



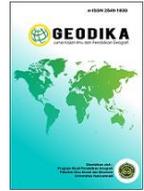
Website: <http://e-journal.hamzanwadi.ac.id/index.php/gdk>



**GEODIKA**  
Jurnal Kajian Ilmu dan Pendidikan Geografi

Terakreditasi S5 – SK No. 177/E/KPT/2024

Penerbit: Universitas Hamzanwadi



## PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN DAN PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TOL JOGJA-SOLO TERHADAP KONDISI EKONOMI DESA PURWOMARTANI

Aidan Dharma Murti<sup>1\*</sup>, Edi Kurniawan<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Semarang, Semarang, Indonesia

\*Email Koresponden: [aidandharma30@gmail.com](mailto:aidandharma30@gmail.com)

Diterima: 21-02-2025, Revisi: 15-05-2025, Disetujui: 17-05-2025

©2025 Universitas Hamzanwadi

**Abstrak.** Jalan tol termasuk dalam proyek pembangunan skala besar yang membutuhkan banyak lahan. Pembangunan tol Jogja-Solo didalamnya juga melewati lahan milik warga sehingga perlu dilakukan pembebasan lahan dan pemberian uang ganti untung. Tujuan penelitian ini yaitu pertama bertujuan mengetahui perubahan penggunaan lahan akibat pembangunan jalan tol Jogja-Solo, dan tujuan ke dua bertujuan menganalisis pengaruh pembangunan jalan tol terhadap perekonomian masyarakat. Data yang diperoleh peneliti berasal dari observasi, kuesioner dan wawancara. Sampel penelitian ini adalah sebagian masyarakat Desa Purwomartani yang terdampak pembangunan jalan tol Jogja-Solo dengan penentuan total sampel menggunakan rumus Solvin sehingga terdapat 85 unit sampel. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan analisis regresi linier sederhana. Hasil penelitian menunjukkan terjadi perubahan penggunaan lahan dan struktur ekonomi pada Desa Purwomartani, Kecamatan Kalasan dengan perubahan penggunaan lahan yang terlihat total 26,12497 Ha. Pada struktur ekonomi desa Purwomartani, Kecamatan Kalasan mengalami perubahan mata pencaharian dan pendapatan. Berdasarkan hasil uji t menunjukkan  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak, yang berarti pembangunan jalan tol berpengaruh positif dan signifikan terhadap perekonomian masyarakat. Hasil koefisiensi determinasi menunjukkan sebesar 0,427 atau sekitar 42,7%. Hal ini memberikan asumsi bahwa pengaruh pembangunan jalan tol terhadap Perekonomian adalah sebesar 42,7% sedangkan sisanya 57,3% di pengaruhi oleh faktor lain.

**Kata kunci:** Alih Fungsi Lahan; Dampak Jalan Tol; Faktor Perekonomian

**Abstract** Toll roads are included in large-scale development projects that require a lot of land. The construction of the Jogja-Solo toll road also passes through land owned by residents so it is necessary to acquire land and provide compensation for profits. The purpose of this study was to analyze the impact of the construction of the Jogja-Solo toll road on the economy of the community in Purwomartani village, Kalasan district. The data obtained by the researcher came from observation, questionnaires and interviews. The sample of this study was part of the Purwomartani village community affected by the construction of the Jogja-Solo toll road with the determination of the total sample using the Solvin formula so that there were 85 sample units. The research method used was quantitative descriptive with simple linear regression analysis. The results of the study showed that there were changes in land use and economic structure in Purwomartani Village, Kalasan district with changes in land use that were seen totaling 26.12497 Ha. In the economic structure of Purwomartani village, Kalasan district, there were changes in livelihoods and income. Based on the results of the t-test,  $H_a$  was accepted and  $H_0$  was rejected. Which means that the construction of the toll road has a positive and significant effect on community economy. The results of the determination coefficient show 0.427 or around 42.7%. This provides the assumption that the influence of toll road development on community economy is 42.7% while the remaining 57.3% is influenced by other factors.

