

## DAMPAK PENGADAAN TANAH TERHADAP PERUBAHAN PENGUNAAN LAHAN DAN KONDISI SOSIAL MASYARAKAT

Nurul Azmy D. Tantja<sup>1</sup>, Westi Utami<sup>2</sup>, Mujiyati<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Sekolah Tinggi Pertanian Nasional, Yogyakarta, Indonesia

[nazmhy@gmail.com](mailto:nazmhy@gmail.com)<sup>1</sup>, [westiutami@stpn.ac.id](mailto:westiutami@stpn.ac.id)<sup>2</sup>, [mujiati.budiyono@yahoo.co.id](mailto:mujiati.budiyono@yahoo.co.id)<sup>3</sup>

---

### ABSTRAK

---

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perubahan penggunaan lahan dan kondisi sosial masyarakat yang terjadi akibat pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api di Kecamatan Tanete Rilau. Penelitian dilakukan melalui metode kualitatif deskriptif untuk mengetahui dampak sosial masyarakat, sementara analisis spasial untuk memetakan perubahan penggunaan lahan. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara kepada responden kunci, observasi serta interpretasi citra Sentinel tahun 2015 dan 2021. Pemetaan perubahan penggunaan lahan dilakukan melalui analisis overlay peta penggunaan lahan tahun 2015 dengan 2021. Hasil penelitian menunjukkan pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api berdampak pada berkurangnya lahan pertanian yakni sawah seluas 37,77 Ha maupun tegalan seluas 12,40 Ha. Pembangunan juga berimplikasi terhadap menurunnya kualitas lingkungan bahkan memunculkan bencana banjir. Selain itu, pembangunan juga merubah kondisi sosial masyarakat diantaranya terjadi alih fungsi pekerjaan, menurunnya lahan garapan petani serta terbatasnya jaringan transportasi karena pembangunan rel kereta. Pembangunan juga mengakibatkan perubahan morfologi serta terganggunya sistem irigasi yang berimplikasi pada terkumpul air/genangan pada lahan pertanian, kondisi inilah yang menyebabkan petani mengalami gagal panen. Mitigasi dampak yang kurang terencana sejak awal pembangunan berimplikasi pada menurunnya kondisi sosial masyarakat serta degradasi lingkungan.

**Kata Kunci:** Lahan; Pengadaan Tanah; Pembangunan; Alih Fungsi Lahan.

*Abstract: This study aims to analyze changes in land use and social conditions of the community that occur due to land acquisition for the construction of railway facilities and infrastructure in Tanete Rilau District. The research was conducted using descriptive qualitative methods to determine the social impact of the community, while spatial analysis was to map changes in land use. Data collection was carried out through interviews with key respondents, observation and interpretation of Sentinel imagery in 2015 and 2021. Overlay analysis of land use maps from 2015 to 2021 was carried out to map land use changes. The results showed that the construction of railway facilities and infrastructure had an impact on the reduction of agricultural land, namely 37.77 hectares of rice fields and 12.40 hectares of dry fields. The development also has implications for the declining quality of the environment, even causing floods. The impact of the development also changes the social conditions of the community, including the change of job functions, the decline in farmers' arable land and the limited transportation network due to the construction of railroads. The development also results in changes in morphology and disruption of the irrigation system which has implications for the accumulation of water/puddles on agricultural land. This condition causes farmers to experience crop failure. Unplanned impact mitigation since the beginning of development has implications for the decline in social conditions of the community and environmental degradation.*

**Keywords:** Land Acquisition; Development; Land Use Change.



#### Article History:

Received: 29-08-2021

Revised : 04-09-2021

Accepted: 05-09-2021

Online : 11-09-2021



*This is an open access article under the  
CC-BY-SA license*

## A. LATAR BELAKANG

Sulawesi Selatan merupakan salah satu wilayah yang diprioritaskan untuk dilaksanakan Proyek Strategis Nasional (PSN) yaitu pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api Makassar-Parepare. Dengan pembangunan ini diharapkan mampu menjawab problematika yang selama ini dihadapi masyarakat dalam mengembangkan wilayah Makasar hingga Parepare.

Infrastruktur yang dibangun harapannya mampu meningkatkan dan mempermudah konektivitas antardaerah, mengurangi ketimpangan pembangunan, mengurangi kemacetan, menekan biaya transportasi serta dapat meningkatkan perekonomian masyarakat (Sukwika, 2018; Hartatik, 2019; Harsono & Syafri, 2020; Direktorat Jenderal Kereta Api Kementerian Perhubungan, 2021). Sebagai upaya mewujudkan pembangunan jalur rel kereta api dengan panjang  $\pm 136,3$  Km ini tentu saja dibutuhkan lahan yang dalam hal ini dilakukan melalui proses pengadaan tanah untuk pembangunan bagi kepentingan umum.

Pengadaan tanah yang dilaksanakan untuk pembangunan sarana prasarana rel kereta api ini sebagian besar memanfaatkan lahan pertanian masyarakat (Rusdianto, 2021). Di satu sisi pengadaan tanah pada lahan pertanian memberikan kemudahan bagi instansi yang membutuhkan tanah dalam proses perencanaan, persiapan maupun pelaksanaan pengadaan tanah.

Beberapa kemudahan dan keuntungan tersebut diantaranya nilai ganti kerugiannya relatif lebih rendah, tidak banyak ditemukan aksi demonstrasi serta tidak perlu memindahkan rumah maupun komunitas ke lokasi baru. Akan tetapi dampak negatif pengadaan tanah di lahan pertanian tentunya dapat mengakibatkan menurunnya luas lahan pertanian yang berimplikasi pada penurunan pendapatan petani, penurunan produktivitas pertanian, ancaman ketahanan pangan maupun meningkatnya angka pengangguran (Nurfadillah, 2016; Kustiningsih, 2017; Schneider et al., 2020; Darwis, 2020; Utami et al., 2021).

