

Dari Lahan Pertanian ke Jalur Transportasi: Perubahan Sosial Pada Masyarakat Terdampak Pembangunan Jalan Tol Padang Sicincin di Nagari Kapalo Hilalang

Eri Sakinah Piliang¹, Delmira Syafrini^{2*}, Ema Oktavia Ramadhani³,
Fauziah Nadila Nelson Putri⁴, Ardiani Fadila⁵, Bunga Dinda Permata⁶,
Muhammad Satria Zaky⁷

^{1,2,3,4,5,6,7}Universitas Negeri Padang

*Corresponding author, e-mail: delmirasyafrini@fis.unp.ac.id

Abstrak

Penelitian ini mengkaji perubahan sosial yang terjadi pada masyarakat terdampak di Nagari Kapalo Hilalang setelah pembangunan jalan tol Padang–Sicincin. Penelitian ini menarik untuk dikaji karena Pembangunan jalan tol Padang–Sicincin sebagai bagian dari proyek infrastruktur strategis nasional tidak hanya memiliki implikasi ekonomi, tetapi juga menimbulkan perubahan sosial yang signifikan terhadap masyarakat lokal. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi bentuk-bentuk perubahan sosial yang terjadi terhadap kehidupan masyarakat terdampak pembangunan jalan tol Padang-Sicincin. Teori yang digunakan dalam menganalisis penelitian ini adalah teori konflik Ralf Dahrendorf. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif dengan jenis studi kasus. Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara dan studi dokumentasi. Teknik pemilihan informan dilakukan secara *purposive sampling*, melibatkan warga dan petani lokal. Teknik analisis data penelitian menggunakan teknik analisis interaktif dari Miles dan Huberman, meliputi pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian perubahan sosial pada masyarakat terdampak pembangunan jalan tol Padang Sicincin di Nagari Kapalo Hilalang menunjukkan bahwa *pertama*, perubahan sosial pada alih fungsi lahan pertanian. *Kedua*, Pengairan sawah yang kering. *Ketiga*, konflik sosial akibat ketidaksesuaian prosedur ganti rugi yang menyebabkan aksi demonstrasi di masyarakat.

Kata Kunci: Jalan Tol; Konflik; Perubahan Sosial; Petani.

Abstract

This research examines the social changes that occur in the affected community in Nagari Kapalo Hilalang after the construction of the Padang-Sicincin toll road. Padang-Sicincin toll road construction. This research is interesting to study because development of the Padang-Sicincin toll road as part of a national strategic infrastructure project is not only infrastructure project not only has economic implications, but also causes significant social changes to the local community. This research aims to identify the forms of social change that occur in the lives of people affected by the construction of the Padang-Sicincin toll road. Padang-Sicincin toll road. The theory used in analyzing this research is Ralf Dahrendorf's conflict theory. The approach used is qualitative with the type of case study. Data collection techniques include observation, interviews and documentation. The informant selection technique was carried out by purposive sampling, involving residents and local farmers. and local farmers. Data analysis technique The research used interactive analysis techniques from Miles and Huberman, including data collection, data reduction, data presentation, and conclusion drawing. conclusion. The results of research on social change in communities affected by the construction of the Padang Sicincin toll road in Nagari Kapalo Hilalang shows that first, social change in the conversion of functions. social changes in the function change of agricultural land, second, Irrigation of dry rice fields, third, social conflict due to discrepancies in compensation procedures that caused demonstrations in the community.

Keywords: Conflict; Farmers; Social Change; Toll Road.

How to Cite: Piliang, E. S. et al. (2025). Dari Lahan Pertanian ke Jalur Transportasi: Perubahan Sosial Pada Masyarakat Terdampak Pembangunan Jalan Tol Padang Sicincin di Nagari Kapalo Hilalang. *Social Empirical: Prosiding Berkala Ilmu Sosial*, Vol. 2 No. 1 Tahun 2025. (pp. 264-273). Padang: Universitas Negeri Padang.



This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. ©2025 by author.

Pendahuluan

Pembangunan Jalan tol merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan mobilitas dan efisiensi barang dan jasa yang berguna untuk menunjang pertumbuhan ekonomi yang dapat membawa pengaruh serta perubahan bagi masyarakat sekitar. Berdasarkan PP No. 15 Tahun 2005 menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Salah satu tujuan dari pembangunan jalan tol adalah untuk mewujudkan perkembangan suatu wilayah dan meningkatkan ekonomi (Nouri et al., 2020).

Berdasarkan data dari Badan pengatur jalan tol (BPJT) Kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat (PUPR) pada tahun 2025 Indonesia telah memiliki 2.893,02 kilometer jalan tol yang tersebar di lima pulau besar. Pulau Jawa masih mendominasi kepemilikan jalan tol dengan total ada 1.782,47 kilometer, Pulau Sumatera sepanjang 941,75 kilometer, Pulau Kalimantan 97,27 kilometer, Pulau Sulawesi 61,46 kilometer, dan Pulau Bali 10,07 kilometer. Seluruh jalan tol di Indonesia yang terkumpul menjadi 73 ruas ini dikelola oleh 52 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT). Berdasarkan data tersebut sebanyak 36 Km jalan tol berada di Sumatera Barat, yang bernama Jalan tol Padang-Sicincin.

Jalan tol Padang Sicincin terletak di Nagari Kapalo Hilalang Kecamatan 2x11 Kayutanam. Nagari Kapalo Hilalang memiliki Luas wilayah 33,16 km² dengan jumlah penduduk 7.532 Jiwa. Mayoritas mata pencaharian penduduknya adalah bertani yang didukung oleh sebagian besar daerahnya berupa daratan, dan sistem pengairan. Masyarakatnya memanfaatkan kondisi lingkungannya untuk bersawah serta memelihara ikan (Oktavia et al., 2021).

