



Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian
(J - S E P)
(Journal of Social and Agricultural Economics)



PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TOL BANDA ACEH – SIGLI TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI PETANI DI KABUPATEN ACEH BESAR

THE EFFECT OF CONSTRUCTION BANDA ACEH - SIGLI TOLL ROAD ON THE SOCIO-ECONOMIC CONDITIONS OF FARMERS IN ACEH BESAR REGENCY

Noratun Juliaviani¹, Virda Zikria^{1*}, Elvira Iskandar¹

¹ Program Studi Agribisnis Fakultas Pertanian Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh, Indonesia

* Corresponding author's email: virdazikria@usk.ac.id

Submitted: 07/12/2023

Revised: 15/07/2024

Accepted: 31/07/2024

ABSTRACT

Infrastructure development, especially toll road construction, requires land availability. The infrastructure development process may affect people's daily lives. One of the infrastructures developed is the Banda Aceh-Sigli toll road. Land conversion changes the function of land from its former function to other uses so that it can have an impact on socio-economic changes in the surrounding population. The number of sub-districts in Aceh Besar Regency reaches 9 districts affected by land conversion. Of these districts, 60 samples were selected from 3 districts; Indrapuri, Cot Glie and Kuta Baro. This study examines the impact of conversion of paddy fields due to the construction of the Banda Aceh - Sigli Toll Road on the socio-economy of farmers using the Wilcoxon Signed Ranks Test. The results showed that the Banda Aceh-Sigli toll road development influenced social conditions only from environmental indicators while other indicators had no effect. As for economic conditions, toll road development affects the indicators of assets, land area, income and expenditure in the agricultural sector. While the other two indicators have no effect.

Keywords: socio-economic conditions, toll road construction, land use change

ABSTRAK

Pembangunan prasarana khususnya pembangunan jalan tol memerlukan ketersediaan lahan. Adanya pembangunan infrastruktur ini dapat mempengaruhi kehidupan masyarakat. Salah satu prasarana yang dikembangkan adalah jalan tol Banda Aceh-Sigli. Alih fungsi lahan mengubah fungsi lahan dari fungsi semula menjadi peruntukan lain sehingga dapat berdampak pada perubahan sosial ekonomi penduduk sekitarnya. Jumlah kecamatan di Kabupaten Aceh Besar mencapai 9 kecamatan yang terkena alih fungsi lahan. Dari jumlah kecamatan tersebut, dipilih 60 sampel dari 3 kecamatan yaitu Kecamatan Indrapuri, Cot Glie dan Kuta Baro. Kajian ini menelaah dampak konversi lahan sawah akibat pembangunan jalan Tol Banda Aceh – Sigli terhadap sosial ekonomi petani dengan menggunakan *Uji Wilcoxon Signed Ranks Test*. Hasil yang didapatkan bahwa pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli memberikan pengaruh terhadap kondisi sosial hanya dari indikator lingkungan sedangkan indikator lainnya tidak berpengaruh. Sedangkan untuk kondisi ekonomi, pembangunan jalan tol berpengaruh terhadap indikator aset, luas lahan, pendapatan serta pengeluaran pada sektor pertanian. Sementara dua indikator lainnya tidak berpengaruh nyata terhadap kondisi sosial ekonomi petani.

Kata kunci: kondisi sosial ekonomi, pengembangan jalan tol, perubahan penggunaan lahan



Copyright ©2024 by Author(s)

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International license. The views published in this journal are personal views of the authors and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions

How to Cite: Juliaviani, N., Zikria, V., Iskandar, E. (2024). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh – Sigli Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Petani di Kabupaten Aceh Besar. *JSEP: Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian (J-SEP)*, 17(2): 205-216.

PENDAHULUAN

Infrastruktur moda merupakan salah satu angkutan fisik yang berperan penting dalam meningkatkan taraf perekonomian nasional, seperti jalan tol. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 15 Setelah Tahun 2005, jalan tol merupakan jalan yang pemakainya harus membayar biaya untuk penggunaannya. Peraturan tersebut juga menyebutkan bahwa tujuan pembentukan jalan tol adalah untuk memajukan fasilitas penyebaran guna mendukung kemajuan ekonomi, khususnya di daerah-daerah yang telah berkembang. Pembangunan prasarana khususnya pembangunan jalan tol memerlukan ketersediaan lahan untuk pembangunan tersebut. Ruang yang tersedia saat ini semakin terbatas. Adanya pembangunan infrastruktur ini dapat mempengaruhi kehidupan masyarakat. Seperti pembangunan jalan tol yang mempengaruhi keadaan kawasan tidak hanya dari segi ekologis, tetapi juga dari segi sosial ekonomi masyarakat.

Salah satu prasarana yang dikembangkan adalah jalan tol Banda Aceh-Sigli. Pengembangan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli ialah salah satu unsur pokok Jalan Tol Trans Sumatera, Proyek Strategis Nasional (PSN) yang merangsang peningkatan ekonomi dan keadilan di Aceh. Membangun jalan tol membutuhkan tanah untuk mendukung konstruksi agar terjadi perubahan tanah. Alih fungsi lahan mengubah fungsi lahan dari fungsi semula menjadi peruntukan lain sedemikian rupa sehingga dapat berdampak pada perubahan sosial ekonomi penduduk sekitarnya.