Selain itu, pembangunan yang kurang memperhatikan kondisi fisik/morfologi wilayah juga dapat berimplikasi terhadap degradasi lingkungan bahkan dapat menimbulkan bencana (Rosana, 2018). Dalam hal ini maka dengan adanya pembangunan, di satu sisi dapat mendorong percepatan dan peningkatan perekonomian (Miswanto, 2018; Harsono & Syafri, 2020), namun di sisi lain dapat menimbulkan ketidakberlanjutan ekosistem lingkungan maupun merosotnya kondisi kehidupan masyarakat (Handayani, et al., 2016; Fitrianti, 2018; Suntoro, 2019).

Studi dampak pengadaan tanah serta kehidupan masyarakat pasca pembangunan memiliki peran penting agar pengambil kebijakan maupun akademisi mampu merumuskan solusi yang tepat. Kajian empiris secara mendalam terkait pengadaan tanah baik di Indonesia sebagaimana dampak pembangunan bandara YIA terhadap penurunan pendapatan sebagian petani (Utami et al., 2021) maupun di Cina yakni pasca pengadaan tanah dan pembangunan dengan menerapkan pemukiman kembali dan pemulihan kehidupan masyarakat yang justru mampu mengentaskan kemiskinan (Li et al., 2021) memberikan kontribusi terhadap bagaimana semestinya pengadaan tanah dilakukan.

Dalam konteks pengadaan tanah untuk pembangunan jalur rel kereta api Makasar - Parepare kajian terkait dampak masyarakat telah dilakukan Darwis (2020) pada Kecamatan Sopeng, kajian serupa terkait dampak pembangunan rel kereta api Makasar-Parepare terhadap perekonomian juga diteliti oleh Asmiyati (2015). Akan tetapi kajian terkait dampak pengadaan tanah terhadap perubahan

penggunaan lahan serta dampak sosial masyarakat di Kecamatan Tanete Rilau belum dilakukan penelitian sebelumnya.

Mendasarkan kondisi sebagaimana tersebut di atas maka kajian ini bertujuan: Pertama, melakukan analisis dampak pengadaan tanah pada perubahan penggunaan lahan melalui analisis spasial dengan memanfaatkan citra satelit sentinel multitemporal; Kedua, melakukan analisis perubahan kondisi sosial masyarakat pasca pembangunan sarana prasarana kereta api di Kecamatan Tanete Rilau Kabupaten Barru. Kajian dan pemetaan ini harapannya mampu menjadi bahan dalam merumuskan kebijakan pengadaan tanah maupun pembangunan agar di dalamnya memasukkan unsur mitigasi untuk mencegah dampak buruk yang dapat ditimbulkan, sehingga pembangunan yang dilaksanakan mampu mewujudkan masyarakat serta lingkungan yang berkelanjutan.

## **B. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, penyajian data secara deskriptif untuk mengkaji dampak sosial pembangunan sarana prasarana rel kereta api. Sementara analisis spasial digunakan untuk memetakan perubahan penggunaan lahan yang terjadi pada daerah pembangunan dan daerah di sekitarnya. Beberapa data dalam kajian ini diperoleh melalui wawancara terhadap informan yang terkena dampak pengadaan tanah sarana prasarana rel kereta api yakni masyarakat terdampak (petani/petani penggarap yang tanah garapannya terkena pembangunan) dan wawancara kepada pemerintah desa/kelurahan. Kedua pihak yang diwawancara ini harapannya dapat memberikan informasi secara mendalam terhadap dampak perubahan sosial yang terjadi akibat pembangunan, serta melakukan crosscek terhadap analisis data perubahan penggunaan lahan yang dikaji oleh peneliti.

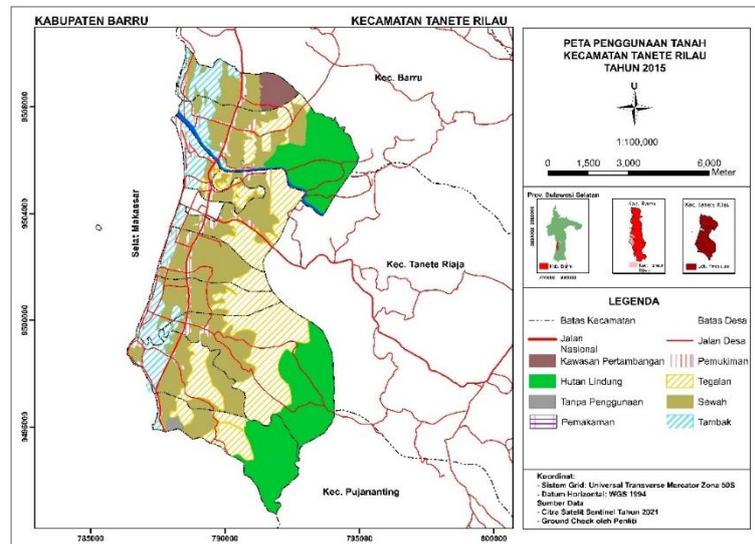
Sebagai upaya memetakan perubahan penggunaan lahan yang terjadi akibat pembangunan sarana prasarana rel kereta api maka dilakukan analisis spasial yakni *overlay (superimposed)* terhadap data penggunaan lahan sebelum dan setelah pengadaan tanah. Data yang digunakan untuk memperoleh peta penggunaan lahan adalah citra sentinel tahun 2015 dan citra sentinel tahun 2021. Sebagai upaya mengekstrak data digital citra sentinel tahun 2015 dan 2021 maka dilakukan interpretasi secara visual dengan memperhatikan sembilan kunci interpretasi (rona/warna, bentuk, ukuran, tekstur, pola, tinggi, bayangan, situs dan asosiasi). Selanjutnya dari kedua peta penggunaan tanah tersebut dilakukan *overlay* untuk memetakan perubahan yang terjadi antara tahun 2015 sampai tahun 2021. Analisis tersebut selanjutnya dapat menyajikan data luasan tanah yang dialihfungsikan untuk pembangunan maupun data luasan tanah yang telah berubah di sekitar lokasi pembangunan sarana prasarana rel kereta api.