Dibalik segala manfaat yang ditimbulkan dari pembangunan Jalan Tol Padang Sicincin, proyek ini ternyata memicu konflik sosial. Konflik ini muncul akibat permasalahan ganti rugi lahan baik lahan yang digunakan dalam pembangunan jalan tol maupun lahan yang dilewati oleh jalan tol ini. Dalam prosesnya, pembangunan jalan tol ini memang menghadapi beberapa masalah. Salah satu contoh konflik yang dipicu oleh pembangunan Jalan Tol Sicincin ini adalah demonstrasi yang dilakukan masyarakat Nagari Kapalo Hilalang, Kecamatan 2x11 Kayutanam, masyarakat menuntut atas kerugian yang ditimbulkan akibat pembangunan jalan tol pada 28 Februari 2025 lalu.

Setelah pembangunan Jalan Tol Sicincin dilakukan, muncul keluhan dari masyarakat akibat perencanaan danantisipasi dampak pembangunan terhadap lingkungan masyarakat tidak berjalan dengan baik, aliran air ke sawah tidak lancar sehingga sawah menjadi kering. Ketika hujan turun, air dari jalan tol yang belum memiliki sistem drainase yang belum sempurna mengalir ke sawah-sawah, membawa pasir serta tanah sehingga sawah tidak dapat ditanami padi. Kolam ikan pun dipenuhi limbah, pada akhirnya ikan pun mati. Masyarakat terpaksa mengeringkan kolam ikannya, sawah tidak lagi basah. Segala permasalahan memaksa masyarakat kecamatan 2x11 untuk dapat beradaptasi dengan perubahan yang ada (Ayu & Putri, 2020).

Penelitian mengenai perubahan sosial akibat pembangunan jalan tol sudah banyak dilakukan sebelumnya, seperti yang dilakukan oleh Riri Sapitri yang fokus pada konflik sengketa lahan akibat kurangnya musyawarah dan mufakat antara pemerintah dengan masyarakat serta masalah ganti rugi lahan dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin (Sapitri, 2021). Fahmi (2022) juga melihat konflik yang terjadi akibat kurangnya penyuluhan terkait harga ataupun tujuan dari pembangunan jalan tol sehingga muncul hambatan dalam pembangunan jalan tol (Fahmi & Putri, 2021). Sedangkan Asih Retno Dewi melihat pada masalah pengadaan tanah terutama tanah ulayat atau tanah adat (Dewi et al., 2020). Selain itu, Miftah Urrahmi mengkaji tentang manajemen konflik pengadaan tanah pembangunan jalan tol Padang-Sicincin yakni melihat bagaimana cara agar konflik dapat dikelola dengan baik (Urrahmi & Putri, 2020).

Meskipun banyak penelitian mengenai pembangunan jalan tol Padang-Sicincin. Namun, berbeda dengan penelitian yang peneliti lakukan di mana berfokus pada perubahan sosial yang terjadi terhadap masyarakat terdampak pembangunan jalan tol Padang-Sicincin. Oleh karena itu penelitian ini memiliki kebaruan dan berkontribusi dalam mengkaji perubahan sosial yang terjadi. Dengan memahami perubahan sosial tersebut, diharapkan penelitian ini dapat memberikan wawasan yang bermanfaat untuk merumuskan kebijakan dan program pembangunan yang lebih memperhatikan kebutuhan serta kepentingan masyarakat

di masa depan. Sesuai dengan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan perubahan sosial pada masyarakat terdampak pembanguna jalan tol Padang-Sicincin di Nagari Kapalo Hilalang.

Metode Penelitian

Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus. Penelitian ini dilakukan pada bulan April 2025. Penelitian kualitatif percaya bahwa kebenaran itu adalah dinamis dan dapat ditemukan hanya melalui penelaahan terhadap orang-orang melalui interaksinya dengan situasi sosial mereka (Fadli, 2021). Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka. Adapun teknik teknik pengumpulan informan menggunakan teknik *purposive sampling*, dengan memilih informan yang memiliki keterkaitan langsung dengan pembangunan Jalan Tol Padang– Sicincin di wilayah Nagari Kapalo Hilalang. Informan dalam penelitian ini terdiri dari, warga terdampak dan Petani lokal. Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung bentuk-bentuk perubahan sosial yang terjadi di masyarakat, seperti perubahan pada aspek alih fungsi lahan dan konflik sosial. Wawancara dilakukan dengan menanyakan hal-hal yang berkaitan dengan dampak pembangunan jalan tol terhadap kondisi sosial masyarakat setempat. Selain itu, peneliti juga mengumpulkan dokumentasi seperti foto lapangan, dan serta dokumentasi untuk memperkuat informasi yang diperoleh. Jenis data dalam penelitian ini adalah data kualitatif yang bersifat deskriptif, berupa narasi, pandangan, dan pengalaman masyarakat yang terdampak oleh pembangunan jalan tol. Jenis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah model analisis interaktif dari Miles dan Huberman, yang meliputi tiga tahap yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Ummah, 2019). Analisis ini digunakan untuk memperoleh pemahaman menyeluruh mengenai perubahan sosial yang terjadi di Nagari Kapalo Hilalang akibat pembangunan Jalan Tol Padang–Sicincin.