**Keywords:** Land Conversion; Toll Road Impact; Economic Factor

### PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara berkembang hingga saat ini masih berjuang mengatasi berbagai permasalahan ekonomi. Salah satunya adalah masalah ketimpangan pembangunan yang merupakan salah satu masalah serius yang harus ditanggulangi (Raharja & Lestari, 2022). Ketimpangan pembangunan disebabkan karena faktor perbedaan sumber daya alam dan kondisi demografi masing-masing wilayah (Andiny & Mandasari, 2017). Hal ini yang kemudian menyebabkan adanya wilayah maju dan wilayah

terbelakang. Jika ketimpangan ini dibiarkan secara terus menerus maka akan berpengaruh kepada tingkat kesejahteraan masyarakat di masing-masing wilayah tersebut. Pembangunan merupakan salah satu usaha yang direncanakan suatu negara dan pemerintah secara sadar untuk menciptakan modernitas. Pembangunan infrastruktur merupakan suatu keharusan bagi negara untuk dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat (Adisasmita, 2005).

Menurut teori pembangunan yang dikemukakan oleh Rostow, ada berbagai fase pertumbuhan ekonomi yang hendak dicapai oleh masyarakat, diawali dengan masa primitif dan sederhana menuju masyarakat yang maju dan kompleks. Modernisasi sebagai proses homogenisasi. Tidak terbantahkan bahwa proses modernisasi merupakan sebuah proses yang menuntut kesamaan dan kemiripan, yang mana hal ini menjadi indikator keberhasilan sebuah proses pembangunan. Proses homogenisasi ini terjadi dalam beberapa tingkat, yang pertama homogenisasi internal, yaitu homogenisasi yang terjadi di dalam negara tersebut. Artinya, di antara masyarakat sudah tidak terjadi ketimpangan ekonomi dan sosial (Setiawan, 2019).

Peningkatan daya saing dan pertumbuhan ekonomi sangat dipengaruhi oleh keberadaan infrastruktur yang memadai (Kurniadi, 2020). Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur daerah menjadi sangat penting dalam rangka mewujudkan interaksi antar daerah, kesetaraan dan keadilan, mengurangi kesenjangan antar daerah, meningkatkan kualitas hidup masyarakat lokal dan merangsang pertumbuhan ekonomi. Semakin baik infrastruktur (jalan, tol, bandara, pelabuhan) yang menghubungkan suatu daerah, maka akan semakin kuat pula basis perekonomian daerah tersebut. Hal ini dimungkinkan karena seiring dengan perluasan infrastruktur, aktivitas perekonomian juga meningkat sehingga dengan cepat menciptakan titik-titik ekonomi baru di setiap wilayah atau wilayah yang terhubung.

Sepanjang kepemimpinan Presiden Joko Widodo, secara signifikan memajukan proyek-proyek infrastruktur, khususnya di bidang transportasi darat. Pemerintah meyakini bahwa peningkatan pembangunan infrastruktur akan membantu mengurangi kesenjangan nasional, menciptakan prospek perekonomian di daerah-daerah terpencil, dan merevitalisasi pertumbuhan ekonomi yang sebelumnya lesu (Aisyah, 2024). Pemerintah berusaha memastikan pembangunan infrastruktur merata di seluruh wilayah. Infrastruktur jalan yang terpelihara dengan baik berperan penting dalam memfasilitasi kebutuhan transportasi dan mendorong pembangunan (Siddiq & Zain, 2016). Kemacetan yang sering terjadi di jalan raya menghambat kelancaran konektivitas antar wilayah. Oleh karena itu, pembangunan jalan tol merupakan salah satu cara untuk mengatasi permasalahan kemacetan. Pembangunan jalan tol diharapkan dapat mengurangi durasi perjalanan antar wilayah.

Pembangunan perlu memberikan dampak positif kepada masyarakat sejalan dengan tujuan proyek pembangunan. Untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan sarana dan prasarana pendukung termasuk di dalamnya ialah prasarana transportasi. Begitu pula proyek pembangunan jalan tol Jogja-Solo yang dirancang untuk memperlancar mobilitas manusia dan barang antara Solo dan Yogyakarta, dengan harapan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi lokal. Jalan tol ini diharapkan dapat mempersingkat waktu perjalanan, sehingga memudahkan distribusi barang dan jasa serta meningkatkan aksesibilitas antar-wilayah.

Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mencanangkan rencana pembangunan jalan tol sepanjang kurang lebih 6000 kilometer hingga tahun 2025. Infrastruktur jalan tol tersebut juga mempunyai peran penting dalam memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Ruas jalan tol di Indonesia yang sudah beroperasi sepanjang 1868,62 kilometer (Budiharji et al., 2021). Alasan penting mengapa jalan tol dibangun yaitu jumlah kendaraan di Indonesia yang semakin meningkat, di mana pada tahun 2022 terdapat 148.261.817 kendaraan, dan pada tahun 2023 jumlah kendaraan meningkat menjadi 157.080.504 (BPS, 2024a). Jalan tol, sebagai salah satu bentuk prasarana transportasi, merupakan salah satu prioritas utama Departemen Pekerjaan Umum (PU). Saat ini kapasitas jalan tol di Pulau Jawa tidak sebanding dengan perkembangan jumlah dan mobilitas penduduk (Revayanti, 2020). Oleh karena itu untuk meningkatkan aksesibilitas pembangunan infrastruktur pun terus dilakukan salah satunya di wilayah Desa Purwomartini, Kecamatan Kalasan, Kabupaten Klaten.

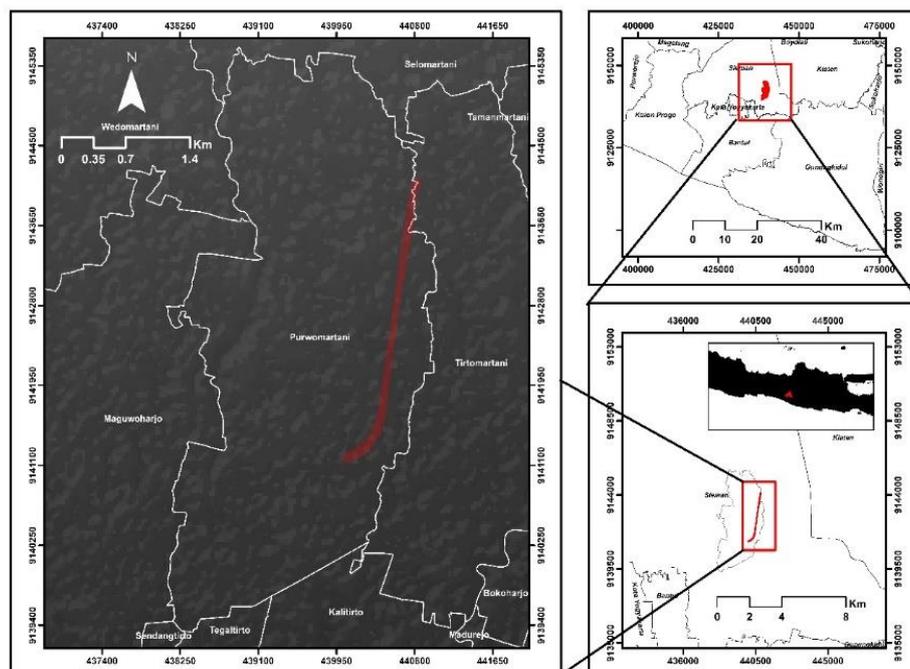
**Tabel 1.** Seksi Jalan Tol Jogja-Solo

Rute	Seksi	Panjang
Seksi 1	Kartasura – Maguwaro dan Trihanggo – Junction	49,25 KM
Seksi 2	Junction Sleman – YIA Kulon Progo	38,57 KM
Seksi 3	Maguwarjo – Trihanggo	8,75 KM

