hasil berbeda yakni lebih kecil dan tidak produktif (Li and Whitaker, 2018). Efek positif dari peningkatan pengeluaran pemerintah dalam infrastruktur jalan tol lebih besar daripada efek negatif dari peningkatan konsumsi pribadi dan biaya industri pada transportasi.

Setiap wilayah memiliki nilai kemampuan dalam mendorong proses perkembangan wilayah yang berbeda-beda. Terdapat beberapa faktor yang memengaruhi perkembangan wilayah antara lain :

1. **Kondisi sosial dan ekonomi di setiap wilayah.** Merupakan dampak signifikan terhadap ketimpangan dalam pembangunan antar kabupaten atau kota. Setiap kabupaten dan kota menunjukkan tingkat fasilitas sosial dan ekonomi yang berbeda, yang pada gilirannya berkontribusi pada ketidakmerataan dalam perkembangan wilayah. (Puspitawati, 2013).
2. **Lokasi.** Lokasi yang dekat dengan pusat kota umumnya mengalami perkembangan yang lebih pesat. Selain itu, wilayah – wilayah ini juga lebih mendapatkan dampak positif dalam hal pembangunan dibandingkan dengan daerah yang jauh dari pusat kota. (Wahyuni, 2006).
3. **Aksesibilitas.** Wilayah aksesibilitas lebih baik memberikan dampak dari tingkat interaksi yang tinggi dengan daerah lain dapat mempercepat perkembangan wilayah. (Wahyuni, 2006).
4. **Potensi wisata.** Dalam perkembangan suatu kawasan, Sektor pariwisata adalah salah satu potensi wilayah yang memiliki kemampuan besar dalam memberikan dampak positif terhadap pembangunan. Hal ini disebabkan oleh daya tarik yang dimiliki

wilayah tersebut untuk menarik wisatawan berkunjung. (Susyanti & Latianingsih, 2014)

Dalam mengukur pertumbuhan ekonomi pada suatu kota atau kabupaten, bisa menggunakan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) mengukur nilai tambah bruto dari seluruh kegiatan ekonomi di suatu wilayah, tanpa memandang asal kepemilikan faktor produksi. PDRB mencerminkan kemampuan ekonomi suatu daerah dalam menghasilkan nilai tambah. Pembangunan ekonomi di tingkat regional merupakan upaya untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, memperluas kesempatan kerja, mengurangi ketimpangan pendapatan, dan meningkatkan konektivitas ekonomi antar daerah. Transformasi struktural ekonomi dari sektor primer ke sektor sekunder dan tersier juga menjadi bagian penting. Peningkatan pendapatan masyarakat dan pemerataan merupakan tujuan utama dari pembangunan ekonomi.

Dalam subbab ini dapat disimpulkan bahwa Pembangunan infrastruktur, termasuk pembangunan jalan tol, memiliki tujuan untuk merevitalisasi perekonomian daerah melalui peningkatan konektivitas dan kelancaran logistik. Investasi dalam infrastruktur transportasi mempunyai dampak positif terhadap output ekonomi. Namun, efektivitas dari investasi tersebut bervariasi dan dipengaruhi oleh sejumlah faktor regional, seperti keadaan sosial ekonomi, lokasi, aksesibilitas, dan potensi pariwisata. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) digunakan sebagai indikator untuk mengukur pertumbuhan ekonomi regional, yang diharapkan dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat, memperluas kesempatan kerja, mengurangi ketimpangan pendapatan, serta meningkatkan konektivitas ekonomi.