Hasil dan Pembahasan

Perubahan Pada Alih Fungsi Lahan

Kehidupan manusia tidak terlepas dari upaya memenuhi kebutuhan. Salah satu aspek krusial dalam pemenuhan kebutuhan tersebut adalah melalui mata pencaharian. Mata pencaharian bukan sekadar cara untuk mendapatkan uang, melainkan juga fondasi bagi stabilitas ekonomi dan sosial. Demikian juga yang terjadi di Nagari Kapalo Hilalang. Nagari ini merupakan salah satu wilayah agraris di Sumatera Barat yang mayoritas penduduknya bergantung pada sektor pertanian sebagai sumber penghidupan utama. Berdasarkan data BPS Padang Pariaman tahun 2019 bahwa Nagari Kapalo Hilalang memiliki luas lahan pertanian lebih besar dibandingkan luas non pertanian yang memiliki jumlah sebesar 100.802 ha, yang mengakibatkan 64% penduduk sangat bergantung pada sektor ini (Nouri et al., 2020).

Pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin pada tahun 2018 oleh PT. Hutama Karya memiliki panjang sekitar 36km. Salah satu wilayah yang dilalui oleh jalan tol ini adalah Nagari Kapalo Hilalang. Pembangunan proyek jalan tol ini melewati lahan pertanian produktif milik masyarakat lokal. Alih fungsi lahan pertanian untuk kepentingan pembangunan jalan tol ini akan mengurangi produksi padi bagi masyarakat sehingga pendapatan para petani pun berkurang. pembangunan ini seringkali disertai dengan pengambilalihan lahan pertanian (*land acquisition*) untuk pembangunan jalan dan fasilitas pendukungnya. Banyak petani kehilangan sumber penghidupan utama mereka akibat alih fungsi lahan dari pertanian menjadi infrastruktur. Hal tersebut disampaikan oleh informan yaitu, D (63 tahun) seorang petani sebagai berikut:

“...Sabalum ado pembangunan jalan tol koh, lumayan lah pak dapek dari sawah ko, tapi sudah jalan tol ko dibangun sebagian sawah apak diambiak jadi bakurang pendapatan apak walau di agaiah ganti ruginyo tapi, indak sebandiang jo lahan nan diambiak.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Artinya:

“...Sebelum adanya pembangunan jalan tol ini pendapatan saya dari sawah ini masih lumayan banyak untuk mencukupi kebutuhan saya sehari-hari, namun setelah adanya pembangunan ini, sebahagian sawah saya diambil yang mengakibatkan pendapatan saya berkurang walaupun ada ganti rugi tapi itu tidak sebanding dengan lahan yang diambil.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Diketahui bahwa pembangunan jalan tol ini telah menimbulkan perubahan pada aspek ekonomi atau pendapatan. Dari wawancara diatas dapat dilihat bahwa seorang petani yang awalnya memiliki sawah sebagai sumber mata pencahariannya diambil sebahagian sawahnya untuk pembangunan jalan tol tersebut. Sebelum adanya jalan tol Padang Sicinci pendapatan dari bapak D (63) tahun masih sangat cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarganya, namun setelah adanya pembangunan jalan tol sebahagian sawahnya diambil guna untuk pembangunan jalan, pada akhirnya pendapatannya juga ikut berkurang. Namun, bagi petani yang menerima ganti rugi, tidak semua mampu mengelola dana tersebut secara produktif, sehingga berpotensi menimbulkan masalah ekonomi jangka panjang seperti pengangguran dan kemiskinan.



Gambar 1. Lahan Sawah yang Berkurang

Sumber: Dokumentasi Peneliti (2025)

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat bahwa Pembangunan jalan tol Padang-Sicinci melewati lahan produktif milik masyarakat di Nagari Kapalo Hilalang, sehingga sawah yang menjadi sumber utama penghidupan masyarakat diambil sebahagian demi keperluan pembangunan infrastruktur tersebut. Lahan yang sebelumnya adalah sawah sekarang hanya menjadi lahan kering tempat rumput liar tumbuh. Terlihat juga bangunan yang dulunya digunakan sebagai warung ketika proses awal pembangunan jalan tol tersebut, Namun setelah pembangunan jalan tol hampir rampung sepenuhnya warung tersebut tidak beroperasi lagi karena para pekerja yang jumlahnya tidak banyak sehingga pada akhirnya warung tersebut tutup. Hal ini diungkapkan oleh Bapak E (62 tahun) yang merupakan pemilik lahan tersebut mengatakan bahwa:

“...Sabulan adonyo Pembangunan jalan tol, sadolah lahan ko harus dipagadang. Tapi, alah adonyo Pembangunan, lahan ko kini manjadi umpuik untuak makan dan minum jo tampek beristirahat. Tapi, kini ko jalan lh mulai di tutuik sampai mulai salasai.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Artinya:

“...Sebelum adanya pembangunan jalan tol, seluruh lahan ini merupakan sawah yang sangat luas. Namun setelah adanya pembangunan yang melewati sawah saya, lahan saya jadinya sekarang di tumbuhi rumput-rumut karena sudah di timbun dan di bangun warung kecil untuk pekerja makan minum dan beristirahat. Tetapi sekarang sudah tutup karena jalan tol nya juga sudah selesai.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Berdasarkan pernyataan dari E (62 tahun) dapat disimpulkan bahwa Sebelum dimulainya pembangunan infrastruktur jalan tol, kawasan yang dimaksud merupakan lahan pertanian basah berupa sawah yang memiliki fungsi ekologis dan ekonomis penting. Lahan ini berperan sebagai sumber produksi pangan, penyimpan cadangan air tanah, dan penyerap karbon, sekaligus menjadi mata pencaharian utama bagi masyarakat setempat. Namun, pembangunan jalan tol yang melewati area tersebut menyebabkan terjadinya perubahan tata guna lahan (land use change). Lahan sawah yang semula aktif dalam kegiatan budidaya pertanian mengalami konversi menjadi lahan non-produktif akibat kegiatan konstruksi. Proses pembangunan tersebut melibatkan aktivitas penimbunan (landfilling) dan pengerasan tanah, yang secara langsung mengganggu struktur tanah, mengubah sifat fisik dan kimia tanah, serta menghilangkan sistem irigasi yang mendukung fungsi sawah. Hal ini juga disampaikan oleh ibu F (55 tahun) merupakan salah satu pemilik lahan pertanian yaitu:

“...Dek pembangunan jalan tol ko, lahan yang dulu mengasilkan dan bisa ditanami padi kini dak bisa dipakai lai, rumpiuk karena di timbun tanahtambuah di lahan, tantulah rugi kami para petani, pendapatan kami dari lahan tani ko.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Artinya:

“...Karena pembangunan jalan tol ini, tanah yang semula produktif yang ditanami padi sekarang tidak bisa digunakan lagi karna ditimbun tanah dan hanya ditumbuhi oleh rumput liar, jelas saja ini merugikan kami para petani yang menggantungkan penghasilan kami dari lahan pertanian ini.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Berdasarkan keterangan dari ibu F (55 tahun) dapat disimpulkan bahwa lahan produktif atau sawah milik masyarakat yang semulanya dapat dipergunakan untuk menghasilkan padi, akhirnya berubah jadi lahan kering akibat ditimbun untuk pembangunan infrastruktur jalan tol, Disisi lain, Sebagai bagian dari dukungan terhadap proyek konstruksi, sebagian lahan digunakan sementara untuk mendirikan bangunan semi permanen berupa warung kecil yang melayani kebutuhan konsumsi para pekerja proyek. Warung ini menjadi bagian dari fasilitas penunjang yang bersifat temporer selama masa pembangunan jalan tol berlangsung. Sebagai bagian dari dukungan terhadap proyek konstruksi, sebagian lahan digunakan sementara untuk mendirikan bangunan semi peanen berupa warung kecil yang melayani kebutuhan konsumsi para pekerja proyek. Warung ini menjadi bagian dari fasilitas penunjang yang bersifat temporer selama masa pembangunan jalan tol berlangsung. Setelah proyek jalan tol selesai dibangun, seluruh aktivitas konstruksi dan penunjangnya dihentikan. Warung kecil yang sebelumnya aktif akhirnya ditutup, dan lahan bekas sawah kini dalam kondisi tidak terkelola. Akibat tidak adanya aktivitas pertanian pasca-konversi, lahan tersebut mengalami proses suksesi alami awal, ditandai dengan tumbuhnya vegetasi ruderal seperti rumput dan tanaman liar lainnya. Vegetasi ini umumnya bersifat invasif dan dapat mempercepat degradasi kualitas lahan jika tidak dikelola lebih lanjut. Perubahan ini menunjukkan dampak langsung pembangunan infrastruktur terhadap sistem agraria dan ekologi lokal, termasuk penurunan fungsi ekologis lahan, kehilangan produktivitas pertanian.

Pengairan Sawah Yang Kering

Pembangunan infrastruktur seperti jalan tol merupakan upaya pemerintah untuk meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi. Namun, pembangunan ini sering kali mengubah tata guna lahan dan sistem hidrologi, termasuk jaringan irigasi pertanian. Keringnya pengairan sawah akibat terputusnya saluran irigasi atau penurunan debit air tanah karena pembangunan jalan tol telah menimbulkan masalah serius bagi produktivitas pertanian. Dampaknya tidak hanya dirasakan oleh petani secara ekonomi, Gangguan pengairan sawah berpotensi menurunkan hasil panen hingga 30-40% (BPS, 2023), terutama di daerah yang bergantung pada irigasi. Penurunan produktivitas ini mengurangi pendapatan petani. Hal ini diperkuat oleh Bapak U (60 tahun) seorang petani yang terdampak oleh pembangunan jalan tol ini menyatakan bahwa:

“...Siso bahan pembangunan jalan tol tu mode pasia jo tanah kuniang mambuek aliran aia sawah manjadi kuniang sahinggo padi yang kami tanam indak mandapek an aliran aia yang elok, tu akhirnyo padi indak bisa tumbuah jo kami mandapek an karugian dari masalah iko.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Artinya:

“...Bekas material Pembangunan jalan tol ini seperti pasir dan tanah kuning menyebabkan pengairan sawah menjadi kering, sehingga padi yang kami tanam tidak mendapatkan pengairan yang baik, pada akhirnya padi tidak bisa tumbuh dan kami mendapatkan kerugian dari hal tersebut.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Berdasarkan pernyataan dari Bapak U (60) Tahun menunjukkan bahwa sisa material dari pembangunan jalan tol ini menimbulkan keresahan bagi pemilik lahan disekitar lokasi. yang mengganggu dan bahkan merusak lahan pertanian (sawah) milik masyarakat. yang. Tanah tersebut tergerus oleh air hujan Dan akibatnya mengalir ke lahan persawahan masyarakat. Dan ini nantinya akan mengganggu hasil pertanian hingga gagal panen dan merugikan para petani. hal ini disampaikan oleh informan Bapak U (63 tahun) yaitu sebagai berikut:

“...Sudah jalan tol ko dibangun, pas ujan turun, aia dari jalan tol mangalia ka kolam apak. Kumuah aia tu dek tabaok tanah, mati ikan apak karena aia yang alah kumuah, tapaso lah bakuras se kolam tu lai untuak membersihkan tanah yang masuak.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Artinya:

“...Setelah jalan tol ini dibangun, saat hujan turun, air dari jalan tol mengalir ke kolam bapak. Air itu keruh karena tanah ikut terbawa air, ikan bapak mati karena air yang sudah kotor,

terpaksa bapak menguras air kolam untuk membersihkan tanah yang masuk tersebut.”(Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa Pembangunan jalan tol tersebut telah mengakibatkan dampak lingkungan berupa perubahan aliran air permukaan saat terjadi hujan, di mana air yang mengalir dari permukaan jalan tol masuk ke kolam milik warga. Air tersebut mengandung sedimen tanah yang meningkatkan kekeruhan air kolam, sehingga menurunkan kualitas air secara signifikan. Akibatnya, terjadi penurunan kadar oksigen terlarut dan gangguan terhadap ekosistem perairan, yang berdampak pada kematian ikan di kolam tersebut. Kondisi ini memaksa pemilik kolam untuk melakukan pengurasan (draining) sebagai upaya mitigasi untuk memulihkan kualitas air dan fungsi ekologis kolam.