Sumber: Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Tol Jogja-Solo akan melewati tiga kabupaten: Boyolali, Karanganyar, dan Klaten. Kabupaten Klaten menjadi wilayah terpanjang yang terdampak proyek tol Solo-Jogja sepanjang 30 kilometer. Dari data yang dikeluarkan oleh Badan Pengatur Jawab Tol (BPJT), pembangunan jalan tol Jogja-Solo yang terdiri dari tiga tahap kini dalam tahap penyelesaian konstruksi, yakni tahap 1.1A Kartasura – Klaten (22,3 km) yang saat ini sudah beroperasi tanpa tarif, sedangkan paket 1.2A Klaten – Purwomartani (20,08 km) dengan progres konstruksi mencapai 59,35% yang ditargetkan akan selesai pada tahun 2025. Kemudian paket 2.1A Purwomartani – Maguwarharjo (3,62 km) dengan proses konstruksi kini diangka 0,52%. Dan untuk paket 2.1B Trihanggo – Sleman (3,25 km) mencapai 34,19%. Kemudian tahap ke 2 terdiri dari paket 3.1 Junction Sleman – Gamping (7,25 km), paket 3.2 Gamping – Sentolo (9,85 km), 3.3 Sentolo – Wates (9,85 km), paket 3,4 Wates – Kulon Progo (10,33 km) dan yang terakhir paket 3.5 Kulon Progo – Purworejo (3,13 km). Kemudian tahap ke 3 terdiri dari dari 2 paket yaitu paket 2.1 Maguwarharjo – Monjali Trihanggo (2,95 km). Untuk tahap ke 2 dan tahap 3 saat ini belum dimulai konstruksinya. Total nilai investasi pembangunan jalan tol Jogja-Solo di Kecamatan Kalasan yakni sebesar Rp. 27,486 Triliun (BPJT, 2021).

Jalan tol termasuk dalam proyek pembangunan skala besar yang membutuhkan banyak lahan. Namun, negara menguasai sejumlah lahan terbatas (Shofi et al., 2022). Dampaknya, pemerintah harus melakukan pembebasan lahan dengan membebaskan tanah milik rakyat. Pembebasan tanah adalah proses penyediaan tanah kepada mereka yang berhak dengan imbalan kompensasi yang sesuai. Upaya pengadaan tanah diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Kegiatan pengadaan tanah diperbolehkan apabila tujuannya adalah untuk memaksimalkan kesejahteraan masyarakat. Setelah menerima ganti rugi, pihak pemegang hak harus menyediakan tanah tersebut. Tanah yang dilepaskan selanjutnya akan dikembangkan untuk kepentingan umum dan menjadi milik negara.



**Gambar 1.** Peta lokasi jalan tol Jogja-Solo  
(Sumber: Rancangan Peneliti, 2025)

Pembangunan tol Jogja-Solo didalamnya juga melewati lahan milik warga sehingga perlu dilakukan pembebasan lahan dan pemberian uang ganti untung. Kecamatan Kalasan memiliki luas 3,584 ha, sebesar 1.629 ha didominasi sebagai lahan basah (sawah) dan sebesar 1.027 ha sebagai lahan kering atau bisa diartikan sebagai bangunan (BPS, 2024b). Jalan tol Prambanan – Jogja melewati 1 kecamatan yaitu kecamatan Kalasan meliputi desa Tamanmartani, desa Selomartani, Purwomartani, dan Tirtomartani. Berdasarkan tabel di atas, hasil sensus penduduk tahun 2024, jumlah penduduk di desa Purwomartani, yaitu sebesar 37.850 jiwa yang tersebar dalam 212 RT. Terdiri dari 18.695 jiwa penduduk laki-laki dan 18.155 jiwa penduduk perempuan (BPS, 2024b).

Dalam teori perubahan lahan oleh William C. Turner dalam (Elistianto, 2024). Pada tahun 1990, teori perubahan penggunaan lahan diperkenalkan oleh Turner, yang biasa disebut sebagai "Model Turner". Konsep tersebut menunjukkan bahwa transformasi penggunaan lahan dipengaruhi oleh interaksi yang amat kompleks antara unsur-unsur sosial, ekonomi, dan lingkungan. Turner melihat perubahan penggunaan lahan sebagai reaksi terhadap berbagai faktor sosial seperti pertumbuhan penduduk, urbanisasi, kemajuan teknologi, dan strategi pembangunan. Model Turner menggarisbawahi pentingnya pengaruh sosial dalam menentukan perubahan penggunaan lahan. Hal ini menggambarkan transformasi sebagai sebuah siklus yang mencakup fase-fase perubahan fungsi lahan, peningkatan produktivitas, stagnansi, dan potensi perubahan kembali dalam jangka waktu yang lama.

