

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL GEMPOL-PANDAAN TERHADAP MASYARAKAT PETANI YANG LAHANNYA DIBEBASKAN DI KECAMATAN PANDAAN KABUPATEN PASURUAN**

**Mukhammad Irsyad Siddiq**

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya,  
[maskedmasterboy@gmail.com](mailto:maskedmasterboy@gmail.com)

**Dra. Ita Mardiani Zain, M.Kes**

Dosen Pembimbing Mahasiswa

**Abstrak**

Pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan telah membebaskan lahan seluas 1.027.790 m<sup>2</sup>. Kecamatan Pandaan adalah wilayah yang paling banyak dibebaskan lahannya yakni atau 482.249 m<sup>2</sup> atau 45,92% dari total kebutuhan lahan. Kebanyakan lahan yang dibebaskan adalah lahan pertanian. Dampak dari pembebasan lahan akan sangat berpengaruh pada petani. Penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu dampak pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan terhadap kehidupan sosial petani serta dampak terhadap pertanian.

Jenis penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan menggunakan metode survei dengan menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Subyek penelitian adalah petani, yang diambil sampel secara *purposive* dengan syarat luas lahan yang dibebaskan minimal 500m<sup>2</sup>, yang merupakan estimasi luas satu petak lahan. Pengambilan data dengan wawancara menggunakan kuesioner. Analisis data yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan prosentase.

Hasil penelitian yang dikelompokkan atas dampak sosial terhadap masyarakat petani dan dampak terhadap pertanian. Dampak sosial yang ditemukan dari hasil penelitian antara lain: terkait pekerjaan utama, sebanyak 31,25% tidak lagi bekerja sebagai petani dengan 10,42% bekerja diluar pertanian serta 20,83% menganggur; adapun pekerjaan sampingan di bidang pertanian jumlahnya tetap, namun 10,41% lainnya kehilangan pekerjaan sampingan diluar kegiatan pertanian; meningkatkan rerata konsumsi dari Rp. 1.226.101 perbulan menjadi Rp. 1.236.466 (0,85%); menurunkan rerata makan sehari dari 3 kali sehari menjadi 2,98 kali sehari (-0,69%), menurunkan rerata konsumsi daging/ ayam/ susu seminggu dari 1,94 menjadi 1,90 kali seminggu (-2,15%), meningkatkan banyak pakaian yang dibeli setahun dari sebelumnya 1,25 menjadi 1,31 (5,00%); mengenai konsumsi petani pasca uang ganti rugi diberikan, 58,33% petani menggunakannya untuk membeli/ menyewa lahan, 10,42% untuk modal usaha, 33,33% untuk membangun/ merenovasi rumah, 18,75% untuk belanja rutin, 6,25% untuk membeli kendaraan bermotor, 14,58% untuk haji/ umroh, 4,17% untuk tabungan/ investasi, dan 14,58% untuk keperluan lain; sebanyak 8,33% petani pemenuhan kebutuhan pokoknya menjadi jauh lebih baik, 10,42%, lebih baik, 68,75% tetap, 4,17% lebih sulit, dan 8,33% jauh lebih sulit; menimbulkan gangguan keamanan yang dilaporkan oleh 6,25% petani; menimbulkan konflik pada 27,08% petani, hubungan sosial melemah dalam hal intensitas interaksi pada 4,17% petani namun tidak terjadi pada gotong-royong. Dampak yang ditimbulkan pada pertanian meliputi: menjadikan sempit 37,83% lahan pertanian yang masih diolah petani; memaksa petani untuk berpindah lahan dalam desa 37,04%, keluar desa 51,85%, dan keluar kecamatan 18,52%; terkait perlakuan pada lahan, sebanyak 72,91% petani masih mengolah lahannya, 20,83% petani menyerahkan lahannya dikerjakan orang lain, 4,17% menjualnya, 2,08% untuk usaha non pertanian dan 4,17% membiarkan lahannya bero; mengurangi produksi padi sebesar 18,10%, kacang hijau 62%, kacang tanah 47,66%, dan jagung 44% serta meningkatkan produksi kedelai 106,04%; terkait produktivitas dalam kuintal/ha, terjadi penurunan pada padi 4,14%, kacang hijau 37,73%, jagung 7,65%, namun meningkat pada kedelai 57,87%, dan kacang tanah 11,54%; serta menimbulkan gangguan dalam bertani yang dirasakan oleh 20,83% petani.

**Kata Kunci:** dampak pembangunan tol, pembebasan lahan, petani.

**Abstract**

Gempol-Pandaan toll route construction has released 1.027.790 m<sup>2</sup> of land. Pandaan District has been the biggest land-released by 482.249 m<sup>2</sup> or 45,92% of the land needed. Most of them were farmland. This could bring impacts on farmers. This research is conducted to find out the impacts of Gempol-Pandaan toll route construction on farmers' social life and farming.

The reseach conducted is a quantitative research based on survey using descriptive quantitative approach. The research subjects are farmers, taken in purposive sampling by prescription minimum area of farmland taken from each farmer is 500 m<sup>2</sup>, an estimation of a square area of a field. Data are collected by interview based on questionnaire. This research use descriptive quantitative technics and percentages approach for analyzing data.