Tol Banda Aceh - Sigli akan dibangun sejauh 74 km yang terbagi menjadi enam seksi, yakni Seksi 1 Padang Tiji-Seulimeum berjarak 25,2 km, Seksi 2 Seulimeum - Jantho berjarak 6,1 km, Seksi 3 Jantho - Indrapuri berjarak 16 km, Seksi 4 Indrapuri - Blang Bintang berjarak 14,7 km, Seksi 5 Blang Bintang - Kuto Baro berjarak 7,7 km, dan Seksi 6 Kuto Baro - Simpang Baitussalam berjarak 5 km. Pada tahun 2022, Jalan tol Banda Aceh - Sigli sepanjang 50 km telah dioperasikan sebanyak 3 seksi, yakni Seksi 2 Seulimeum - Jantho, Seksi 3 Jantho - Indrapuri, dan Seksi 4 Indrapuri - Blang Bintang. Salah satu daerah yang terkena dampak dari pengembangan jalan tol Banda Aceh Sigli yaitu Kabupaten Aceh Besar.

Wilayah persawahan di berbagai kecamatan memiliki total luas 25.691,93 hektar, dengan 127,89 hektar di antaranya sudah terkonversi. Kecamatan dengan luas persawahan terbesar adalah Seulimeum (3.504,00 hektar), diikuti oleh Indrapuri (2.921,84 hektar), dan Kuta Cot Glie (2.853,55 hektar). Kecamatan lainnya seperti Blang Bintang, Kuta Baro, dan Montasik juga memiliki luas lahan persawahan yang signifikan, masing-masing 1.155,13 hektar, 2.083,79 hektar, dan 2.095,65 hektar. Beberapa kecamatan seperti Darul Imarah, Darul Kamal, dan Ingin Jaya tidak mengalami konversi lahan, sementara kecamatan lain seperti Indrapuri, Kuta Cot Glie, dan Darussalam mengalami konversi cukup besar, dengan masing-masing 32,56 hektar, 25,36 hektar, dan 11,91 hektar lahan sawah yang terkonversi.

Jumlah alih fungsi lahan persawahan menjadi jalan tol di Kabupaten Aceh secara keseluruhan yaitu 127,89 Ha yang terdiri dari 9 kecamatan. Sawah di Kabupaten Aceh Besar sebagian besar merupakan sawah dengan pola irigasi tadah hujan dan semi teknis. Perubahan fungsi lahan sawah akan mempengaruhi sosial ekonomi petani yang menggunkan sektor pertanian sebagai sumber penghasilan pokok. Sektor pertanian yang menjadi sumber pendapatan utama penduduk untuk memenuhi kebutuhannya, alih fungsi lahan yang dialihkan untuk pembangunan infrastruktur, seperti pengembangan jalan tol Banda Aceh-Sigli, berimpresi pada sosial ekonomi petani. Maka dari itu dapat dilihat bahwa Urgensi dari latar belakang ini terletak pada pentingnya memahami dampak pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli terhadap kondisi sosial ekonomi

petani di Kabupaten Aceh Besar. Pembangunan infrastruktur, meski penting bagi peningkatan perekonomian dan mobilitas, membutuhkan alih fungsi lahan produktif, seperti sawah, yang menjadi sumber utama pendapatan petani. Konversi lahan ini mempengaruhi kesejahteraan masyarakat lokal, terutama sektor pertanian. Penelitian ini penting untuk menganalisis dampak tersebut guna menemukan keseimbangan antara pembangunan infrastruktur dan keberlanjutan ekonomi masyarakat agraris. Sejalan dengan penelitian Purwanti., (2020) menunjukkan bahwa sebagian besar petani mengalami peningkatan pendapatan setelah terjadi perubahan penggunaan lahan. Namun, ada juga sebagian petani yang mengalami penurunan pendapatan akibat kehilangan lahan pertanian dan kurangnya keterampilan yang sesuai dengan pekerjaan non-pertanian yang mereka lakukan. Berdasarkan latar belakang di atas maka objektif dari penelitian ini ialah untuk menganalisis dampak dari adanya konversi lahan persawahan menjadi jalan Tol Banda Aceh – Sigli terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi petani di Kabupaten Aceh Besar.