Alih fungsi lahan umumnya merupakan suatu hal yang logis terjadi akibat adanya peningkatan aktivitas, jumlah penduduk, dan pembangunan. Namun apabila alih fungsi lahan dilakukan pada lahan yang produktif, maka hal ini menjadi tidak wajar. Alih fungsi lahan tersebut biasanya disebabkan karena bertambahnya populasi manusia, sedangkan luas lahan yang ada tidak bertambah (Umanailo, 2017). Penelitian dari Noor et al., (2017) menyatakan bahwa setelah pembebasan lahan, mata pencaharian penduduk berubah dari petani menjadi wiraswasta. Akan tetapi mereka juga memiliki pekerjaan sampingan seperti beternak dan sebagai pengrajin. Selain itu penduduk yang lahannya mengalami pembebasan terpaksa berpindah tempat lain menyebabkan hubungan antara masyarakat menjadi renggang. Pembangunan jalan tol juga berdampak terhadap kondisi ekonomi, pendapatan penduduk sebagian besar mengalami penurunan setelah adanya pembebasan lahan, kebutuhan keluarga sebagian penduduk merasa pemenuhan kebutuhan primernya sama saja seperti sebelum pembebasan lahan, sedangkan pemenuhan kebutuhan sekunder dan tersiernya kurang tercukupi setelah pembebasan lahan.

Dengan adanya alih fungsi lahan pertanian untuk pembangunan proyek tol Jogja-Solo yang melewati Kabupaten Klaten ini, tentu saja akan berpengaruh pada berubahnya fungsi pemanfaatan lahan serta berpengaruh pada tatanan kehidupan masyarakat terutama dalam aspek sosial dan ekonomi masyarakat, Oleh karena itu penting untuk dilakukan penelitian mengenai perubahan penggunaan lahan akibat pembangunan jalan tol solo-jogja terhadap konsisi ekonomi masyarakat di desa purwomartini, kecamatan kalasan untuk mengetahui secara mendalam mengenai pengaruh dari pembangunan jalan tol Jogja-Solo terhadap kondisi ekonomi masyarakat desa Purwomartini, kecamatan Kalasan serta melihat lebih dalam perubahan mata pencaharian masyarakat desa Purwomartini kecamatan Kalasan setelah adanya alih fungsi lahan akibat dari pembanguana proyek tol Jogja-Solo.

## **METODE PENELITIAN**

Pendekatan penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Penelitian kuantitatif berupa data penelitian berbentuk angka-angka dan analisis menggunakan statistik (Sugiyono, 2017). Pada dasarnya penelitian kuantitatif ini penulis lakukan dalam rangka pengujian hipotesis yang akan diperoleh signifikansi pengaruh antar variabel yang penulis teliti. Penelitian ini menggunakan data primer. Data primer merupakan data yang diperoleh melalui kuesioner, dan wawancara secara langsung. Data diperoleh dari kuesioner kepada responden, yaitu warga desa Purwomartini, Kecamatan Kalasan, Kabupaten Sleman, provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Lokasi penelitian menunjukkan dimana penelitian tersebut hendak dilakukan. Di dalam wilayah penelitian biasanya berisikan tentang lokasi (wilayah suatu desa, lingkungan organisasi, sebuah peristiwa dan sebagainya). Peneliti melakukan penelitian di Desa Purwomartini Kecamatan Kalasan, Kabupaten Sleman, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017). Populasi pada penelitian ini adalah seluruh warga desa Purwomartani yang terdampak pembangunan jalan tol Jogja-Solo. Sampel merupakan representasi dari ukuran dan karakteristik populasi. Jika populasinya besar dan peneliti tidak mampu mempelajari semua yang ada di dalamnya, karena kurangnya dana, tenaga, atau waktu, mereka menggunakan sampel dari populasi tersebut. Oleh karena itu, sampel yang diambil dari suatu populasi harus benar-benar representatif. Sampel adalah gambaran besar kecilnya populasi dan karakteristiknya. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar representatif atau mewakili dari populasi. Sampel pada penelitian ini adalah sebagian masyarakat desa Purwomartani, kecamatan Kalasan, kabupaten Sleman, provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang terdampak pembangunan jalan tol Jogja-Solo. Dari hasil menggunakan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n : ukuran sampel