The result is classified to the impacts on farmers' social-life and farming. The social impacts that is found from research are: in related to primary job, 31.25% have not worked as farmer anymore (10.42% have worked on non-agricultural job, and 20.83% no job); meanwhile, their secondary jobs on agricultural have been steady, but 10.41% lost their secondary jobs on non-agricultural; increased mean consumption from Rp. 1226101 to Rp. 123466 (0.85%); reduced

daily mean meal frequency from 3 times a day to 2.98 times a day (-0.69%), reduced weekly mean meat/ chicken/ milk consumptions from 1.94 times a week to 1.9 a week (-2.15%), increased yearly mean cloth consumptions from 1.25 to 1.31 (5%); concerning about farmers consumptions after received land compensation, 58.33% used their money to bought/ rented new farmland, 10.42% for venture capital, 33.33% to built/repared home, 18.75% for routine consumption, 6.25% to bought new vehicles, 14.58% for hajj/umroh, 4.17% for saving/invesment, and 14.58% for others; there have been 8.33% farmers stated that their basic needs fulfillment was much better, 10.42% better, 68.75% no changed, 4.17% worse, and 8,33% much worse; given negative effect to neighborhood security as reported by 6,25% farmers; caused conflicts on 27,08% farmers; caused social decohesity on the aspect of interaction intensity on 4.17% farmers but not in mutual aid. The impacts on farming are: caused productive farmland constriction by 37.83%; forced farmers to migrate their farmland to the same village 37.04%, gone-out village 51.85%, and gone-out district by 18.52%; conserning on aftermath farmland treatment, 72.91% kept farming on their farmland, 20.08% gave the land to be theated by the others, 4.17% sold the land, 2.08% for non-agricultural venture, and 4.17% kept fallow their land; reduced rice production by 18.10%, mungbean 62%, peanut by 47.66%, and corn by 44%, but increased soybean production by 106.04%; conserning on productivity per area, reduced rice productivity by 4.14%, mungbean 37.73%, corn 7.65% but increased soybean productivity by 57.87% and peanut by 11.54%; caused farming disruption on 20,83% farmers.

**Keywords:** toll route construction impact, land acquisition, farmer

## PENDAHULUAN

Infrastruktur jalan adalah suatu yang penting bagi keperluan perhubungan dan tranportasi guna menyokong kegiatan pembangunan. Jalan menjadi penghubung suatu daerah dengan daerah lain serta mempersingkat jarak. Manfaat jalan yang lain adalah untuk menyelamatkan daerah dari keterpencilan, yang karena itulah pemerintah membangun jalan tol Gempol-Pandaan yang nantinya akan menghubungkan dua kota besar Jawa Timur: Surabaya dan Malang. Jalan tol ini juga merupakan bagian dari tol trans Jawa.

**Tabel 1. Rekapitulasi Luas dan Banyaknya Bidang Lahan yang Dibebaskan**

Kecamatan	Luas Bidang Lahan (m <sup>2</sup> )	%
Gempol	342.274	33,30
Beji	180.298	17,54
Pandaan	482.249	46,92
Sukorejo	22.969	2,23
Total	1.027.790	100,00

Sumber: PPK tol Gempol-Pandaan. 2015

Guna memenuhi kebutuhan akan lahan untuk pembangunan tol ini, banyak lahan yang kemudian dibebaskan. Tabel 1 menunjukkan bahwa Kecamatan Pandaan menjadi wilayah yang lahannya paling banyak dibebaskan untuk proyek tol Gempol- Pandaan seluas 482.249 m<sup>2</sup> atau 46,92% dari total lahan yang dibebaskan. Pengamatan di lapangan dan didukung dengan citra dari *Google Earth* mendapatkan hasil bahwa kebanyakan dari lahan yang dibebaskan berupa lahan pertanian.

Hasil prapenelitian pada warga yang sawahnya dibebaskan di Desa Kebowaris menuturkan bahwa dampak negatif yang diterima lebih besar daripada dampak positifnya. Nilai ganti rugi yang diterima tidak cukup jika digunakan untuk mengganti lahan baru dengan kualitas sama. Pembebasan lahan juga berpengaruh pada

kehidupan sosial, yang menyebabkan ketidakharmonisan dalam keluarga karena tanah warisan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mencari tahu dampak dari pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan. Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas (Soemarwo, 1997: 38). Dampak tersebut meliputi: (1) dampak pada kehidupan sosial petani dan (2) dampak pada pertanian. Dampak pada kehidupan sosial diantaranya: (a) jenis pekerjaan, (b) pengeluaran dan konsumsi, (c) kemudahan dalam pemenuhan kebutuhan pokok, (d) keamanan lingkungan, (e) hubungan sosial, dan (f) konflik. Dampak pada pertanian diantaranya: (a) luas lahan pertanian, (b) perpindahan lahan pertanian, (c) perlakuan pada lahan, (d) produksi dan produktivitas, dan (e) gangguan dalam bertani.

## METODE

Jenis penelitian ini adalah penelitian survei dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Lokasi penelitian adalah di Kecamatan Pandaan. Subyek penelitian adalah petani, yang diambil sampel secara *purposive* dengan syarat luas lahan yang dibebaskan minimal 500m<sup>2</sup> dan didapatkan sejumlah empat puluh delapan responden. Penentuan batas minimal didasarkan atas estimasi luas sepetak lahan. Perubahan sosial menunjuk pada perubahan aspek-aspek hubungan sosial, pranata-pranata masyarakat, dan pola perilaku kelompok termasuk juga aspek ekonomi (Seloosoemardjan dalam Rahardja. 2007: 27). Perubahan terkait pranata-pranata tidak dibahas, karena merupakan bagian dari studi sosiologi.

Dokumentasi digunakan untuk mendapatkan data pendukung seperti: (1) data mengenai petani yang lahannya dibebaskan beserta luas lahannya dari PPK tol Gempol-Pandaan, (2) data mengenai produksi, produktivitas, beserta luas lahan pertanian Kecamatan

Pandaan dari Dinas Pertanian dan Tanaman Pangan Kabupaten Pasuruan, dan (3) data kependudukan dan kondisi daerah Kecamatan Pandaan dari BPS

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan data mengenai dampak-dampak pembangunan tol Gempol-Pandaan terhadap kehidupan sosial petani dan dampak-dampak pada pertanian, yang keduanya diperoleh dari petani. Dokumentasi digunakan untuk mendapatkan data pendukung seperti: (1) data mengenai petani yang lahannya dibebaskan beserta luas lahannya dari PPK tol Gempol-Pandaan, (2) data mengenai produksi, produktivitas, beserta luas lahan pertanian Kecamatan Pandaan dari Dinas Pertanian dan Tanaman Pangan Kabupaten Pasuruan, dan (3) data kependudukan dan kondisi daerah Kecamatan Pandaan dari BPS.