METODE PENELITIAN

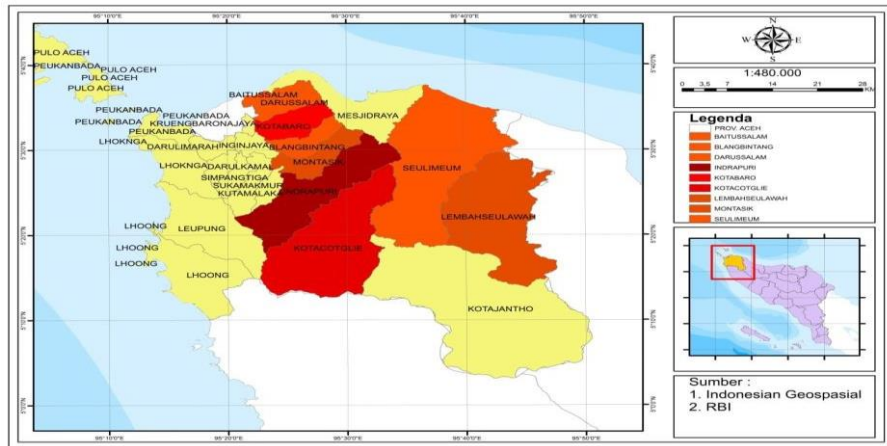
Data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah data sekunder dan primer. Data primer diperoleh langsung dari lapangan sedangkan data sekunder diperoleh dari berbagai sumber seperti BPS Provinsi Aceh, citra satelit atau data dari instansi terkait. Teknik pengumpulan data penelitian ini melalui kuesioner dengan menyusun pertanyaan tertutup dari jawaban yang diberikan dan meminta responden untuk mengisinya dengan memilih salah satu jawaban yang tersedia. Saat membuat kuesioner, variabel dibagi menjadi indikator, dan kemudian menjadi pertanyaan atau pernyataan. Indikator kondisi sosial ekonomi rumah tangga yang terkena pembangunan jalan tol Banda Aceh – Sigli ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Indikator Sosial Ekonomi

Indikator	Variabel
Sosial	a) Kesehatan
	b) Komunitas sosial
	c) Aksesibilitas
	d) Kondisi lingkungan
Ekonomi	a) Luas Lahan
	b) Aset
	c) Pendapatan
	d) Pengeluaran

Sumber : Koroglu et al (2019)

Unit analisis penelitian ini adalah rumah tangga petani. Populasi penelitian ialah seluruh petani di wilayah Aceh Besar yang terdampak konversi jalan tol. Jumlah kecamatan di Kabupaten Aceh Besar mencapai 9 kecamatan yang terkena alih fungsi lahan berbayar. Dari jumlah kecamatan tersebut, dipilih 3 kecamatan sebagai sampel acak sesuai dengan kriteria daerah konversi lahan terbesar. Sampel kemudian disasar berdasarkan total luas konversi lahan sawah terbesar yaitu 60 rumah tangga petani dari tiga kecamatan yaitu Kecamatan Indrapuri, Cot Glie dan Kuta Baro dengan jumlah sampel yang sama untuk setiap kecamatannya.



Gambar 1. Peta Daerah yang Terdampak Konversi Lahan Persawahan di Kabupaten Aceh Besar

Metode Analisis Data

Kajian ini menelaah dampak konversi lahan sawah akibat pembangunan jalan Tol Banda Aceh – Sigli terhadap sosial ekonomi petani. Analisis data menggunakan Uji Wilcoxon Signed Ranks Test yaitu sebuah tes hipotesis non- parametrik statistik yang digunakan ketika membandingkan dua sampel yang berhubungan untuk melihat perbedaan diantara sampel berpasangan tersebut. Uji *Wilcoxon* digunakan untuk menganalisis hasil-hasil pengamatan yang berpasangan dari dua data apakah terdapat perbedaan atau tidak. Uji ini merupakan alternatif pengganti dari Uji *Paired Sampel T-test* jika data ordinal. Adapun rumus Uji *Wilcoxon Signed Ranks Test* adalah sebagai berikut:

$$Z = \frac{J - \mu_J}{\sigma_J} = \frac{J - \frac{n(n+1)}{4}}{\sqrt{\frac{n(n+1)(2n+1)}{24}}}$$

Keterangan:

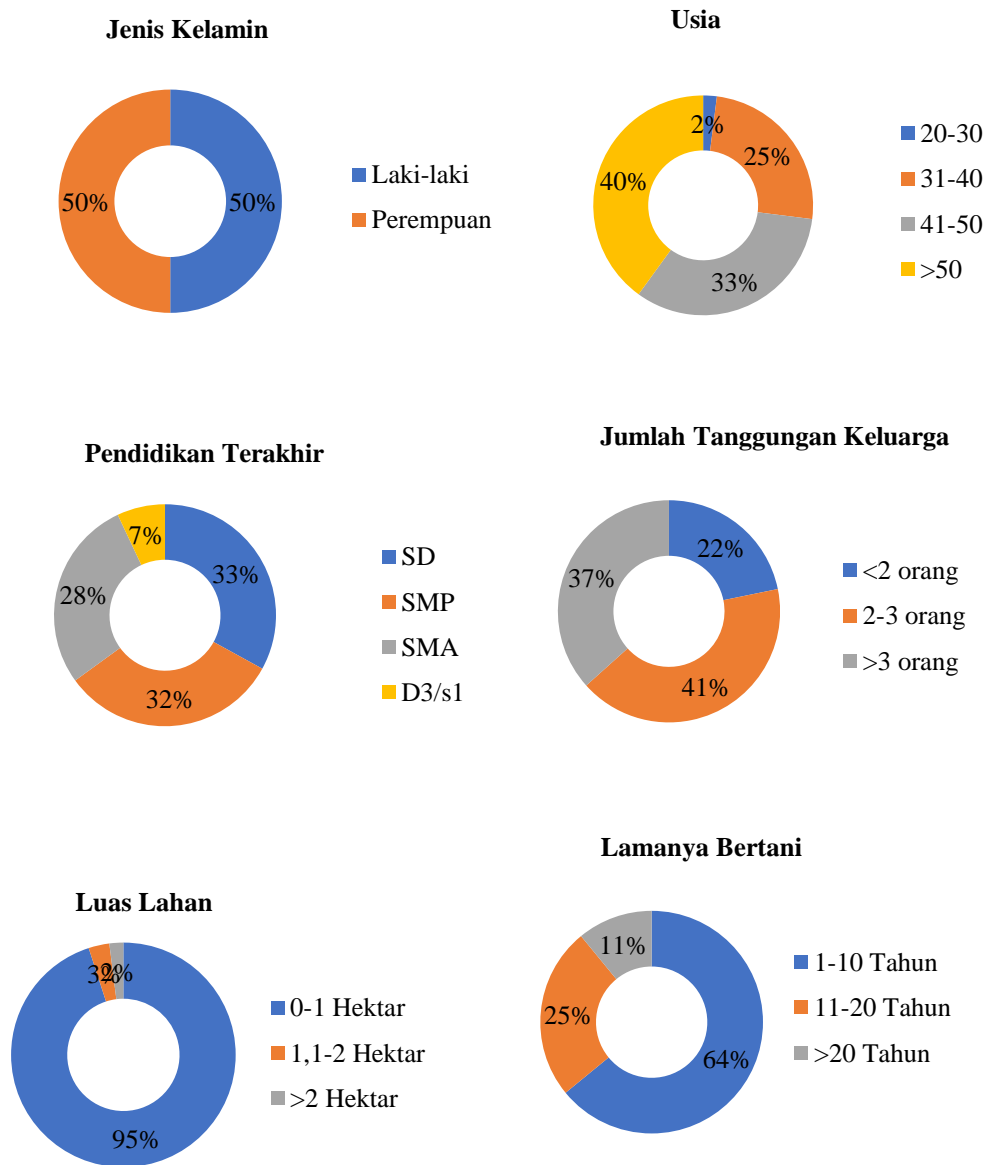
- Z = Uji normal hitung
- J = Jumlah Jenjang atau Rangking yang kecil
- μ_j = Rataan jenjang/ rangking
- σ_j = Simpangan baku jenjang/ranking

Analisis data yang didapatkan juga akan didukung secara deskriptif kualitatif melalui penggambaran fenomena keadaan sebenarnya, melaporkan apa adanya sesuai data-data yang diperoleh untuk kemudian diinterpretasikan secara kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden merupakan ciri-ciri atau informasi umum yang menjelaskan mengenai responden yang diteliti. Responden dalam penelitian ini sebanyak 60 petani padi sawah yang terkena dampak pembangunan jalan tol yang berada di Kabupaten Aceh Besar. Karakteristik responden pada penelitian ini terbagi dalam beberapa karakter yaitu: berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, pengalaman berusahatani, jumlah tanggungan keluarga dan luas lahan.



Gambar 2. Karakteristik Responden Petani

Gambar 2 menjelaskan karakteristik responden yang terdiri dari jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, jumlah tanggungan keluarga, luas lahan dan pengalaman Bertani responden. Untuk jenis kelamin, jumlah responden laki-laki dan perempuan sama sebanyak 30 orang. Hal ini menunjukkan bahwa petani padi sawah di Kabupaten Aceh Besar tidak didominasi oleh laki-laki atau perempuan akan tetapi jumlah responden memiliki proporsi yang seimbang, dimana petani di Kabupaten Aceh Besar tidak hanya dilakoni oleh laki-laki saja yang posisinya sebagai kepala keluarga untuk mencari nafkah, tetapi perempuan juga banyak yang menjadi sebagai petani untuk mata pencaharian utama mereka.