Gambar 2. Pengairan sawah yang mengering

Sumber: Dokumentasi Peneliti (2025)

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat bahwa pengairan sawah yang kering mengakibatkan terhadap lahan pertanian masyarakat tidak hanya sebatas pada masalah pembebasan lahan, tetapi juga mengarah pada gangguan serius terhadap sistem pengairan dan ekosistem pertanian masyarakat. Hal ini tergambar jelas dari kesaksian informan U (63 tahun), seorang petani yang telah lama menggantungkan hidup dari sawah dan kolam ikannya. Ia menyampaikan bahwa:

“...Dulu kalau ujan air lancar masuk ke sawah. Kini samanjak tabangun jalan tol tu, tatutuik aliran air ke sawah, sawah jadi kariang, banyak bibit padi nan ditanam mati dan kami mandapek an karugian dari hal ko, pemerintah juo ndak memberikan ganti rugi.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Artinya:

“Dulu kalau hujan air lancar masuk ke sawah. Sekarang semenjak jalan tol dibangun, aliran air ke sawah tertutup, sawah jadi kering, banyak bibit padi yang mati dan kami mendapatkan kerugian dari hal itu, pemerintah juga tidak memberikan ganti rugi.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Dari pernyataan Bapak U (63 tahun) dapat disimpulkan bahwa, sistem irigasi alami yang sebelumnya berjalan dengan lancar kini terputus akibat perubahan tata ruang dan fisik wilayah akibat proyek jalan tol. Tidak hanya sawah yang terdampak, tetapi juga kolam ikan miliknya turut rusak akibat limpasan air dari badan jalan tol. Padi sebagai tanaman utama sawah adalah tanaman semi-akuatik yang memerlukan air dalam jumlah besar dan stabil selama fase pertumbuhan, mulai dari persemaian, vegetatif, generatif, hingga pematangan. Pembangunan jalan tol yang melintasi kawasan persawahan telah menyebabkan gangguan signifikan terhadap infrastruktur irigasi yang sebelumnya mendukung sistem pengairan lahan pertanian. Aktivitas konstruksi, seperti penimbunan tanah, pemotongan saluran irigasi, dan pembangunan badan jalan, secara langsung memutus aliran air dari saluran primer maupun sekunder yang menjadi sumber utama pengairan sawah. Akibatnya, sistem irigasi menjadi tidak berfungsi secara optimal, yang ditandai dengan berkurangnya pasokan air ke lahan pertanian. Kondisi ini menyebabkan kekeringan pada sawah, menurunkan kapasitas lahan dalam menopang budidaya padi, serta berpotensi menimbulkan degradasi lahan dan penurunan produktivitas pertanian secara keseluruhan. Dampak tersebut menunjukkan pentingnya integrasi perencanaan infrastruktur dengan konservasi sumber daya air dan tata kelola lahan pertanian agar keberlanjutan fungsi ekologis dan ekonomi lahan sawah tetap terjaga.

Munculnya Konflik Sosial

Proyek jalan tol Padang-Pekanbaru secara menyeluruh akan terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, seksi 2 Sicincin- Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Pembangunan Payakumbuh- Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4 pangkalan-Bangkinang sepanjang 56 km, dan seksi 5 Bangkinang- Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total jarak kurang lebih 244 km. Pembangunan jalan tol

ruas Padang- sicincin melewati 5 Kecamatan dan 15 Nagari yang ada di daerah Kabupaten Padang Pariaman (Sapitri, 2021). Salah satunya Nagari Kapalo Hilalang, Kecamatan 2x11 Kayutanam. Mayoritas masyarakat memiliki mata pencaharian sebagai petani sawah dan usaha budidaya ikan. Sehingga masyarakat sangat terdampak oleh pembangunan jalan tol Padang-Sicincin. pembangunan jalan tol padang-sicincin yang melewati Nagari Kapalo Hilalang, mengalami berbagai kendala. Dalam mekanisme ganti rugi atas pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol haruslah sesuai dengan prosedur Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Pemberian ganti rugi berdasarkan Undang- Undang tersebut dapat diberikan dalam bentuk: uang, tanah pengganti, permukiman kembali, kepemilikan saham atau bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak (1). Namun nyatanya ganti rugi atas pembebasan lahan di Nagari Kapalo Hilalang mengalami berbagai masalah, mulai dari tidak adanya pemberitahuan terkait lahan yang dilakukan pembebasan, uang ganti rugi yang ditetapkan secara sepihak dan pembayaran uang ganti rugi tersebut yang memakan waktu lama. Bahkan sampai saat ini ada beberapa masyarakat yang belum mendapatkan ganti rugi sama sekali. Hal ini sesuai yang disampaikan oleh informan E (54):

“...Nampak dek apak urang ko lah maukua sawah, apak tu dak tau, tu apak tanyoan ka urang yang sedang maukua sawah tu, 'ado apo pak?'. kecek urang ko nyo alah dapek izin dari pak camat, tapi apak dak ado dapek pemberituannya do, sampai tibo pak camat ko ka tampek apak mah, sampai kini banyak juo yang alun dapek ganti rugi termasuk apak, tapi apak lah maleh juo berurusan samo urang-urang tu.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Artinya:

“...Bapak lihat orang itu sudah mengukur tanah bapak, tapi bapak tidak tahu, terus bapak tanya ke mereka 'ada apa pak?'. katanya mereka sudah dapat izin dari pak camat, tapi bapak tidak ada dapat surat pemberituannya, pak camat sampai datang ke tempat bapak, sampai sekarang banyak orang yang belum dapat ganti rugi termasuk bapak, tapi bapak malas berurusan dengan mereka.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Berdasarkan pernyataan dari bapak E (54) awalnya pemilik tanah tidak tahu bahwa tanah mereka akan diambil pemerintah dan tiba-tiba pemerintah datang dan mengatakan sudah mendapatkan surat izin dari camat setempat dan pada akhirnya mereka tidak bisa melawan dan tanah mereka diambil oleh pemerintah. Disisi lain tanah mereka ditawarkan dengan harga yang sangat murah. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh informan E (54 tahun) yaitu:

“...Mulonyo banyak urang datang ke awak tu mangecek an kalau ado yang nio mambali parak awak untuak digunoan mambuek jalan tol. Sawah apak ko nyo tawar murah Rp 42.000 sameternyo, nan karet sabatangnyo Rp. 25.000 per batang.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Artinya:

“...Pada awalnya sejumlah orang datang ke saya dan mengatakan bahwa akan membeli lahan saya untuk dipergunakan membangun jalan tol. Sawah bapak ini ditawarkan murah semeternya Rp 42.000, pohon karet dibeli seharga Rp 25.000 per batang.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025).

Berdasarkan pernyataan dari bapak E (54) sawah se meter hanya dihargai 42.000 dan pohon karet per batang hanya 25.000. Menurut masyarakat harga yang ditetapkan terlalu rendah, karena menurut mereka harga tanaman karet mereka akan lebih menghasilkan banyak jika dijual ke pasaran daripada dijual ke pihak pengadaan tanah pembangunan jalan tol. Selain itu masyarakat Sicincin sebenarnya tidak mau lahannya digunakan untuk pembangunan jalan tol, karena mereka menjelaskan bahwa lahan yang akan digunakan itu merupakan lahan produktif.

Sebagian masyarakat mengeluhkan terkait Air irigasi yang mengairi tambak ikan menjadi keruh akibat material konstruksi dari proyek tol, yang mengakibatkan kematian massal ikan. Kerugian yang dialami mencapai ratusan juta rupiah, dan beberapa pembudidaya terancam gagal panen dan gulung tikar. Masalah- masalah inilah yang kemudian menimbulkan konflik sosial antara masyarakat dengan pihak PT Hutama Karya Infrastruktur (persero) (Dewi et al., 2020).

Sebelum dilakukan demo, masyarakat telah menyampaikan keluhan-keluhan kepada pihak PT Hutama Karya Infrastruktur (Persero) atau PT HKI sebagai penanggung jawab. Karena respon yang diberikan lambat, menyebabkan masyarakat geram dan berujung pada demonstrasi yang dilakukan oleh masyarakat kepada pihak PT Hutama Karya Infrastruktur (persero). Adapun tuntutan-tuntutan yang diberikan masyarakat kepada PT Hutama Karya Infrastruktur yaitu: pertama, Untuk menyegerakan

pelunasan ganti rugi lahan, kedua, segera mengatasi kekeruhan irigasi akibat material jalan tol, ketiga, mengganti rugi budidaya ikan yang gagal panen. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh Ibu R (45 tahun) yaitu sebagai berikut:

“...Patang ko ado masyarakat demo di mungko jalan tol mah, dak cuma masyarakat siko se yang ikuik tapi dari kampung sabalah nan kanai dampak pembangunan ko karena kolam ikan mereka mengering jo, karna ko ikuik lo ba demo...” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Artinya:

“...Kemarin itu ada demo masyarakat di depan jalan tol, bukan cuma masyarakat di sini yang ikut tapi masyarakat dari kampung tetangga yang juga terkena dampak pembangunan karena kolam ikan mereka juga mengering karna itu ikut serta dalam demo ini...” (Wawancara dilakukan pada tanggal 22 April 2025)

Berdasarkan yang di samaikan oleh ibu R (45 tahun) bahwa aksi yang dilakukan pada sabtu, 2 maret 2024 dilakukan dengan memblokir akses jalan proyek sebagai bentuk tekanan agar pihak PT HKI segera menanggapi tuntutan masyarakat. Meskipun telah dilakukan mediasi sebelumnya, masyarakat merasa belum ada langkah konkret dari pihak terkait. Sebagai respon, PT. HKI menyampaikan permohonan maaf, PT HKI juga melakukan survei serta pendataan kolam ikan bersama Dinas Perikanan untuk diberikan kompensasi atas kerugian, PT HKI juga membangun kolam sedimen untuk mencegah sedimentasi dan kekeruhan air, serta mengambil sampel air untuk diuji di laboratorium terakreditasi, untuk memastikan bahwa air tersebut aman untuk masuk ke dalam tambak ikan. Terkait dengan pelunasan ganti rugi lahan sampai saat ini juga belum terselesaikan hal ini karena beberapa hal, seperti pemilik tanah tidak ditempat atau tidak diketahui dimana pemiliknya, tahap sosialisasi dan konsultasi publiknya kurang baik, adanya gugatan yang dilayangkan oleh seorang datuak dan dokumen perencanaan pengadaan tanah yang kualitasnya kurang baik (Urrahmi & Putri, 2020).