Terdapat dua rumusan masalah dalam penelitian ini. Teknik analisis data yang digunakan untuk menjawab dampak pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan terhadap kehidupan sosial petani adalah analisis deskriptif kuantitatif dengan pendekatan prosentase. Teknik analisis data yang sama digunakan juga untuk menjawab dampak pembangunan tersebut pada pertanian.

## HASIL PENELITIAN

### Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan Terhadap Kehidupan Sosial Petani

Pembangunan skala besar seperti jalan tol Gempol-Pandaan telah banyak membebaskan lahan yang akan memberikan pengaruh terhadap perekonomian. Petani yang awalnya bekerja di sawah, harus beradaptasi terhadap penyempitan atau hilangnya lahan pertaniannya karena pembebasan lahan. Perubahan dalam perekonomian ini adalah pemicu terhadap perubahan-perubahan lain (Paul Knox, 1994 dalam Soetomo: 2013:24).

**Tabel 2. Pekerjaan Responden**

No	Pekerjaan Responden	Sebelum		Setelah	
		f	%	f	%
1	Pekerjaan utama				
	a. Pertanian	48	100,00	33	68,75
	b. Non-pertanian	0	0,00	5	10,42
	c. Tidak Bekerja	0	0,00	10	20,83
2	Pekerjaan sambilan				
	a. Pertanian	6	12,50	6	12,50
	b. Non-pertanian	13	27,08	8	16,67
	c. Tidak ada/ menjadi pekerjaan utama	29	60,42	34	70,83

Sumber: Data primer yang diolah. 2015

Tabel 2 menunjukkan adanya perubahan pekerjaan responden. Seluruh responden awalnya adalah petani, dan tersisa 68,75% pasca pembangunan tol. Sebanyak 10,42% beralih mata pencaharian, dan 20,83% tidak bekerja. Pekerjaan sambilan responden dalam bidang pertanian tidak berubah, namun pekerjaan sambilan non-

pertanian berkurang 10,41%, akibatnya responden tanpa pekerjaan sambilan meningkat menjadi 70,83%.

**Tabel 3. Pengeluaran Responden Tiap Bulan**

No	Kelompok Pengeluaran	Sebelum		Setelah	
		f	%	f	%
1	Rp. 0 – Rp. 999.999	29	60,42%	22	45,83%
2	Rp. 1.000.000 – Rp. 1.999.999	11	22,92%	15	31,25%
3	Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.999	2	4,17%	4	8,33%
4	Rp. 3.000.000 atau lebih	4	8,33%	3	6,25%
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100,00%</b>	<b>48</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data primer yang diolah. 2015

Tabel 3 memperlihatkan menurunnya kelompok pengeluaran kurang dari satu juta dan kelompok pengeluaran tiga juta ke atas. Rerata pengeluaran responden pasca pembangunan tol naik 0,85% dari yang sebelumnya Rp. 1.226.101 perbulan menjadi Rp. 1.236.466 perbulan. Peningkatan ini lebih dikarenakan peningkatan harga barang kebutuhan.

**Tabel 4. Konsumsi Responden**

No	Konsumsi	Banyak responden			
		Sebelum		Setelah	
		f	%	f	%
1	Frekuensi makan sehari				
	Kurang dari tiga kali	0	0%	1	2,08%
	Tiga kali	48	100%	47	97,92%
2	Frekuensi konsumsi daging/ ayam/ susu seminggu				
	0 – 1 kali	19	39,58%	20	41,67%
	2 – 3 kali	26	54,16%	25	52,08%
	4 kali atau lebih	3	6,25%	3	6,25%
3	Jumlah pakaian yang dibeli setahun				
	0 – 1 potong	39	81,25%	40	83,33%
	2 – 3 potong	7	14,58%	6	12,5%
	4 potong atau lebih	2	4,17%	2	4,17%

Sumber: Data primer yang diolah. 2015

Pengeluaran responden relatif tetap sebagaimana yang ditunjukkan tabel 4, hanya satu responden yang frekuensi makan seharinya turun. Frekuensi konsumsi daging/ ayam/ susu seminggu juga tidak banyak berubah, begitu pula dengan banyak pakaian yang dibeli selama setahun. Perubahan rerata prosentase konsumsi responden berturut-turut untuk: frekuensi makan sehari; frekuensi konsumsi daging/ ayam/ susu seminggu; serta jumlah pakaian yang dibeli setahun adalah -0,69%; -2,15%; dan 5%.

**Tabel 5. Pemanfaatan Uang Ganti Rugi**

No	Pemanfaatan Uang Ganti Rugi	f	%
1	Membeli/ menyewa lahan pertanian baru	28	58,33
2	Modal usaha	5	10,42
3	Membangun/ merenovasi rumah	16	33,33
4	Pembiayaan belanja rutin	9	18,75
5	Membeli kendaraan bermotor	3	6,25
6	Haji atau umrah	7	14,58
7	Tabungan atau investasi	2	4,17
8	Lain- lain	7	14,58

Sumber: Data primer. 2015

Konsumsi responden lebih terlihat ketika uang ganti rugi diberikan. Pemanfaatan uang ganti rugi terbanyak adalah untuk kegiatan produksi yakni membeli atau menyewa lahan pertanian baru. Pemanfaatan uang ganti

rugi untuk hal ini dilakukan oleh 28 responden (58,33%). Kegiatan konsumsi yang paling banyak dilakukan dari uang ganti rugi yang diterima oleh responden adalah membangun atau merenovasi rumah yang dilakukan oleh 16 responden (33,33%).

**Tabel 6. Kemudahan dalam Pemenuhan Kebutuhan Pokok Responden Pasca Pembangunan Tol**

No	Kemudahan dalam Pemenuhan Kebutuhan Pokok Responden	f	%
1	Jauh Lebih Baik	4	8,33%
2	Lebih Baik	5	10,42%
3	Biasa Saja	33	68,75%
4	Lebih Sulit	2	4,17%
5	Jauh Lebih Sulit	4	8,33%
<b>Total</b>		<b>48</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data primer. 2015

Tabel 6 menunjukkan dampak pembangunan tol pada responden dalam hal pemenuhan kebutuhan pokoknya. Sebanyak 8,33% responden mengaku pemenuhan kebutuhan pokoknya jauh lebih baik; 10,42% lebih baik; 4,17% lebih sulit; dan 8,33% jauh lebih sulit. Sebanyak 68,75% responden mengaku tidak mengalami perubahan dalam kemudahan pemenuhan kebutuhan pokok.