## **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1. Perubahan Penggunaan Lahan yang Digunakan Untuk Pembangunan Infrastruktur Sarana dan Prasarana Kereta Api**

Pembangunan sarana prasarana kereta api yang memanjang dan membentang di Kecamatan Tanete Rilau mengenai 9 dari 10 desa/kelurahan yang ada. Sembilan desa/kelurahan tersebut mencakup Desa Garessi, Desa Lipukasi, Kelurahan Tanete, Desa Tellumpanua, Desa Pao-Pao, Desa Corawali, Desa Pancana, Desa Lalabata dan Desa Lasitae. Untuk memetakan penggunaan lahan sebelum pengadaan tanah/pembangunan sarana prasarana rel kereta api maka peneliti menggunakan citra sentinel yang memiliki kemampuan resolusi spasial 10 m. Berdasarkan analisis citra secara visual (*digitasi on screen*), maka klasifikasi penggunaan lahan

di Kecamatan Tanete Rilau ini dapat diklasifikasikan menjadi: kawasan pertambangan, hutan lindung, lahan terbuka, pemakaman, pemukiman, tegalan, sawah dan tambak. Hasil analisis penggunaan lahan di Kecamatan Tanete sebelum adanya pembangunan sarana prasarana rel kereta api dapat dilihat pada Gambar 1 berikut.



**Gambar 1.** Peta Penggunaan Lahan Tahun 2015/Sebelum Pembangunan Sarana Prasarana Rel Kereta Api

Dari hasil analisis spasial sebagaimana gambar 1, penggunaan lahan di desa/kelurahan yang terkena pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api di Kecamatan Tanete Rilau disajikan sebagaimana Tabel 1 berikut.

**Tabel 1.** Jenis Penggunaan Lahan di Lokasi Pengadaan Tanah Infrastruktur Sarana dan Prasarana Kereta Api Tahun 2015

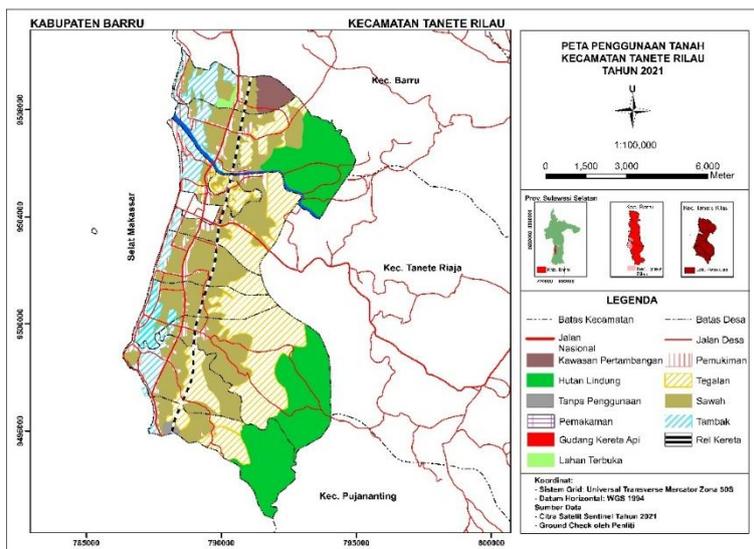
No.	Jenis Penggunaan	Luas (Ha)	%
1	Hutan Lindung	1844,49	22,83
2	Kawasan Pertambangan	143,55	1,78
3	Pemukiman	480,07	5,94
4	Sawah	2713,70	33,58
5	Tambak	787,71	9,75
6	Tegalan	2082,51	25,77
7	Pemukaman	1,02	0,01
8	Tanpa Penggunaan	27,94	0,35
<b>Jumlah</b>		<b>8080,98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan Tabel 1, penggunaan tanah di desa/kelurahan lokasi pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api didominasi lahan pertanian yang terdiri dari sawah seluas 2713,70 Ha (33,58%) dan tegalan seluas 2082,51 Ha (25,77%). Kondisi ini menunjukkan bahwasanya lahan pertanian khususnya sawah menjadi salah satu komoditas unggulan di Kecamatan Tanete Rilau. Dari data kependudukan juga menunjukkan bahwasanya masyarakat di Kecamatan ini sebagian besar bekerja sebagai petani, buruh/petani penggarap sehingga sektor agraris menjadi salah satu pekerjaan pokok dan sumber penghasilan utama bagi masyarakat. Selain untuk pertanian, seluas 1844,49 Ha (22,83%) merupakan hutan lindung dan kawasan pertambangan seluas 143,55 Ha (1,78%). Kondisi geografis Kecamatan Tanete Rilau yang berada

di sepanjang Selat Makassar dengan morfologi berupa dataran rendah dimanfaatkan masyarakat untuk budidaya tambak sehingga di Kecamatan ini terdapat hamparan tambak seluas 787,71 Ha (9,75%).

### a. Penggunaan tanah tahun 2021

Pembangunan sarana prasarana kereta api berupa jalur rel kereta maupun gudang penyimpanan berimplikasi terhadap berubahnya penggunaan lahan. Berdasarkan analisis terhadap data citra sentinel tahun 2021 maka penggunaan lahan yang terjadi akibat pembangunan sarana prasarana rel kereta api disajikan sebagaimana Gambar 2 berikut.



Gambar 2. Peta Penggunaan Tanah Tahun 2021

Penggunaan lahan di desa/kelurahan yang sebagai lokasi pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api di Kecamatan Tanete Rilau terbagi dalam beberapa penggunaan sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 2 berikut.