Rentang usia terkecil responden adalah 20 – 30 tahun dengan jumlah 1 orang. Responden termuda berdasarkan hasil kuesioner adalah 27 tahun. Mayoritas usia petani pada rentang usia >50 tahun sebanyak 24 orang. Hal tersebut dianggap bahwa

umur produktif petani di Kabupaten Aceh Besar yaitu pada rentang umur >50 tahun. Pernyataan tersebut diperkuat dengan penjelasan dari Badan Pusat Statistika (2010) bahwa populasi penduduk dengan nilai median di bawah 20 dapat digambarkan sebagai “muda”, median sebesar 30 atau lebih sebagai “tua”, dan populasi penduduk dengan median 20 sampai 29 sebagai usia “menengah”. Selanjutnya Umur responden dalam rentang 41-50 tahun sebanyak 20 orang dengan persentase 33%. Responden dengan rentang umur 31-40 tahun sebanyak 15 orang dengan persentase 25% . Penjelasan mengenai pengelompokan rentang umur yang berbeda- beda sebagai bukti bahwa berbagai macam rentang usia penduduk Kabupaten Aceh Besar yang bermata pencaharian sebagai petani. Susanti, Listiana (2016) menjelaskan bahwa petani umur 30-59 tahun memiliki fisik yang potensial untuk mendukung kegiatan usahatani, dinamis, kreatif, dan cepat dalam menerima inovasi teknologi baru. Petani berumur lebih dari 59 tahun memiliki kelebihan dalam hal pengalaman. Penduduk Kabupaten Aceh Besar yang bermata pencaharian sebagai petani memiliki umur yang berbeda-beda antar petani satu dan yang lainnya. Perbedaan umur setiap petani dapat mempengaruhi pola pikir dan kinerja dalam berusahatani.

Pengelompokan responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir petani Kabupaten Aceh Besar terbagi menjadi 3 kelompok yaitu Sekolah Dasar (SD) sebanyak 20 orang, Sekolah Menengah Pertama (SMP) sebanyak 19 orang, Sekolah Menengah Akhir (SMA) sebanyak 17 orang dan untuk D3/S1 sebanyak 4 orang. Tingkat pendidikan terakhir responden dapat dikatakan pada tingkat sedang berdasarkan kriteria yang dijelaskan Susanti, Listiana, & Widayat (2016) dibagi menjadi 3 kriteria, diantaranya: (1) Rendah (<7 tahun), (2) Sedang (7-9 tahun) dan (3) Tinggi (>9 tahun). Jumlah presentase tertinggi berdasarkan gambar di atas terdapat pada kelompok tingkat pendidikan terakhir SD yang mana dalam menempuh tingkat SD dibutuhkan waktu kurang lebih 6 tahun. Selanjutnya responden dalam menempuh tingkat pendidikan SMP / Sederajat membutuhkan waktu 3 tahun, sehingga dapat disimpulkan bahwa pendidikan terakhir petani Kabupaten Aceh Besar, termasuk dalam kategori sedang karena mayoritas penduduk menyelesaikan pendidikannya selama 7-9 tahun.

Jumlah tanggungan keluarga merujuk pada banyaknya individu atau orang yang bergantung pada seorang kepala keluarga dalam suatu rumah. Jumlah tanggungan keluarga ini akan berdampak pada jumlah pengeluaran harian yang harus dikeluarkan oleh kepala keluarga. Selain itu, memiliki jumlah tanggungan yang signifikan akan menghasilkan beban ekonomi yang besar. Tanggungan dalam konteks keluarga dapat mencakup istri dan anak-anak, serta bisa termasuk keluarga atau saudara dekat yang tinggal bersama responden. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah tanggungan responden di Kabupaten Aceh Besar dapat di lihat pada gambar di atas, dimana Jumlah tanggungan responden bervariasi, mayoritas tanggungan adalah 2-3 orang dengan jumlah responden 25 orang. Jumlah tanggungan keluarga >3 orang sebanyak 22 responden dan jumlah tanggungan keluarga <2 orang sebanyak 13 orang responden. Hal ini disebabkan karena usia responden yang didominasi usia lanjut sehingga banyak anak dari responden yang telah menikah.

Mayoritas luas lahan petani berada pada rentang 0 – 1 Ha sebanyak 57 orang. Berbanding terbalik dengan jumlah responden dengan luas lahan >2 Ha hanya 1 orang dan luas lahan 1,1 – 2 Ha berjumlah 2 orang. Luas lahan yang dikelola petani mempengaruhi hasil produksi usahatani. Wahyu Apriliyawati (2017) semakin luas lahan yang dimanfaatkan akan semakin banyak produksi yang dihasilkan. Luas lahan yang

dimanfaatkan sebagai lahan pertanian di Kabupaten Aceh Besar telah dibagi menjadi petakan-petakan dengan luas yang berbeda-beda, karena masyarakat di Kabupaten Aceh Besar masih menganut tradisi membagi luas lahan yang dimiliki untuk dibagikan kepada ahli warisnya sehingga luas lahan yang diterima semakin sempit. Penyempitan lahan tersebut tidak dapat dijadikan kendala dalam penurunan hasil produksi, seperti yang dijelaskan) Manyamsari Ira (2014) Pengelolaan usaha tani pada lahan sempit seharusnya tidak hanya berorientasi pada peningkatan hasil produksi dan produk yang dibutuhkan pasar, tetapi juga harus mampu menciptakan pasar, efisien, dan memiliki daya saing.