**Tabel 7. Gangguan Keamanan**

No	Gangguan Keamanan	f	%
1	Merasakan gangguan keamanan	3	6,25%
2	Tidak merasakan gangguan keamanan	45	93,75%
<b>Total</b>		<b>48</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data primer. 2015

Pembangunan tol telah mengubah beberapa rute jalan sehingga memunculkan isu keamanan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 6,25% responden melaporkan adanya gangguan keamanan. Mayoritas responden atau 93,75% menyatakan tidak ada gangguan keamanan.

**Tabel 8. Hubungan Sosial Responden Pasca Pembangunan Tol**

No	Hubungan Sosial	f	%
1	Perubahan dalam gotong-royong Tetap	48	100,00%
2	Perubahan dalam intensitas interaksi Tetap	46	93,83%
	Lebih jarang	2	4,17%

Sumber: Data primer. 2015

Pembangunan tol Gempol- Pandaan tidak memberikan dampak yang berarti terhadap hubungan sosial masyarakat petani. Tabel 9 menunjukkan bahwa seluruh responden mengaku tidak ada perubahan semangat dalam gotong-royong di masyarakat. Terkait kemudahan berinteraksi, hanya 4,17% responden yang mengaku bahwa intensitas interaksinya lebih jarang.

**Tabel 9. Konflik, Penyebab dan Penyelesaiannya**

No	Konflik	f	%
1	Mengalami Konflik	13	27,08
	a. Dengan pelaksana	10	20,83
	Penyebab:		
	- Uang ganti rugi Pengadilan	2	4,17
	- Kekeluargaan	3	6,25
	- Akses Masih	2	4,17
	- Melewati patokan Kekeluargaan	2	4,17
	- Sewa tanah Masih	1	2,08
	b. Dengan keluarga	3	6,25
	Penyebab:		
- Warisan Kekeluargaan	2	4,17	
- Masih	1	2,08	
2	Mengetahui ada konflik	20	41,67
	a. Dengan pelaksana		
	Penyebab:		
	- Uang Ganti rugi Pengadilan	8	16,67
	- Kekeluargaan	7	14,58
- Akses Masih	5	10,42	
3	Tidak mengalami dan tidak tahu adanya konflik	15	31,25

Sumber. Data Primer. 2015

Pembangunan Tol Gempol-Pandaan tidak lepas dari konflik. Terdapat 27,08% responden mengaku mengalami konflik, 41,67% responden mengaku mengetahui atau mendengar adanya konflik, dan 31,25% responden mengaku tidak mengalami dan tidak mengetahui adanya konflik.

Konflik yang dialami responden cukup beragam. Sebanyak 6,25% mengaku mengalami konflik dengan keluarga, terutama terkait warisan. Sebanyak 20,83% lainnya mengalami konflik dengan pihak pelaksana, 10,42% terkait uang ganti rugi, 4,17% terkait ketiadaan akses langsung ke sawah mereka sehingga mereka harus menyeberang tol dan “kejar-kejaran” dengan pihak tol, 4,17% responden mengaku mengalami konflik terkait salah ukur, 2,08% responden mengalami konflik terkait sewa lahan dengan pihak pelaksana.

**Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan Terhadap Pertanian**

Dampak yang paling nyata dari pembebasan lahan pertanian adalah menyempitnya lahan tersebut. Luas keseluruhan lahan responden sebelum dibebaskan adalah 174.120 m<sup>2</sup>. Luas lahan responden yang dibebaskan adalah 80.969 m<sup>2</sup> atau sekitar 46,50 % dari luas semula. Sebanyak dua puluh tujuh responden membeli lahan baru dengan total 55.543 m<sup>2</sup>, namun pembelian itu tidak dapat mengembalikan luas lahan seperti semula. Total lahan yang masih diolah responden untuk bertani pasca pembangunan tol adalah 108.257 m<sup>2</sup>, atau 37,83% lebih sempit dari luas semula.

**Tabel 10. Luas Lahan Sebelum dan Sesudah Pembangunan Tol**

No	Luas Lahan	Sebelum		Sesudah	
		f	%	f	%
1	0 – 2499 m <sup>2</sup>	17	35,42%	25	52,08%
2	2500 – 4999 m <sup>2</sup>	18	37,5%	13	27,08%
3	5000 – 7499 m <sup>2</sup>	9	18,75%	7	14,58%
4	7500 – 9999 m <sup>2</sup>	1	2,08%	3	6,25%
5	≥ 10000 m <sup>2</sup>	3	6,25%	0	0%

Sumber: Data primer yang diolah. 2015

Tabel 10 menunjukkan bahwa luas lahan pertanian yang dimiliki responden semakin sempit. Responden dengan luas lahan pertanian kurang dari 2500 m<sup>2</sup> semakin banyak setelah pembangunan tol, sementara responden yang memiliki lahan lebih dari 10000 m<sup>2</sup> tidak ada. Pembelian lahan baru yang dilakukan responden tidak mengembalikan lahan seluas sediakala.

Sebanyak dua puluh tujuh responden melakukan pembelian lahan pasca lahannya dibebaskan. Jumlah itu adalah 56,25% dari total responden. Nilai ganti rugi atas lahan yang dibebaskan, dibandingkan dengan nilai lahan yang terus meningkat, memunculkan suatu cara adaptasi bagi petani dalam mengembalikan lahan pertanian.