Tabel 1. Jenis Penggunaan Tanah di Lokasi Pembangunan Infrastruktur Sarana dan Prasarana Kereta Api Tahun 2021

No.	Jenis Penggunaan	Luas (Ha)	%
1	Hutan Lindung	1844,49	22,83
2	Kawasan Pertambangan	143,55	1,78
3	Pemukiman	608,74	7,53
4	Sawah	2553,36	31,60
5	Tambak	755,15	9,34
6	Tegalan	2070,17	25,49
7	Pemakaman	1,02	0,01
8	Tanpa Penggunaan	26,18	0,32
9	Lahan Terbuka	36,74	0,45
10	Rel Kereta	48,78	0,60
11	Gudang Kereta	2,80	0,03
<b>Jumlah</b>		<b>8080,98</b>	<b>100</b>

Berdasarkan analisis data sebagaimana tersaji pada tabel 2, maka terjadi penurunan luasan lahan pertanian jika dibandingkan dengan luasan sebelum pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api. Berkurangnya

jumlah lahan pertanian ini disebabkan karena terjadinya alih fungsi dari lahan pertanian menjadi lahan terbangun meliputi pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api dan pemukiman. Selain beralih fungsi menjadi lahan terbangun, lahan pertanian ini juga beralih fungsi menjadi lahan terbuka, khususnya lahan pertanian yang berada di sepanjang jalan nasional.

Kondisi ini sejalan dengan hasil kajian dari Marlianawati, dkk (2019) yang menyatakan bahwa pengadaan tanah untuk pembangunan kepentingan umum menyebabkan masyarakat kehilangan lahan pertanian. Hal ini juga terjadi pada penggunaan lahan tambak seluas 755,15 Ha (9,34%) yang mengalami penurunan luasan jika dibandingkan dengan penggunaan lahan sebelum pembangunan. Berkurangnya luasan tambak ini disebabkan karena sebagian dialihfungsikan untuk pemukiman. Alih fungsi lahan pertanian menjadi pemukiman tidak dapat dihindari karena semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat akan rumah tinggal. Kondisi ini juga didorong oleh faktor harga tanah pertanian yang jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan harga tanah non pertanian sehingga masyarakat lebih memilih lahan pertanian untuk dialihfungsikan (Lestari, 2019).

### b. Perubahan penggunaan tanah untuk pembangunan

Tuntutan pembangunan, pertumbuhan ekonomi serta pertumbuhan penduduk semakin mendesak lahan pertanian merupakan hal yang tak terelakkan. Kondisi ini juga terjadi di lokasi kajian, dimana kebutuhan pembangunan untuk pembangunan sarana prasarana rel kereta api berimplikasi terhadap alih fungsi lahan. Berdasarkan analisis data citra multitemporal yakni tahun 2015 dan tahun 2021, maka telah terjadi alih fungsi lahan di Kecamatan Tanete Rilau sebagaimana tersaji pada pada Tabel 3 berikut.

**Tabel 3.** Perubahan Penggunaan Tanah di Kecamatan Tanete Rilau yang digunakan untuk pembangunan Infrastruktur Sarana dan Prasarana Kereta Api

No.	Jenis Penggunaan	Luas (Ha) 2015	Pembangunan Rel (Ha)	%	Pembangunan Gudang (Ha)	%
1	Sawah (jml Total)	<b>2713,7</b>	<b>34,97</b>	<b>1,29</b>	<b>2,80</b>	<b>0,1</b>
	a. Desa Garessi	<b>0</b>	5,21	2,33		
	b. Desa Lipukasi	223,28	9,51	2,02		
	c. Desa Tanete	470,04	7,08	7,80		
	d. Desa Tellumpanua	90,73	0,62	0,18	2,80	0,83
	e. Desa Pao-Pao	336,18	3,45	0,87		
	f. Desa Corawali	394,38	2,47	0,92		
	g. Desa Lalabata	268,37	6,63	1,77		
		374,72				
2	Tegalan (jml Total)	<b>2082,5</b>	<b>12,40</b>	<b>0,60</b>		
	a. Desa Pacana	<b>1</b>	10,63	5,45		
	b. Desa Lasitae	194,93	1,77	0,74		
		239,49				
3	Lahan Terbuka (jml Total)	<b>27,94</b>	<b>1,41</b>	<b>5,04</b>		
	a. Desa Lasitae	27,94	1,41	5,04		

Berdasarkan Tabel 3, diketahui bahwa lahan sawah merupakan salah satu jenis penggunaan lahan yang paling banyak digunakan untuk pembangunan jalur rel kereta api yakni mencapai total luasan hingga 34,97 Ha (1,29%) dan 2,80 Ha (0,1%) untuk pembangunan gudang kereta. Sementara untuk tegalan juga mengalami penurunan luasan hingga 12,40 Ha (0,60%). Dua jenis penggunaan lahan yakni sawah maupun tegalan merupakan sumber penghidupan masyarakat di Kecamatan ini. Dengan berkurangnya luas lahan garapan masyarakat tentu saja dapat mempengaruhi penurunan pendapatan masyarakat petani. Selain itu dengan berkurangnya luasan lahan garapan baik sawah maupun tegalan juga berimplikasi terhadap berubahnya pekerjaan masyarakat yang menggantungkan hidupnya pada sektor pertanian.

Dampak dari alih fungsi lahan ini tentunya tidak hanya berimplikasi terhadap aspek fisik semata, akan tetapi juga dapat berpengaruh terhadap kondisi perekonomian maupun kehidupan sosial masyarakat. Kondisi berubahnya lahan dan berimplikasi pada berubahnya aspek sosial masyarakat yang terjadi pada pembangunan rel kereta api Makassar - Parepare ini juga terjadi pada pembangunan lain di Indonesia sebagaimana kajian Azizah (2018); Kustiningsih (2017) yang mengkaji dampak pembangunan bandara internasional di Yogyakarta maupun kajian Lestari (2019) sebagaimana kajiannya di Janeponto.