Konflik ini tentunya memunculkan perubahan sosial yang signifikan di Nagari Kapalo Hilalang, Kecamatan 2x11 Kayutanam. Sebelum adanya konflik, masyarakat hidup dalam tatanan sosial yang harmonis dan ekonominya bergantung pada sektor primer. Namun, pasca konflik, terjadi penurunan kepercayaan terhadap pemerintah dan institusi negara, serta perubahan dalam pola partisipasi masyarakat yang sebelumnya pasif menjadi lebih kritis dan aktif dalam memperjuangkan haknya. Konflik juga melahirkan ketegangan sosial secara vertikal (masyarakat vs. pemerintah) maupun horizontal (di antara sesama warga).

Pembahasan

Berdasarkan temuan pada penelitian, maka temuan ini dapat dianalisis menggunakan teori konflik dalam perspektif Ralf Dahrendorf. Menurut Dahrendorf posisi di dalam masyarakat mempunyai kualitas otoritas yang berbeda. Otoritas tidak terletak di dalam diri individu, tetapi di dalam posisi. Dahrendorf tak hanya tertarik pada struktur posisi, tetapi juga pada konflik antara berbagai struktur posisi itu: “sumber struktur konflik harus dicari di dalam tatanan peran sosial yang berpotensi untuk mendominasi atau ditundukkan. Konsep kunci lain dalam teori konflik Dahrendorf, yakni kepentingan. Kelompok yang berada di atas dan yang berada di bawah didefinisikan berdasarkan kepentingan bersama (Nendissa, 2022). Dahrendorf tetap menyatakan bahwa kepentingan itu, yang sepertinya tampak sebagai fenomena psikologi, pada dasarnya adalah fenomena berskala luas. Teori ini sangat relevan dengan perubahan sosial pada masyarakat terdampak pembangunan jalan tol Padang-Sicincin, karena dalam memahami dinamika perubahan sosial yang terjadi akibat adanya pembangunan infrastruktur jalan tol padang-sicincin, penting untuk memahami bagaimana kekuasaan mempengaruhi perubahan sosial. salah satu teori yang relevan untuk menganalisis fenomena ini adalah teori konflik yang dikemukakan oleh Ralf Dahrendorf. Menurutnya masyarakat tidak hanya ditopang oleh konsensus dan keteraturan, tetapi juga oleh konflik antara kelompok-kelompok sosial yang memiliki kepentingan berbeda. maka perubahan sosial menurut teori ini terjadi bukan karena proses harmonis tetapi karena adanya konflik antara dua kelompok. Otoritas secara tersirat menyatakan superordinasi dan subordinasi. Mereka yang menduduki posisi otoritas diharapkan mampu mengendalikan bawahan (Tualeka, 2017).

Dalam kasus ini pihak pemegang otoritas yaitu pemerintah dan PT Hutama karya dan kelompok subordinat yaitu warga lokal yang terdampak. Dalam kasus ini, pemerintah dan PT Hutama karya menentukan arah pembangunan, menetapkan kompensasi, dan memutuskan tata ruang wilayah, sementara masyarakat lokal tidak memiliki kuasa untuk menolak atau menentukan bentuk partisipasi mereka. Hal ini terlihat dari munculnya demonstrasi warga akibat ganti rugi yang tidak adil, kurangnya sosialisasi, dan lambannya tanggapan dari pihak perusahaan terhadap kerusakan lingkungan dan mata pencaharian.

Ketimpangan hubungan kuasa ini mencerminkan struktur sosial yang menciptakan konflik antara pihak otoritas dan subordinasi. Dalam pembangunan Jalan Tol Padang–Sicincin, posisi pemerintah dan PT Hutama karya sebagai pemegang otoritas telah menciptakan ketegangan dengan masyarakat lokal yang terdampak langsung oleh kebijakan tersebut. Ketidakseimbangan relasi ini memunculkan konflik sosial, baik dalam bentuk protes terbuka seperti demonstrasi maupun ketegangan tersembunyi seperti penurunan kepercayaan terhadap institusi.

Pembangunan jalan tol seharusnya menjadi tanda kemajuan, tapi bagi sekelompok petani di sebuah desa, proyek itu malah menjadi awal petaka. Tanah-tanah subur yang turun-temurun menghidupi keluarga mereka tiba-tiba diklaim untuk proyek nasional. Pemerintah dan pengembang datang dengan surat keputusan dan hitungan ganti rugi, sementara warga hanya bisa bingung bagaimana bisa hidup mereka berubah drastis tanpa diajak bicara. Kasus serupa juga terjadi dalam pembangunan tol di wilayah lain, seperti dalam proyek tol Trans Jawa.

Rachmawati (2014) mengungkapkan tentang konflik sosial warga Pereng akibat pembebasan lahan Tol Sumo di Sidoarjo yang menunjukkan dinamika konflik serupa antara warga dan pemegang otoritas dalam pembangunan Jalan Tol Surabaya–Mojokerto. Dalam kasus tersebut, warga menolak pembebasan lahan akibat ketidakadilan dalam penawaran ganti rugi, kurangnya sosialisasi, serta dominasi keputusan oleh pihak proyek dan pemerintah, yang mencerminkan struktur relasi otoritas-subordinat. Ketegangan dan aksi protes yang muncul dari warga Pereng juga merupakan bentuk perlawanan kelompok subordinat terhadap dominasi pihak berwenang, selaras dengan gagasan Dahrendorf mengenai konflik sebagai akibat dari ketimpangan distribusi otoritas dalam struktur sosial.