**Tabel 11. Lokasi Lahan Dibebaskan dan Lokasi Responden Membeli Lahan**

No	Lokasi Lahan Dibebaskan	f	Lokasi Membeli Lahan	f	%
1	Desa Karangjati	14	Kec. Pandaan:		
			Desa Karangjati	3	18,75%
			Desa Wedoro	9	56,25%
			Desa	1	6,25%
			Tunggulwulung	1	6,25%
			Kec. Sukorejo	1	6,25%
			Kec. Beji	1	6,25%
			Kec. Rembang	16	100,00%
Total					
2	Desa Wedoro	2	Kec. Pandaan:		
			Desa Wedoro	1	33,33%
			Desa	1	33,33%
			Tunggulwulung	1	33,33%
			Kec. Rembang	3	100,00%
Total					
3	Kelurahan Jogosari	3	Kec. Pandaan:		
			Kel. Jogosari	2	40,00%
			Kel. Kutorejo	1	20,00%
			Desa Kebonwaris	1	20,00%
			Desa	1	20,00%
Total					
4	Kel. Kutorejo	3	Kec. Pandaan:		
			Kel. Kutorejo	2	66,66%
			Desa Kebonwaris	1	33,33%
			Total	3	100,00%
5	Desa Kebonwaris	1	Kec. Beji	1	100,00%
			Total		
6	Desa Nogosari	6	Kec. Pandaan:		
			Desa Nogosari	3	50,00%
			Desa Kemirisewu	1	16,67%
			Kel. Jogosari	1	16,67%
			Kec. Sukorejo	1	16,67%
Total					

Sumber: Data primer. 2015

Tabel 11 menunjukkan lahan responden yang semakin menyebar. Beberapa responden membeli lahan di lebih

dari satu desa. Sebanyak 37,04% responden membeli lahan pertanian di desa yang sama; 51,85% membeli lahan di desa yang berbeda namun masih dalam wilayah Kecamatan Pandaan; 18,52% membeli lahan di luar Kecamatan Pandaan.

**Tabel 12. Perlakuan Responden pada Lahan Pasca Pembebasan Lahan dan Pembangunan Tol Gempol-Pandaan**

No	Perlakuan pada Lahan	f	%	Luas (m <sup>2</sup> )
1	Pertanian dikerjakan sendiri	35	72,91%	108.257
2	Disewakan/ dikerjakan orang lain/ diwariskan	10	20,83%	31.316
3	Dijual/ dikavling	2	4,17%	7.228
4	Usaha diluar pertanian	1	2,08%	70
5	Bero	2	4,17%	3.212

Sumber: Data primer. 2015

Perlakuan responden setelah pembangunan tol cukup beragam. Sebanyak 72,91% responden masih mengolah lahan pertaniannya. Terdapat 20,83% responden yang tidak lagi mengolah lahannya, melainkan disewakan, dikerjakan orang lain dengan sistem paruhan, atau diwariskan ke anak mereka. Ada 4,17% responden yang menjual lahannya, dan 2,08% responden menggunakan lahannya untuk pembuatan batu bata serta 4,17% responden membiarkan lahannya bero.

**Tabel 13. Luas (Ha/tahun), Hasil (Kuintal, dan Produktivitas Lahan (Kuintal/Ha/Tahun)**

No	Jenis Tanaman	Luas	%	Hasil	%	Produkti vitas	%	
1	Padi:	Sebelum	43,10	-14,57	2721,85	-18,10	63,15	-4,14
		Sesudah	36,82		2229,10		60,53	
2	Kedelai:	Sebelum	8,06	30,53	71,15	106,04	8,83	57,87
		Sesudah	10,52		146,60		13,94	
3	Kacang hijau:	Sebelum	0,30	-38,93	4,00	-62,00	13,33	-37,73
		Sesudah	0,18		1,52		8,30	
4	Kacang tanah:	Sebelum	1,67	-53,06	10,70	-47,66	6,41	11,54
		Sesudah	0,78		5,60		7,15	
5	Jagung:	Sebelum	0,14	-39,43	0,750	-44,00	5,36	-7,65
		Sesudah	0,08		0,42		4,95	

Sumber: Data primer yang diolah. 2015

Tabel 13 menunjukkan perubahan hasil produksi petani pasca pembangunan tol yang secara umum menurun. Kacang hijau merupakan tanaman yang paling banyak menyusut produksinya dengan 62%. Penyusutan produksi padi adalah yang paling kecil karena tertutupi oleh bertambahnya responden yang bertanam padi tiga kali dan tertutupi oleh beberapa responden yang menyewa tanah pertanian. Kenaikan produksi hanya terjadi pada

kedelai. Produktivitas per hektar padi, kacang hijau dan jagung seluruhnya turun kecuali kedelai dan kacang tanah.

Proses pengerukan dan penggalian banyak dilakukan selama proses konstruksi yang menyebabkan gangguan dalam bertani muncul. Gangguan juga muncul pada tahap akhir ketika gangguan itu tidak terpikirkan akan kemunculannya. Terdapat 39,58% responden yang merasakan gangguan-gangguan dalam bertani. Penelitian dilapangan menemukan empat jenis gangguan yang dialami responden: irigasi, longsor material, akses ke lahan pertanian, dan tanah yang tidak dapat digunakan bertani lagi.

**Tabel 14. Gangguan dalam Bertani yang Dirasakan Responden**

No	Gangguan dalam Bertani	f	%
1	a. Merasakan gangguang	19	39,58%
	- Irigasi	10	20,83%
	- Gangguan masih terjadi	5	10,42%
	- Longsor material	2	4,17%
	- Gangguan masih terjadi	-	-
	- Akses ke lahan pertanian	11	22,92%
	- Gangguan masih terjadi	11	22,92%
	- Tanah tidak bisa digunakan bertani lagi	1	2,08%
	- Gangguan masih terjadi	1	2,08%
	2	b. Tidak merasakan gangguan	29

Sumber: Data primer. 2015

Sebanyak 20,83% responden mengalami gangguan terkait irigasi, separuhnya masih merasakan gangguan tersebut. Longsor material sempat dialami oleh 4,17% responden, namun setelah pengerjaan tol selesai gangguan tersebut tidak dirasakan lagi. Akses ke lahan pertanian menjadi sulit setelah jalan tol memotong lahan-lahn pertanian. Sebanyak 22,92% responden mengalami gangguan terkait akses ini. Ada 2,08% responden yang lahannya tidak bisa ditanami lagi, terjadi karena pasca kontrak sewa lahan limbah beton masih tertinggal dan belum dibersihkan.