## **2. Dampak Perubahan Penggunaan Tanah Terhadap Lingkungan**

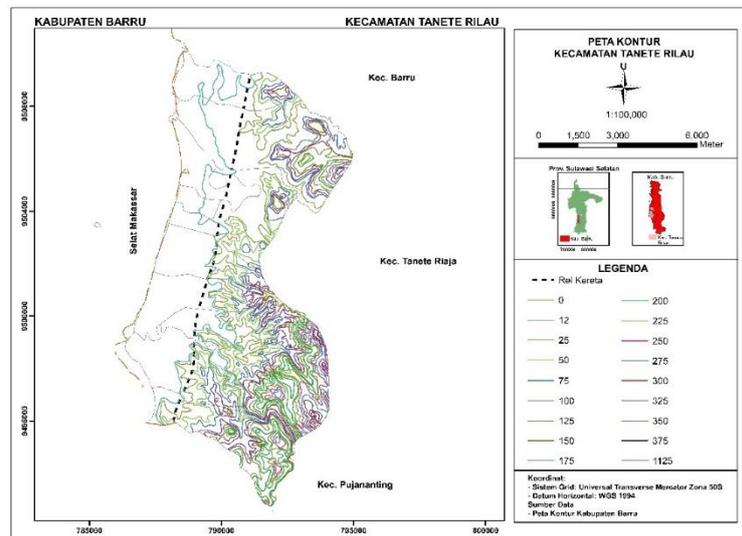
Pembangunan sarana prasarana rel kereta api di Kecamatan Tanete Rilau tidak hanya berdampak fisik terhadap berubahnya penggunaan lahan. Perubahan tata guna lahan tersebut akan berdampak terhadap manusia dan kondisi lingkungannya (Widayanti 2010). Pembangunan yang dilaksanakan yakni dengan meninggikan jalur rel kereta api di tengah lahan pertanian masyarakat, menyisakan persoalan bagi lahan pertanian maupun area di sekitar pembangunan. Jika tidak segera diatasi, meningkatnya alih fungsi lahan ini akan menimbulkan dampak negatif seperti polusi udara, dan berkurangnya daerah resapan air yang dapat memicu terjadinya bencana banjir (Risnawati 2011). Pembangunan jalur kereta api yang kurang mempertimbangkan secara detail aspek morfologi/kontur wilayah dan saluran air berimplikasi terhadap terganggunya keseimbangan lingkungan. Dalam kajian ini peneliti melakukan observasi dan wawancara dengan Kepala Desa/Kelurahan di Kecamatan Tanete Rilau, untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api.

### **a. Banjir**

Banjir merupakan salah satu dampak negatif yang ditimbulkan dari pembangunan rel kereta. Belum terbangunnya saluran air di masing-masing sisi rel memicu terjadi banjir di daerah persawahan dan juga beberapa jalan desa yang dilalui pembangunan rel kereta. Kepala Desa Tellumpanua menjelaskan bahwa belum adanya saluran air yang terbangun mengakibatkan terjadinya banjir di sawah-sawah yang berada di sekitar lokasi rel kereta. Lebih lanjut beliau menjelaskan ketika hujan turun, air hujan membawa serta tanah yang berada di sisi rel sehingga mengakibatkan sawah yang berada di sekitar lokasi pembangunan mengalami kerusakan hingga gagal panen.

Posisi rel kereta di Kecamatan Tanete Rilau terletak lebih tinggi dari penggunaan lain serta ketiadaan saluran irigasi menyebabkan air tergenang di sawah-sawah yang berada di sekitar lokasi pembangunan rel kereta. Kondisi topografi di sekitar lokasi pembangunan rel dengan ketinggian yang berbeda-

beda juga berimplikasi pada terakumulasinya debit air pada wilayah yang lebih rendah. Pada titik tertentu, debit air yang tertampung berlebihan tersebut merusak sawah dan tanaman pertanian masyarakat. Kondisi topografi wilayah kajian yang digunakan sebagai pembangunan sarana prasarana kereta api Makassar-Pare-pare disajikan sebagaimana Gambar 3 berikut.



**Gambar 3.** Peta Kontur Kecamatan Tanete Rilau

Berdasarkan Peta Kontur Kecamatan Tanete Rilau, wilayah sebelah barat rel kereta api merupakan daerah yang terbelah rata, sedangkan bagian timur merupakan daerah dengan ketinggian yang bervariasi mulai dari 25 m hingga 1.125 m. Sebelum pembangunan rel kereta api, ketika debit air berlebih di wilayah sebelah barat terutama ketika turun hujan, air akan mengalir ke daerah yang lebih rendah yaitu menuju wilayah timur. Setelah pembangunan rel kereta yang membelah wilayah pertanian menjadi 2 bagian, maka sawah di wilayah sebelah barat rel akan tergenang cukup parah. Meskipun tampaknya kondisi ini menyebabkan debit air di sisi sebelah timur rel justru berkurang dan baik bagi persawahan pada sisi wilayah tersebut namun berdasarkan hasil observasi lapangan dan wawancara, kondisi ini juga berdampak buruk bagi persawahan di sebelah timur. Hal ini disebabkan karena jalur aliran air pada sisi sebelah timur rel juga tertutup akibat adanya pembangunan rel. Akibatnya kedua wilayah mengalami dampak genangan dan banjir yang sama-sama merusak lahan persawahan. Pembangunan rel kereta api yang membelah sawah dan meninggikan jalur rel kereta api di Kecamatan Tanete Rilau disajikan sebagaimana Gambar 4 berikut.