Pengelompokan responden berdasarkan lama berusahatani dalam 3 kelompok rentang skala 1 – 10 tahun sebanyak 6 orang, 11 – 20 tahun sebanyak 11 orang dan >20 tahun sebanyak 43 orang. Berdasarkan pengelompokan tersebut dapat diketahui bahwa petani Kabupaten Aceh Besar sudah lama menekuni usahatani. Alasan setiap responden untuk mempertahankan usahatannya berbeda-beda, namun sebagian besar beralasan bahwa usahatani merupakan pekerjaan utamanya, tidak terikat dengan atasan sehingga petani sendiri yang menentukan dan berwewenang atas lahan yang dikelolanya, petani juga beranggapan bahwa meskipun dalam usahatani terdapat kerugian namun berdasarkan pengalaman lebih sering mengalami keuntungan, jadi tidak ada alasan untuk meninggalkan usahatani dan alasan lainnya karena sudah warisan atau turun temurun sehingga penghasilan utama keluarga berasal dari usahatani sebagaimana yang telah dipaparkan pada alasan pertama petani tetap melanjutkan usahatannya. Hal tersebut menunjukkan bahwa semakin lama pengalaman yang didapatkan dalam berusahatani semakin baik pemahaman dalam budidaya padi sawah, sedangkan pengalaman petani yang baru juga besarnya sama dengan petani yang mendapatkan pengalaman, hal ini dimungkinkan daerah tersebut masih dalam tahap memunculkan lagi semangat dalam bertani padi sawah.

Tabel 2. Hasil analisis Wilcoxon Dampak Pembangunan Tol di Kabupaten Aceh Besar

Variabel	Koefisien	Asymp. Sig. (2-tailed)
Luas lahan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-5,456 ^b	0,001
Asset sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-3,464 ^b	0,001
Pendapatan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-3,273 ^b	0,001
Pengeluaran pertanian sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-2,524 ^b	0,012
Pengeluaran pangan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-0,577 ^c	0,564
Pengeluaran non pangan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-1,732 ^b	0,083
Kesehatan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-0,447 ^b	0,655
Komsos sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-2,100 ^b	0,072
Akses sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-2,000 ^b	0,056
Lingkungan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol	-3,606 ^c	0,001

Sumber: Data Primer diolah, 2024

Hasil analisis data menunjukkan bahwa variabel aset dengan angka probabilitas (0.001), pendapatan petani menghasilkan angka probabilitas (0.001), pengeluaran kegiatan pertanian (0.012) dan lingkungan (0.001) lebih kecil dari 0.05 sehingga untuk keempat variabel tersebut terdapat perbedaan sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol. Sedangkan 4 variabel lainnya yaitu pengeluaran pangan, pengeluaran non pangan, kesehatan, interaksi/komunitas sosial dan aksesibilitas memiliki probabilitas yang lebih besar dari 0.05 sehingga keempat variabel ini tidak mengalami perubahan dengan

adanya pembangunan jalan tol. Kondisi sosial rumah tangga yang terkena proyek jalan tol dapat dilihat berdasarkan indikator sebagai berikut.

1) Kesehatan

Pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli tidak menunjukkan pengaruh pada perubahan kesehatan masyarakat di Kabupaten Aceh Besar baik dari segi jenis penyakit maupun durasi mengalami gangguan kesehatan. Artinya, dengan adanya pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli, tidak berpengaruh terhadap penyakit dan intensitas sakit yang diderita oleh masyarakat. Selaras dengan Anggia (2021) pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto tidak mempengaruhi kondisi kesehatan masyarakat secara signifikan.

2) Komunitas sosial

Salah satu alasan sekelompok orang mendirikan organisasi sosial yaitu untuk alasan sosial. Berdasarkan hasil penelitian, adanya pembangunan jalan tol tidak mempengaruhi lokasi komunitas sosial yang mereka tekuni seperti pengajian, wirid dsb. Jenis organisasi sosialnya tidak berubah, begitu pula dengan lokasi dimana cenderung dilakukan di meunasah gampong masing-masing. Serta tidak ada konflik internal maupun eksternal yang terjadi. Sama halnya dengan hasil kajian Herry (2023) pembangunan jalan tol MKTT memberikan dampak pada aspek sosial maupun ekonomi. Pada aspek sosial yang ditemukan adalah tidak didapati terjadinya konflik baik internal maupun eksternal dengan adanya jalan tol. Dan kegiatan tetap terlaksana seperti biasanya.

3) Aksesibilitas

Akses yang dimaksud adalah kemudahan yang dilakukan untuk menempuh suatu tujuan. Dalam hal ini, akses terbagi ke dalam akses ke pasar, sekolah, tempat ibadah, tempat bekerja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akses yang dirasakan masyarakat setelah adanya jalan tol tetap sama dikarenakan pembangunan jalan tol tidak mempengaruhi aksesibilitas warga untuk melakukan kegiatan atau rutinitasnya. Pembangunan jalan tol tidak mempengaruhi aksesibilitas warga, terutama yang berkaitan dengan jarak tempuh dan kendaraan yang digunakan, baik untuk menuju tempat kerja maupun tempat aktivitas keseharian lainnya. Perubahan jarak tempuh tidak terjadi akibat pembangunan jalan tol. Nasrudin (2019) pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera memberikan dampak positif karena dapat mempermudah aksesibilitas antar wilayah.