**PEMBAHASAN**

**Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan Terhadap Kehidupan Sosial Petani**

Penelitian di lapangan menemukan bahwa terjadi penurunan jumlah petani yang mengindikasikan adanya gejala erosi komitmen pada kegiatan pertanian dan erosi komitmen pada lahan pertanian. Proses erosi komitmen ini berlangsung secara bertahap. Tahap awal erosi komitmen terjadi setelah pembebasan lahan. Terdapat 43,75% responden yang tidak melakukan pembelian lahan baru pasca dibebaskan, dan 38,09% dari kelompok ini tidak lagi bertani. Tahap berikutnya terjadi pada kelompok pembeli lahan baru. Komitmen mereka awalnya tinggi, sehingga tanah yang dibebaskan mereka ganti dengan lahan pertanian baru, namun kemudian mereka kurang bergairah dalam mengolah lahan lagi. Sebanyak 18,52% dari kelompok ini lebih memilih

menyewakan lahan pertanian ke petani lain atau menjualnya. Akumulasi dari gangguan-gangguan dalam bertani akibat pembangunan tol, usia dan lahan pertanian yang semakin jauh serta menyebar menjadi penyebabnya. Hasil penelitian mendapatkan sebanyak 52,08% responden lebih memilih untuk memiliki pekerjaan dengan upah tinggi daripada bertani dan memiliki lahan pertanian yang luas.

Menanggapi gejala erosi komitmen pada lahan dan kegiatan pertanian, Yunus (2008, 311-312) memiliki catatan tentang hal ini. Beberapa temuan Yunus mengenai faktor penyebab erosi komitmen tersebut, ditemukan juga dalam penelitian ini. Faktor-faktor tersebut adalah: usia; penyempitan lahan pertanian sehingga tidak memungkinkan untuk memberikan warisan kepada anaknya kecuali dari uang ganti rugi tersebut; tergiur untuk menjual lahan; banyaknya gangguan dalam bertani; hasil yang tidak memadai; serta karena ingin membangun rumah.

Tanda yang membekas dan paling signifikan dari adanya modernisasi dalam kaitannya pembangunan infrastruktur adalah partisipasi masyarakat pedesaan sebagai konsumen baru dan membeli inovasi teknologi yang akan mengubah hidup mereka (Woods, 2005:31). Perubahan gaya hidup juga dapat terjadi karena adanya transformasi spasial (Yunus, 2008: 288). Hasil penelitian menunjukkan adanya kenaikan rerata pengeluaran responden sebesar 0,85%. Kenaikan ini tidak besar, dan lebih disebabkan kenaikan harga barang, dibuktikan dengan kosumsi responden yang relatif tetap yang meliputi frekuensi makan sehari responden, frekuensi konsumsi daging/ ayam/ susu seminggu, dan jumlah pakaian yang dibeli setahun. Pengeluaran dan konsumsi responden lebih terlihat ketika responden memperoleh uang ganti rugi dari lahan yang dibebaskan. Mereka seperti mendapatkan uang kaget.

Terdapat niat baik dalam pembangunan untuk menjadikan lebih baik apa yang menjadi tujuan dari pembangunan tersebut. Tetapi pembangunan tidak bebas nilai (pengalaman sejarah, realitas keadaan yang sedang dihadapi, serta kepentingan pihak- pihak yang membuat keputusan pembangunan) dan berpandangan pada suatu konsep. Kesalahan pemilihan konsep yang hanya berdasarkan pada pencapaian- pencapaian makro dapat mengakibatkan ketidakadilan dan kemiskinan bagi sebagian masyarakat yang sedang membangun (Kana dalam Mardimin, 1996: 46). Pembangunan dapat menimbulkan kemiskinan, begitu pula dengan rendahnya pembangunan (Suharto, 2009: 7).

Penelitian di lapangan untuk mencari tahu apakah pembangunan tol yang banyak membebaskan lahan menimbulkan kemiskinan dalam hal kemudahan dalam pemenuhan kebutuhan pokok memberikan hasil 12,5%

responden mengalami kesulitan dalam pemenuhan kebutuhan pokoknya (4,17% merasa lebih sulit; 8,33% merasa jauh lebih sulit). Responden yang mengalami kesulitan dalam pemenuhan kebutuhan pokok pasca pembebasan lahan dapat dikelompokkan atas tiga sebab. Kelompok pertama, karena faktor manusia yang kurang bisa memanfaatkan uang ganti rugi yang diterima. Uang ganti rugi yang mereka terima hanya digunakan untuk keperluan konsumsi. Kelompok kedua, karena terlalu lama memperkarakan nilai ganti rugi. Gugatan mereka tidak berpengaruh banyak terhadap kenaikan nilai ganti rugi, sementara harga lahan dan barang-barang terus naik. Kelompok terakhir adalah karena adanya faktor lain seperti: gagal panen, gangguan dalam bertani, dan kesehatan. Kelompok responden yang merasakan pemenuhan kebutuhan yang semakin baik dikarenakan berkurangnya jumlah tanggungan dalam keluarga mereka dan bertambahnya jumlah anggota keluarga yang bekerja.

Hasil penelitian menunjukkan meningkatnya jumlah anggota keluarga responden yang bekerja. Rerata jumlah tanggungan responden sebelum pembangunan tol adalah 2,02 dan setelah itu menjadi 1,54. Rerata anggota keluarga selain responden yang bekerja sebelum pembangunan tol adalah 1,17 kemudian naik menjadi 1,42. Penurunan jumlah tanggungan responden terjadi pada 29,17% dan hanya terjadi kenaikan pada 4,17% responden. Sebanyak 22,92% responden mengaku anggota keluarganya yang bekerja bertambah banyak dan hanya 8,33% responden yang bertambah sedikit. Meningkatnya jumlah anggota keluarga responden yang bekerja dengan disertai menurunnya jumlah tanggungan responden dalam keluarga, memberikan gambaran bentuk adaptasi dalam keluarga responden dalam pemenuhan kebutuhan pokok pasca pembebasan lahan, sehingga tidak banyak dari responden tersebut yang mengalami kesulitan memenuhi kebutuhan pokok.