**Gambar 4.** Peninggian Jalur Rel Kereta Api Di Kecamatan Tanete Rilau

### **b. Meningkatnya Harga Jual Tanah**

Pembangunan memiliki dua sisi yang berbeda di satu sisi dapat berdampak terhadap menurunnya kualitas lingkungan namun di sisi lain pembangunan juga memberikan dampak positif bagi masyarakat. Salah satu dampak positif tersebut yakni meningkatnya harga tanah di sekitar pembangunan. Menurut (Masykuroh & Rudiarto (2016), alih fungsi lahan pertanian yang kemudian diikuti dengan pembangunan memicu terjadinya kenaikan harga lahan. Hal ini sejalan dengan pernyataan Kepala Desa Lipukasi yang menjelaskan bahwa nilai ganti rugi pengadaan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api mempengaruhi harga pasar lahan pertanian di seluruh desa. Nilai ganti kerugian yang lebih tinggi dari harga pasar ini dijadikan sebagai salah satu patokan harga tanah. Harga jual sawah yang dulunya berkisar antara Rp45.000,00 sampai Rp50.000,00 per meter persegi meningkat menjadi Rp55.000,00 sampai Rp65.000,00 per meter persegi. Dengan meningkatnya harga tanah ini tentunya mampu meningkatkan kepemilikan asset yang dimiliki oleh masyarakat (In et al., 2016).

### **c. Tanah Sisa**

Pengadaan tanah pembangunan sarana prasarana kereta api berimplikasi terhadap timbulnya tanah sisa. Saat kajian dilakukan, problematika terkait tanah sisa belum mendapat penyelesaian secara bijak. Kepala Desa Garesi menyatakan beberapa warga yang memiliki tanah sisa akibat pengadaan tanah tidak dapat mengusahakan lagi tanahnya karena terlalu sempit. Kepala Desa Lipukasi juga mengungkapkan bahwa masyarakat mengeluhkan sertipikat atas tanah sisa yang dimiliki belum diterbitkan. Hal ini berimplikasi pada pembayaran Pajak Bumi dan Bangunan dimana luasannya masih sama dengan sebelum adanya pengadaan tanah. Dalam konteks ini maka masyarakat cukup dirugikan akibat penyelesaian permasalahan tanah sisa yang tidak tuntas oleh instansi yang membutuhkan tanah. Pengaturan mengenai tanah sisa sendiri telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021. Dalam pasal 70 dijelaskan bahwa tanah sisa yang luasnya tidak lebih dari 100 m<sup>2</sup> dan tidak dapat difungsikan dapat diberikan ganti kerugian. Sedangkan tanah sisa yang luasnya lebih dari 100 m<sup>2</sup> dapat diberikan ganti kerugian setelah dikaji oleh tim pelaksanaan pengadaan tanah, instansi yang memerlukan tanah dan tim teknis terkait yang dituangkan dalam berita acara hasil kajian tanah sisa.

### 3. Dampak Sosial Bagi Masyarakat Terdampak

Dalam kajian ini peneliti melakukan wawancara dengan beberapa responden yakni masyarakat terdampak untuk mengetahui dampak sosial akibat pengadaan tanah. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwasanya dengan hadirnya pembangunan sarana prasarana rel kereta api telah merubah kondisi sosial masyarakat khususnya terkait pekerjaan. Lahan pertanian sebagai tumpuan hidup masyarakat yang telah berubah fungsi menjadi rel kereta api maupun menjadi gudang penyimpanan berimplikasi terhadap berubahnya pekerjaan yang awalnya sebagai petani menjadi wiraswasta. Selain itu semakin sempitnya lahan garapan yang dimiliki juga berimplikasi terhadap menurunnya pendapatan masyarakat sehingga harus memiliki pekerjaan sampingan untuk menunjang keberlanjutan hidup. Dari hasil wawancara dengan responden tabel 4 disajikan kondisi pekerjaan masyarakat sebelum dan setelah adanya pengadaan tanah.

**Tabel 4.** Daftar Pekerjaan Informan

No	Nama Informan	Pekerjaan Sebelum Pengadaan Tanah	Pekerjaan Saat Ini	Pekerjaan Sampingan
1	Hasan Arifin	Pensiunan PNS	Pensiunan PNS	Petani Penggarap
2	Nasruddin	Petani Penggarap	Wiraswasta	-
3	Nurdin	Petani Penggarap	Petani Penggarap	Menjual Ikan
4	Tamrin	Petani	Petani	Tukang Kayu
5	Yomi Setiawan	Petani Pengarap	Petani Penggarap	-

Di dalam kajian ini selain melakukan kajian terhadap kondisi penghidupan masyarakat, peneliti juga melakukan kajian dampak sosial dengan mendasarkan beberapa variable yang dikaji oleh Burdge (1998). Variabel tersebut terbagi ke dalam tiga kategori yaitu dampak komunitas, dampak individu dan keluarga serta dampak kebutuhan infrastruktur.

#### a. Dampak Komunitas

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa petani penggarap memiliki kekhawatiran karena lahan garapan semakin menurun, bahkan salah satu petani penggarap yang terdampak pembangunan gudang penyimpanan menyatakan sawah garapannya merupakan satu-satunya sumber penghidupan bagi keluarganya. Adapun sebagian responden lain menyatakan pasrah terhadap pembangunan tersebut, karena tidak memiliki daya untuk menolak. Pembangunan ini berimplikasi terhadap berubahnya sumber penghidupan petani serta menurunnya nilai upah yang diterima petani penggarap. Bagi petani penggarap, pengadaan tanah bermakna kehilangan sumber penghidupan sebab tidak mendapatkan ganti kerugian karena tidak memiliki tanah. Sedangkan bagi pemilik tanah, uang ganti kerugian yang diperoleh dapat dijadikan sebagai modal usaha atau dapat digunakan untuk membeli sawah/lahan garapan yang baru. Dengan demikian, para petani penggarap dapat dikategorikan sebagai kelompok rentan, meskipun memiliki tingkatan derajat yang berbeda (Ghatak, 2011). Menurut UU Nomor 2 Tahun 2012, masyarakat terdampak pengadaan tanah hendaknya memiliki kehidupan yang minimal sama dengan kondisi sebelum pengadaan tanah. Selain itu, menurut regulasi internasional apabila instansi yang membutuhkan tanah memperoleh pendanaan dari *world bank* maupun ABD (*Asean Development Bank*) maka dampak sosial yang kemungkinan dapat terjadi harus sudah terpetakan dan dilakukan mitigasi oleh instansi yang membutuhkan tanah. Kedua regulasi ini