4) Lingkungan

Pada indikator sosial masyarakat yang terdampak pembangunan jalan tol, aspek lingkungan menjadi satu-satunya yang mengalami perubahan sebelum dan sesudah adanya jalan tol. Dimana dengan adanya jalan tol, kondisi jalan dalam desa menjadi rusak parah akibat masuknya transportasi atau alat angkut untuk kebutuhan pembangun jalan tol. Permasalahan lainnya yang dialami warga adalah dengan kerap terjadinya banjir akibat pembangunan jalan tol. Sumaryoto(2010)mengatakan bahwa dampak negatif terhadap kondisi fisik lainnya adalah dengan berkurangnya daerah resapan air. Daerah yang merupakan resapan air berupa sawah tadah hujan, setelah wilayah tersebut menjadi jalan tol, tentu dampak yang terjadi akan ditanggung masyarakat sekitar yakni akan menerima aliran air hujan pada waktu musim penghujan, bila tidak ada langkah-langkah pengendalian air maka banjir akan sering terjadi di kawasan tersebut.

Selain kondisi sosial, kondisi ekonomi warga Aceh Besar juga mengalami perubahan dari sebelum sampai setelah pembangunan jalan tol. Kondisi ekonomi yang dimaksud dalam penelitian ini antara lain pendapatan, aset yang dimiliki, pengeluaran tiap bulan di daerah penelitian.

1. Luas Lahan

Berdasarkan hasil penelitian, luas lahan yang dimiliki masyarakat Kabupaten Aceh Besar mengalami perubahan dengan adanya pembangunan jalan tol. Pada penelitian ini, lahan dispesifikasikan pada lahan sawah. Sehingga petani yang sawahnya terdampak alihfungsi menjadi jalan tol akan mengalami perubahan terhadap luas lahan yang dimiliki. Rata-rata luas lahan yang dimiliki petani yaitu 0.5-1 Ha. Namun setelah pembangunan jalan tol, luas lahan yang dimiliki rata-rata turun menjadi 50% bahkan ada yang tidak lagi memiliki lahan. Selaras dengan yang dihasilkan dalam penelitian Triana (2020) dalam hasil kajiannya juga menyampaikan akibat pembangunan jalan tol menimbulkan beberapa permasalahan. Seperti pada lahan sawah semakin berkurangnya lahan pertanian yang mereka miliki.

2. Pendapatan

Berdasarkan hasil penelitian, secara umum pendapatan masyarakat yang terkena jalan tol mengalami perubahan dengan banyaknya lahan sawah yang beralih fungsi menjadi jalan tol, maka menghilangkan sumber mata pencaharian bagi sebagian besar masyarakat di lokasi penelitian yang menyebabkan semakin menurunnya penghasilan yang diperoleh tiap bulan dengan rata-rata penurunan sebanyak 91 % dimana rata-rata pendapatan sebelum pembangunan jalan tol yaitu Rp 3.828.500,- dan sesudah pembangunan menjadi Rp 2.002.500,-. Zarina (2014) sebagian besar penduduk pendapatannya menurun setelah pembebasan lahan. Sedangkan dari segi kebutuhan keluarga sebagian besar penduduk merasa pemenuhan kebutuhan primernya sama saja seperti sebelum pembebasan lahan.

3. Aset

Kondisi ekonomi yang mengalami perubahan lainnya yaitu pada aset yang dimiliki seperti kendaraan dan toko. Perubahan tersebut terjadi karena uang ganti rugi lahan sawah yang mereka terima dialihkan untuk pembelian kendaraan dan alat elektronik. Sebagian besar juga menggunakan uang tersebut untuk merenovasi rumah, memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dan membeli rumah atau lahan dengan jumlah yang lebih kecil. Suci (2014) ganti rugi pembangunan jalan tol dari hasil penjualan lahan rata-rata masyarakat menggunakan untuk membangun dan memperbaiki rumah serta aset lainnya.

4. Pengeluaran

Pengeluaran pada penelitian ini dibagi menjadi 3 kategori yaitu pengeluaran untuk sektor pertanian, pengeluaran pangan dan pengeluaran non pangan. Untuk pengeluaran sektor pertanian terdapat perbedaan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol. Hal tersebut berkaitan dengan lahan sawah yang telah dialihkan menjadi jalan tol sehingga sebagian besar petani sudah tidak memiliki lahan sawah atau menjadi lebih kecil ukuran yang dimiliki. Sehingga dengan berkurangnya lahan yang dimiliki maka akan mempengaruhi kebutuhan terkait pertanian yang dibutuhkan yaitu dengan penurunan 73% dimana pengeluaran sebelum pembangunan jalan tol Rp 2.600.000,- dan sesudah pembangunan hanya sebesar Rp 1.500.000,-. Selanjutnya untuk pengeluaran pangan dan non pangan seperti untuk kebutuhan listrik, BBM dan lain-lain tidak terpengaruh oleh adanya pembangunan jalan tol.) Fitri(2018) sebelum adanya jalan tol, pendapatan masyarakat dan responden tinggi begitu juga dengan pengeluaran