Pembangunan tol tidak banyak memberikan pengaruh kepada keamanan lingkungan, hanya 6,25% responden yang melapor merasakan gangguan keamanan karena perubahan rute jalan. Responden mengeluhkan jalan-jalan yang minim penerangan. Laporan gangguan keamanan ini tidak banyak, karena rute jalan yang diubah juga tidak banyak.

Penelitian-penelitian terdahulu terkait dampak penyempitan lahan pertanian terhadap kehidupan sosial budaya yang dilakukan Sujarwo, dkk. (1991: 113-116) mendapatkan terjadinya perubahan gotong royong dan pelemahan interaksi; serta Rusman, dkk. (1991: 128-132) juga mendapatkan perubahan gotong royong. Perubahan gotong royong di masyarakat tidak didapatkan selama penelitian, namun penurunan intensitas interaksi terjadi pada 4,17% responden. Terjadinya pelemahan interaksi lebih disebabkan karena beberapa jalur dialihkan.

Konflik kepentingan dalam pemanfaatan lahan pada wilayah periurban sangat banyak dan kompleks sifatnya yang menyangkut kehidupan sosial, dan ekonomi, budaya, politik spasial dan lingkungan (Yunus, 2008: 357-358). Dalam kaitannya pada pembangunan jalan tol, nilai ganti rugi lahan menjadi penyebab terbanyak munculnya konflik. Nilai ganti rugi yang dibawah harga pasaran menjadi penyebabnya. Ditemukan pula konflik antara keluarga responden terkait tanah warisan.

Munculnya konflik dengan disertai penurunan intensitas interaksi, mengindikasikan adanya gejala erosi kerekatan sosial. Yunus (2008: 292- 293) menyebutnya dengan gejala dekohesivitas sosial yang menurutnya adalah dampak dari proses transformasi spasial. Yunus menambahkan jika gejala dekohesivitas sosial terlihat sangat tipis antara proses transformasi spasial dari perspektif temporal, sehingga terkadang sangat sulit memaknai proses tersebut dengan dampak yang timbul sesudahnya maupun yang menyertainya dan sulit mengidentifikasinya, karena proses sosio-kultural merupakan suatu proses yang terus berjalan selama manusia masih ada dan gejala lain muncul bersamaan dengan berlangsungnya proses tersebut.

#### **Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan Terhadap Pertanian**

Dampak yang paling nyata dari adanya pembebasan lahan pertanian untuk pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan adalah alih fungsi lahan dari yang semula lahan pertanian tidak terbangun menjadi lahan terbangun dalam bentuk jalan, yang ini menjadikan lahan pertanian menyempit. Luas lahan yang dimiliki responden pada mulanya adalah 174.120 m<sup>2</sup>, kemudian dibebaskan seluas 80.969 m<sup>2</sup>. Lahan seluas 55.543 m<sup>2</sup> dibeli responden, namun erosi komitmen petani terhadap lahan dan kegiatan pertanian memperparah penyempitan lahan tersebut, dengan menyisakan 106.868 m<sup>2</sup> lahan pertanian yang masih diolah oleh responden.

BPS (2014:13) mendefinisikan petani gurem sebagai petani dengan penguasaan lahan kurang dari 0,5 Ha. Lahan yang dikuasai meliputi lahan milik sendiri ditambah lahan dari pihak lain dikurangi lahan yang berada dipihak lain. Lahan itu dapat berupa lahan pertanian maupun lahan bukan pertanian. Hasil penelitian mencatat jika terjadi kenaikan jumlah petani gurem sebesar 14,29%.

Berbagai perlakuan responden pada lahan pasca pembangunan tol telah disinggung sebelumnya, yang terjadi karena adanya erosi komitmen petani terhadap lahannya dan erosi komitmen petani terhadap kegiatan pertanian. Usia petani yang telah lanjut menjadi salah satu penyebabnya. Gangguan dalam bertani juga memberikan pengaruh. Ditemukannya petani yang menjual lahannya

menjadi bukti adanya gelitik dan godaan untuk menjual lahan.

Pembebasan lahan memaksa petani untuk memindahkan lahannya menjadi semakin jauh dan menyebar. Hasil penelitian mendapatkan kecenderungan petani untuk mencari lahan menjauhi pusat kegiatan wilayah (CBD). Mereka mencari lahan di daerah yang lebih kuat sifat kedesaannya dan lahan pertanian masih cukup luas.

Yunus (2008: 306-308) menyebut gejala perpindahan tersebut sebagai gejala pendesakan petani. Petani yang masih memiliki komitmen terhadap lahan pertanian atau kegiatan pertanian “terdepak” ke arah yang lebih jauh. Mereka mencari lahan yang lebih murah guna meningkatkan luas lahan garapan atau mendekati luas lahan garapan asal. Membeli lahan pada daerah yang dekat pusat kegiatan sangat tidak menguntungkan bagi petani, mengingat harga lahan yang tinggi sementara nilai ganti rugi yang diterima sangat pas. Sebanyak 40,74% membeli lahan dengan akses yang tidak baik.

Pendepakan petani sebagaimana yang dikemukakan Yunus tidak sama persis dengan yang didapatkan di lapangan. Yunus mengemukakan gejala pendepakan petani sebagai gejala perpindahan lahan pertanian yang diikuti dengan perpindahan petani. Hasil penelitian hanya mendapatkan perpindahan lahan pertanian tanpa disertai perpindahan tempat tinggal petani.