memiliki filosofi yang sama yakni dengan hadirnya pengadaan tanah maupun pembangunan yang terjadi pada suatu wilayah diharapkan mampu memberikan kebermanfaatan bagi masyarakat. Sebagai wujud penanggulangan terhadap dampak sosial ini maka upaya pemulihan menjadi salah satu program yang wajib dilakukan oleh instansi yang membutuhkan tanah. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui berbagai bentuk pendampingan, pelatihan maupun pemberdayaan masyarakat agar pasca pengadaan tanah masyarakat memiliki kehidupan lebih baik (Utami et al., 2021).

### **b. Dampak Individu dan Keluarga**

Pembangunan gudang kereta api maupun rel kereta api berdampak pada berkurangnya lahan garapan yang dikerjakan para petani penggarap, kondisi ini tentu berimplikasi terhadap kondisi ketahanan individu maupun ketahanan keluarga. Luas lahan garapan sebelum dan setelah adanya pembangunan gudang kereta api seperti pada Tabel 5 berikut.

**Tabel 5.** Luas Lahan Garapan Petani Penggarap Sebelum dan Setelah Pembangunan

No	Nama Informan	Luas Lahan Garapan Sebelum Pembangunan (Ha)	Luas Lahan Garapan Setelah Pembangunan (Ha)
1	Hasan Arifin	2	0,5
2	Nasruddin	1	0
3	Nurdin	2	0,5
4	Tamrin	0,85	0,04
5	Yomi Setiawan	0,04	0,02

Para petani penggarap menyampaikan dengan adanya pembangunan ini sangat mempengaruhi jumlah pendapatan yang dihasilkan. Kustiningsih, (2017) dalam kajiannya menyampaikan bahwasanya dengan menurun/hilangnya lahan garapan maka hilanglah pula pekerjaan masyarakat. Sebagai upaya mempertahankan hidup dan membantu perekonomian keluarganya sebagian besar petani penggarap mencari tambahan penghasilan melalui pekerjaan sampingan. Selain itu terdapat pula petani penggarap yang terpaksa harus mencari pekerjaan baru. Hal ini dikarenakan sawah garapannya sudah tidak ada lagi akibat pembangunan gudang kereta api.

### **c. Dampak Kebutuhan Infrastruktur**

Pembangunan rel kereta api yang melintas di sepanjang Kecamatan Tanete Rilau serta pembangunan gudang penyimpanan telah merubah morfologi maupun aksesibilitas masyarakat. Pembangunan tersebut berimplikasi terhadap terganggunya saluran drainase yang menyebabkan banjir di sekitar area persawahan. Terhadap kondisi ini masyarakat yang harus menerima dampak buruk yakni gagal panen. Rusaknya jaringan irigasi ini tentu harus menjadi perhatian bagi instansi yang membutuhkan tanah. Sehingga pembangunan jaringan irigasi baru hendaknya segera dibangun agar debit air yang melimpah di saat musim hujan tidak mengakibatkan bencana.

Infrastruktur lain yang cukup terdampak akibat pembangunan ini ialah aksesibilitas jalan. Dengan adanya perlintasan kereta ini maka beberapa aksesibilitas jalan terputus, sehingga masyarakat harus menempuh perjalanan lebih lama untuk mengakses lokasi pekerjaan, lokasi sekolah, pasar maupun pusat-pusat perekonomian lainnya. Hal ini tentu menimbulkan permasalahan

bagi masyarakat yakni selain membutuhkan waktu tempuh lebih lama, biaya transportasi pun semakin meningkat. Pembangunan jalur rel kereta api yang cukup tinggi tersebut juga memisahkan kehidupan masyarakat yang sebelumnya dapat berkomunikasi dan bersosialisasi dengan mudah menjadi terhalang bahkan terputus. Dalam konteks ini maka sangat penting kiranya Ketika melakukan perencanaan pengadaan tanah, maka pemetaan dampak sosial yang kemungkinan dapat terjadi sebagaimana tersebut di atas sudah terpetakan, sehingga solusi seperti pembangunan jaringan irigasi ataupun pembangunan jalan underground/underpass dapat dilakukan untuk menekan dampak sosial yang terjadi pada masyarakat.

#### **D. SIMPULAN DAN SARAN**

Pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana kereta api berdampak pada perubahan penggunaan lahan di Kecamatan Tanete Rilau. Salah satu penggunaan lahan yang paling tinggi mengalami perubahan yakni lahan pertanian yakni sawah mengalami penurunan luas hingga 37,77 Ha, tegalan seluas 12,40 Ha. Dengan menurunnya lahan garapan ini berimplikasi terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat, sebagian petani beralih fungsi pekerjaan karena sumber penghidupan utamanya yakni sawah terkena pengadaan tanah. Selain itu kelompok rentan lainnya yakni petani penggarap juga mengalami penurunan pendapatan dikarenakan lahan sawah yang sebelumnya digarap luasannya menurun cukup drastis. Pembangunan rel kereta api yang dibangun cukup tinggi juga mengubah kondisi morfologi wilayah serta merubah sistem drainase/irigasi yang sebelumnya terjaga dengan baik. Pembangunan yang dilaksanakan dengan kurang memperhatikan aspek keberlanjutan ini berdampak terhadap degradasi lingkungan bahkan memunculkan bencana baru bagi masyarakat yakni banjir.