Menurut Ralf Dahrendorf, inilah potret klasik konflik sosial modern dimana pertarungan antara yang punya kuasa dan yang dipaksa tunduk. Pemerintah dan korporasi, dengan otoritas hukum dan modal, memegang kendali penuh atas pembangunan. Sementara petani, yang selama ini hidup dari menggarap sawah, tiba-tiba tersadar bahwa suara mereka tak cukup kuat untuk melawan keputusan dari atas (Espada, 2018). Aksi demo yang kemudian terjadi menggambarkan bentuk perlawanan terhadap struktur kekuasaan. Para petani berkumpul menyuarakan penolakan dan menuntut keadilan persis seperti yang dijelaskan Dahrendorf tentang bagaimana kelompok yang tertindas akan berusaha menentang status quo ketika hak-hak dasar mereka diabaikan (Kasdim & Nurdin, 2015). Sehingga teori ini relevan dengan penelitian ini dalam melihat bagaimana otoritas penguasa (pemerintah) dalam pembangunan jalan tol menimbulkan perubahan pada aspek alih fungsi lahan dan konflik sosial.

Simpulan

Pembangunan Jalan Tol Padang–Sicincin telah memicu berbagai perubahan dalam struktur sosial masyarakat di Nagari Kapalo Hilalang. Alih fungsi lahan pertanian mengakibatkan berkurangnya lahan produktif yang sebelumnya menjadi sumber utama penghidupan warga, serta mempengaruhi pola tanam dan hasil pertanian. Selain itu, muncul ketegangan antara masyarakat dengan pihak pemerintah maupun perusahaan akibat ketidaksesuaian dalam proses ganti rugi, komunikasi yang minim, serta kerusakan lingkungan sekitar.

Melalui pendekatan teori konflik Ralf Dahrendorf, situasi ini mencerminkan ketimpangan relasi antara kelompok yang memiliki otoritas dan masyarakat yang berada dalam posisi pihak yang tidak memiliki kekuasaan. Ketidakseimbangan ini memicu perlawanan warga dalam bentuk aksi protes dan tuntutan atas hak-hak yang mereka anggap terabaikan. Penelitian ini masih terbatas pada pembahasan perubahan sosial pada Masyarakat terdampak Pembangunan jalan tol Padang-Sicincin, diharapkan untuk peneliti selanjutnya untuk mengkaji dampak ekonomi dan sosial akibat Pembangunan jalan tol Padang-Sicincin tersebut. Penelitian ini menegaskan pentingnya keterlibatan aktif masyarakat dalam setiap tahapan pembangunan, serta perlunya kebijakan yang mengedepankan keadilan sosial dan keberlanjutan kehidupan..

Rujukan

- Ayu, W. P. A., & Nora Eka Putri. (2020). Implementasi Pembangunan Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin dari Aspek Pengadaan Tanah. *Jurnal Niara*, 13(2), 23–28. <https://doi.org/10.31849/niara.v13i2.4502>
- Dewi, A. R., Nurhikmahwati, A., & Sutaryono. (2020). Pemetaan Masalah Pengadaan Tanah Dengan Objek Tanah Ulayat (Kasus Jalan Tol Padang-Sicincin) the Mapping of Land Acquisition Problems With Communal Land Object (Case of Padang-Sicincin Toll Road). *Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, 6(2), 277– 291.
- Espada, J. C. (2018). Ralf Dahrendorf. *The Anglo-American Tradition of Liberty*, 32–38. <https://doi.org/10.4324/9781315612430-3>

-
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Fahmi, A., & Eka Putri, N. (2021). Persepsi Masyarakat Nagari Kasang terhadap Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Padang Pekanbaru (Padang-Sicincin). *Publicness: Journal of Public Administration Studies*, 1(1), 68–72. <https://doi.org/10.24036/publicness.v1i1.12>
- Espada, J. C. (2018). Ralf Dahrendorf. *The Anglo-American Tradition of Liberty*, 32–38. <https://doi.org/10.4324/9781315612430-3>
- Kasdim, F. M., & Nurdin, A. (2015). *Sosiologi Konflik dan Rekonsiliasi*. Unimal Press.
- Nendissa, J. E. (2022). Identitas Manusia. *Jurnal Pendidikan Sosiologi*, 4(1), 69–76.
- Rachmawati, I. D., & Handoyo, P. (2014). Konflik Sosial Warga Pereng Akibat Pembebasan Lahan Tol Sumo di Sidoarjo. *Paradigma*, 2(3).
- Nouri, M. N., Wicaksosno, A. D., & Rachmawati, T. A. (2020). Dampak Pembangunan Jalan Tol Jombang- Mojokerto Terhadap Alih Fungsi Lahan Dan Kemandirian Pangan Jombang. *Planning for Urban Region and Environment*, 9(3), 59–70.
- Oktavia, A. M. (2021). Model Pola Penataan Dalam Pemanfaatan Lahan Ulayat Daerah Rantau Pada Era Modern “Studi Kasus Tarok Nagari Kepala Hilalang Kecamatan 2 X 11 Kayu Tanam, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat. Universitas Islam Indonesia.
- Sapitri, R. (2021). Faktor-Faktor Penyebab Konflik Pembangunan Jalan Tol Padang Pekanbaru Ruas Padang- Sicincin. *Jurnal Demokrasi dan Politik Lokal*, 3(2), 90–104. <https://doi.org/10.25077/jdpl.3.2.90-104.2021>
- Tualeka, M. W. N. (2017). Teori Konflik Sosiologi Klasik Dan Modern. *Al-Hikmah : Jurnal Studi Agama-Agama*, 3(1), 32–48.
- Urrahmi, M., & Putri, N. E. (2020). Manajemen Konflik Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Padang- Sicincin. *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 2(2), 9–17. <https://doi.org/10.24036/jmiap.v2i2.119>
- Urrahmi, M., & Putri, N. E. (2020). Manajemen Konflik Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Padang-Sicincin. *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 2(2), 9-17.
-