pertanian. Setelah adanya jalan tol, pendapatan rendah begitu juga pengeluaran pertanian. Sedangkan pengeluaran lainnya tidak mengalami perubahan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tol Banda Aceh Sigli dilihat melalui dua aspek yaitu sosial dan ekonomi. Pada aspek sosial indikator yang digunakan adalah kesehatan, aksesibilitas, komunitas sosial dan lingkungan. Sedangkan dari aspek ekonomi, indikator yang digunakan adalah asey, luas lahan, pendapatan, pengeluaran sektor pertanian, pengeluaran pangan dan non pangan. Pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli mempengaruhi aspek sosial hanya dari indikator lingkungan sedangkan untuk aspek ekonomi, pembangunan jalan tol mempengaruhi dari indikator aset, luas lahan, pendapatan, serta pengeluaran sektor pertanian. Saran yang dapat diberikan melalui kajian ini adalah perlu adanya peran pemerintah terkait monitoring dan evaluasi setelah pembangunan jalan tol sehingga permasalahan-permasalahan yang timbul akibat pembangunan jalan tol agar segera bisa ditanggulangi dan diatasi terutama terkait kerusakan lingkungan dan pendapatan petani yang terkena dampak pembangunan jalan tol.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Universitas Syiah Kuala yang telah mendanai penelitian ini melalui penelitian PNBK Skema Asisten Ahli

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti, S. P. (2014). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Cikampek-Palimanan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kecamatan Kalijati Kabupaten Subang. *Universitas Pendidikan Indonesia*.
- Butar - butar, H. W. dan E. R. (2023). Dampak Sosial Dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Mktk Terhadap UMKM Pasar Bengkel Kabupaten Serdang Bedagai. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan*, 7, (190–200). <https://doi.org/10.58258/jisip.v7i1.4118/http://ejournal.mandalanursa.org/index.php/JISIP/index>
- Fitri, N. N. (2018). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat. *Univesitas Jember*.
- Hadiyanti, A. F. (2021). Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bebekan Kecamatan Taman Kabupaten Sidoarjo. *UNESA*.
- Howley, Buckley, Donoghue, C. O. (2015). Explaining the economic “irrationality” of farmers’ land use behaviour: the role of productivist attitudes and non- pecuniary benefits. *Ecological Economics*, 186–193.
- Koroglu Aysun, Ranasinghe, J. A. (2019). Comparison of Coastal Vulnerability Index applications for Barcelona Province. *Ocean and Coastal Management. Ocean and Coastal Management*.
- Manyamsari Ira, M. (2014). Karakteristik Petani dan Hubungannya dengan Kompetensi Petani Lahan sempit. *Agriseip*, 15(2), 58–74.
- Nasrudin, M. R. (2019). Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera terhadap ALih Fungsi Lahan Masyarakat. *Universitas Islam Negeri*.
- Okky Fransila Arganata, D. F. S. (2022). The impact of toll road exit infrastructure

- development on land use and land values in adjacent areas (Case: eastern toll road exit in Probolinggo Regency). *Journal of Sustainability Science and Technology*, 2(1), 1–12. <https://doi.org/10.23960/josst.v2i1.15>
- Pemerintah RI. (2021). *Peraturan Pemerintah RI Tentang Jalan Tol*.
- Sudiyarto, P. N. I. (2019). The Impact of Agricultural Land Conversion To Toll Roads On Farmers “Perception and Welfare. *Asian Journal of Management Sciences & Education*, 8(1).
- Sumaryoto. (2010). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 161–168(2), 1.
- Susanti, Listiana, W. T. (2016). Pengaruh Umur Petani, Tingkat Pendidikan dan Luas Lahan Terhadap Hasil Produksi Tanaman Sembung. *Jurnal Tumbuhan Obat Indonesia*, 9(2).
- Triana Rosalina Noor, Ali Hamdan, Saifuddin, M. A. F. (2020). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kec. Wringinanom, Kec. Kedamean, Kec. Driyorejo Kabupaten Gresik). Blokagung Banyuwang. *Prosiding Seminar Nasional & Temu Ilmiah Jaringan Peneliti IAI Darussalam Blokagung Banyuwang*.
- Undang-Undang No.1 tahun. 2011. Tentang Penetapan Dan Alih Fungsi Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan*. (n.d.).
- Yogi Makbul, N. L. (2021). The Effect of Toll Road Development on Agricultural Land Conversion in Indonesia: An Empirical Analysis. *International Journal of Modern Agriculture*, 1(1).
- Yurike Sugara, Ayub Putri, A. D. (2023). Analisis Sebaran Konversi Lahan Pertanian di Kecamatan Muara Bangka Hulu Kota Bengkulu. *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian (J-SEP)*, 206–214(2), 16.
- Zarina. (2014). Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat. *UNESA*, 50–57.

Halaman ini sengaja dikosongkan