Pembangunan sarana prasarana rel kereta api Makassar-Pare-pare ini di satu sisi memberikan keuntungan bagi masyarakat yakni harga tanah semakin meningkat serta memudahkan konektivitas antar wilayah, akan tetapi dampak sosial serta lingkungan yang kurang termitigasi secara baik berimplikasi terhadap menurunnya kondisi sosial serta lingkungan yang harus diderita oleh masyarakat. Sebagai upaya agar persoalan pasca pengadaan tanah dapat diminimalisir, maka sebaiknya upaya pemetaan kondisi lingkungan maupun sosial ekonomi semenjak awal penyusunan dokumen perencanaan perlu dilakukan secara maksimal. Upaya monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan pengadaan tanah dan pembangunan jalur rel kereta api ini hendaknya menjadi dasar bagi pengambil kebijakan agar pembangunan yang dilakukan mampu memberikan kesejahteraan dan kehidupan masyarakat yang lebih baik.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Tim penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Desa/Kelurahan dan masyarakat sebagai responden yang terkena dampak pengadaan tanah di Kecamatan Tanete Rilau.

#### **DAFTAR RUJUKAN**

- Azizah, N. (2018). Dampak Sosial Ekonomi Pembebasan Lahan Pembangunan Bandar Udara (New Yogyakarta International Airport). In *Politika: Jurnal Ilmu Politik* (Vol. 8, Issue 2, p. 76). <https://doi.org/10.14710/politika.8.2.2017.76-91>
- Darwis, S. (2020). *Perubahan Sosial Masyarakat Kecamatan Soppeng Riaja Kabupaten Barru Akibat Pembangunan Jalur Kereta Api Makassar-Parepare.*

- Fitrianti, D. (2018). *Perilaku Masyarakat Terhadap Pembangunan Rel Kereta Api Di Kelurahan Tuwung Kabupaten Barru Skripsi*. 21, 1–9.
- Ghatak, M. (2011). *Acquisition for Industrialization and Compensation of Displaced Farmers*. October.
- Handayani, MF, Parsudi, S, Sudarto, T. (2016). *Dampak Pembebasan Lahan Pertanian Untuk Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (Sumo) Terhadap Kualitas Hidup Petani Bekas Pemilik Lahan Di Sumberwaru, Wringinanom – Gresik*. 5(2), 77–98.
- Harsono, N. H., & Syafri, J. (2020). *Journal of Urban Planning Studies Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi*. 01(01), 42–49.
- Hartatik, E. S. (2019). From Railroad to Highway: Shifting Use of Land Transportation System in the Northern Coast of Central Java. *Paramita: Historical Studies Journal*, 29(2), 224–234. <https://doi.org/10.15294/paramita.v29i2.21005>
- In, P., Ungaran, T., Masykuroh, D. K., & Rudiarto, I. (2016). *Changes of Land Use And Price In The Ungaran Toll-Gate Area Dinda Kholivia Masykuroh 1 , Iwan Rudiarto*. 53–66.
- Kustiningsih, W. (2017). Kelompok Rentan dalam Pembangunan Kawasan Kota Bandara di Kulon Progo: Studi Kasus New Yogyakarta International Aiport (NYIA). *Jurnal Pemikiran Sosiologi*, 4(1), 91. <https://doi.org/10.22146/jps.v4i1.23632>
- Lestari, D. (2019). Dampak Sosial Alih Fungsi Lahan Pertanian Menjadi PLTB di Binamu Jeneponto. *TEBAR SCIENCE: Jurnal Kajian Sosial & Budaya*, 3, 31–41.
- Li, J., Li, S., Daily, G. C., & Feldman, M. (2021). Rural Livelihood and Environmental Sustainability in China. In *Rural Livelihood and Environmental Sustainability in China*. <https://doi.org/10.1007/978-981-15-6349-2>
- Miswanto, S. (2018). Dampak Pembangunan Industri Pariwisata Terhadap Alih Fungsi Lahan (Studi Tentang Kehidupan Sosial Budaya Masyarakat Desa Teluk Bakau, Kecamatan Gunung Kijang, Kabupaten Bintan, Kepulauan Riau). *Jurnal Nasional Pariwisata*, 10(1), 14. <https://doi.org/10.22146/jnp.59463>
- Nurfadillah. (2016). *Dampak Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Perubahan Perilaku Masyarakat di Kelurahan Mangempang Kecamatan Barru Kabupaten Barru*. 05(02), 170–188.
- Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Rosana, M. (2018). Berwawasan Lingkungan Di Indonesia. *Jurnal Kelola: Jurnal Ilmu Sosial*, 1(1), 148–163.
- Schneider, F., Feurer, M., Lundsgaard-Hansen, L. M., Win Myint, Cing Don Nuam, Nydegger, K., Oberlack, C., Nwe Nwe Tun, Zähringer, J. G., Aung Myin Tun, & Messerli, P. (2020). Sustainable Development Under Competing Claims on Land: Three Pathways Between Land-Use Changes, Ecosystem Services and Human Well-Being. *European Journal of Development Research*, 32(2), 316–337. <https://doi.org/10.1057/s41287-020-00268-x>
- Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 6(2), 115. <https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- Suntoro, A. (2019). Tinjauan Hak Asasi Manusia terhadap Regulasi Pengadaan Tanah bagi Kepentingan Umum. *Jurnal HAM*, 10(2), 217. <https://doi.org/10.30641/ham.2019.10.217-232>
- Undang Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Utami, W., Nurcahyanto, D., & Sudibyanung, S. (2021). Economic Impacts of Land Acquisition for Yogyakarta International Airport Project. *MIMBAR: Jurnal Sosial Dan Pembangunan*, 37(1), 1–12. <https://doi.org/10.29313/mimbar.v37i1.6955>