Penyempitan lahan pertanian dalam kaitannya terhadap pertanian akan meluber menimbulkan dampak-dampak lain. Luas lahan pertanian berbanding lurus dengan produksi hasil pertanian, yang artinya dengan semakin luas lahan dapat menghasilkan produk pertanian yang lebih banyak. Hilangnya lahan pertanian akan berpengaruh negatif pada produksinya (Yunus, 2008: 218). Kejadian penurunan hasil produksi pertanian ditemukan pula dari hasil penelitian. Padi, jagung, kacang tanah dan kacang hijau keseluruhannya turun dalam hal produksinya. Lahan pertanian yang semakin sempit sebagai penyebab utama penurunan hasil pertanian, diperparah dengan adanya gangguan-gangguan selama proses pembangunan tol. Faktor lain yang berpengaruh adalah lahan petani yang berpindah dan semakin menyebar yang menyebabkan petani harus beradaptasi terhadap kondisi daerah pertaniannya yang baru.

Terkait gangguan dalam bertani, hal ini baru muncul ketika proses konstruksi dimulai. Gangguan yang pertama kali muncul adalah gangguan terkait irigasi dan longsor material. Ini terjadi karena selama tahap awal konstruksi, penggalian dan pengerukan intens dilakukan. Gangguan terkait akses terhadap lahan muncul terakhir ketika pengerjaan jalan tol memasuki tahap akhir dan petani terlambat menyadari akan hal ini. Mereka harus menempuh jalan yang lebih jauh untuk sampai ke lahan

pertanian mereka. Terkait tanah yang tidak dapat digunakan lagi untuk bertani, hal ini terjadi karena petani tersebut menyewakan lahannya kepada pelaksana proyek untuk digunakan sebagai lokasi mengaduk beton. Pelaksana proyek meninggalkan limbah beton pada lahan dan belum mengambilnya setelah pembangunan selesai.

## PENUTUP

### Simpulan

Pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan yang membebaskan lahan 500 m<sup>2</sup> atau lebih untuk setiap petani menimbulkan dampak sosial pada petani berupa berkurangnya jumlah petani sebagai akibat adanya gejala erosi komitmen terhadap lahan dan kegiatan pertanian. Beberapa diantara mereka mencari pekerjaan lain, namun mereka yang tidak bekerja jumlahnya meningkat. Kenaikan harga barang yang terus terjadi, menjadikan pengeluaran mereka juga ikut sedikit meningkat, yang ini mempengaruhi pemenuhan kebutuhan pokok mereka. Sebagian dari mereka merasakan kesulitan dalam pemenuhan kebutuhan. Konsumsi mereka, tidak banyak berubah. Kerekatan sosial diantara mereka merenggang. Intensitas interaksinya sedikit berkurang, dan konflik-konflik bermunculan. Pengaruh lain yang juga muncul adalah gangguan keamanan di wilayah mereka.

Pembangunan jalan tol Gempol-Pandaan yang membebaskan lahan 500 m<sup>2</sup> atau lebih untuk setiap petani menimbulkan dampak pada pertanian berupa penyempitan lahan pertanian. Penyempitan ini selain disebabkan karena pembebasan lahan, juga disebabkan karena perlakuan-perlakuan petani pada lahannya sebagai akibat adanya erosi komitmen pada lahan dan kegiatan pertanian. Penyempitan lahan pertanian ini berpengaruh pada produksi dan produktivitas pertanian. Padi, jagung, kacang hijau, dan kacang tanah produksinya turun, dan hanya kedelai saja yang justru semakin naik. Pembebasan lahan juga menimbulkan suatu bentuk adaptasi dalam menjaga luas lahannya. Mereka mencari lahan yang harganya lebih murah dengan membeli lahan yang semakin jauh dari pusat kegiatan. Dampak dari pembangunan tol Gempol-Pandaan juga menimbulkan gangguan-gangguan dalam pertanian seperti, irigasi, longsor material, akses menuju lahan pertanian serta lahan pertanian yang tidak bisa lagi diolah.

### Saran

1. Bagi pelaksana dan pihak tol
  - a. Pelaksana untuk lebih teliti dalam melakukan pengukuran guna menghindari konflik.
  - b. Memperhatikan akses bagi penduduk bukan hanya jalan antar desa atau dusun tetapi juga akses menuju sawah.
  - c. Mengikutsertakan peran masyarakat sekitar dalam proses pembangunan dan pasca pembangunan.

2. Bagi Pemerintah
  - a. Mempertimbangkan dengan matang nilai ganti rugi guna menghindari konflik
  - b. Membentuk suatu lembaga *ad hoc* yang berfungsi mendampingi masyarakat selama proses pembangunan guna meminimalisir dampak, dan memberdayakan masyarakat pasca pembebasan lahan.
  - c. Membendung arus erosi komitmen pada lahan dan pertanian dengan menjadikan sektor pertanian menjadi sektor yang menjanjikan, karena temuan di lapangan terjadi gejala perembetan erosi komitmen lahan dan pertanian pada petani- petani lain yang lahannya tidak dibebaskan.
  - d. Mengawasi dan mengontrol kembali fungsi saluran irigasi.
  - e. Melakukan *cross- check* lapangan dan pengawasan yang lebih terkait kesesuaian tata ruang dan tata guna lahan

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- BPS Kabupaten Pasuruan. 2014. Potret Usaha Pertanian Kabupaten Pasuruan Menurut Subsektor.
- BPS Provinsi Jawa Timur. 2014. Analisis Sosial Ekonomi Petani Di Jawa Timur.
- Kana, N. L. 1996. Ketidakadilan dalam Pembangunan. Dalam J. Mardimin, Dimensi Kritis Proses Pembangunan di Indonesia (hal. 45- 54). Yogyakarta: Penerbit Kanisius.
- Rahardja, M. 2007. Sosiologi Pedesaan. Malang: UIN-Malang Press.
- Rusman, dkk. 1991. Dampak Sosial Budaya Akibat Menyempitnya Lahan Pertanian Daerah Jawa Tengah. Semarang: Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan
- Soemarwoto, O. 1997. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Soetomo, S. 2013. Urbanisasi dan Morfologi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Suharto, E. 2009. Kemiskinan dan Perlindungan Sosial di Indonesia. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Woods, M. 2005. Rural Geography. London: SAGE Publication Ltd.
- Yunus, H. S. 2008. Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinan Masa Depan Kota. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.