N : ukuran populasi

e : batas toleransi kesalahan (*error*)

1 : konstanta

Populasi dalam penelitian ini telah diketahui sebanyak 559, sehingga jumlah sampel dapat ditentukan melalui perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} n &= \frac{559}{1 + 559(0,1)^2} \\ &= \frac{559}{1 + 5,59} \\ &= \frac{559}{6,59} = 84,82 \text{ dibulatkan menjadi } 85 \end{aligned}$$

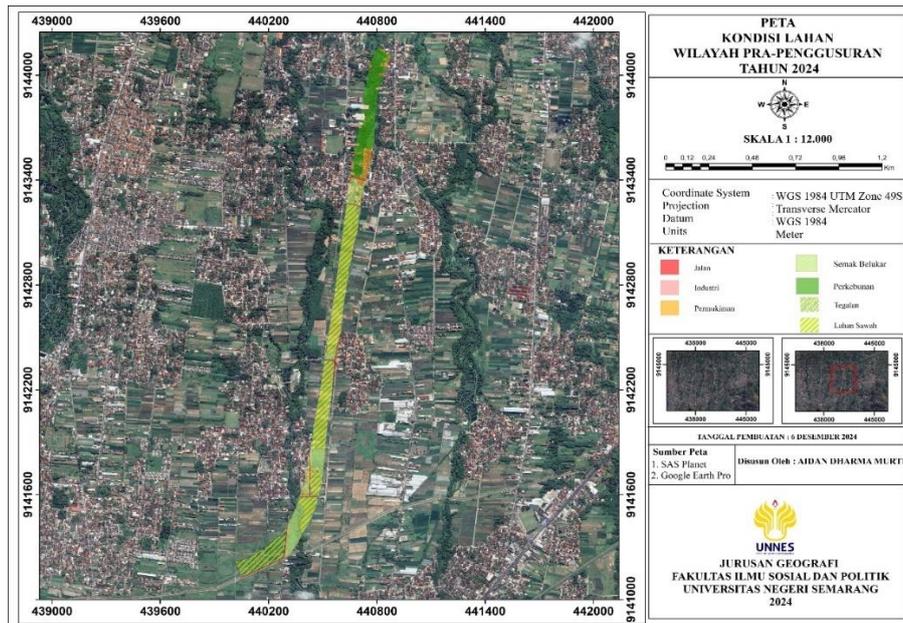
Dari hasil menggunakan rumus Slovin tersebut, diperoleh jumlah sampel sebesar 85 unit sampel.

Teknik pengumpulan data merupakan instrumen yang penting dalam proses penelitian. Dimana terdapat tiga hal utama yang mempengaruhi kualitas data dari hasil penelitian, yakni kualitas instrument penelitian, kualitas pengumpulan data dan analisis data (Sugiyono, 2017). Pada penelitian ini penulis akan menggunakan teknik pengumpulan data observasi, kuesioner (angket), wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data digunakan untuk menjawab rumusan masalah atau menguji hipotesis yang telah dirumuskan dalam penelitian. Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan dalam kategori menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun dalam pola dan memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis regresi linier sederhana. Analisis regresi linear sederhana merupakan hubungan secara linear antara satu variabel independen atau variabel bebas (X) dengan variabel dependen atau variabel terikat terikat (Y). Analisis ini bertujuan untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen atau variabel bebas dengan variabel dependen atau variabel terikat apabila variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan.

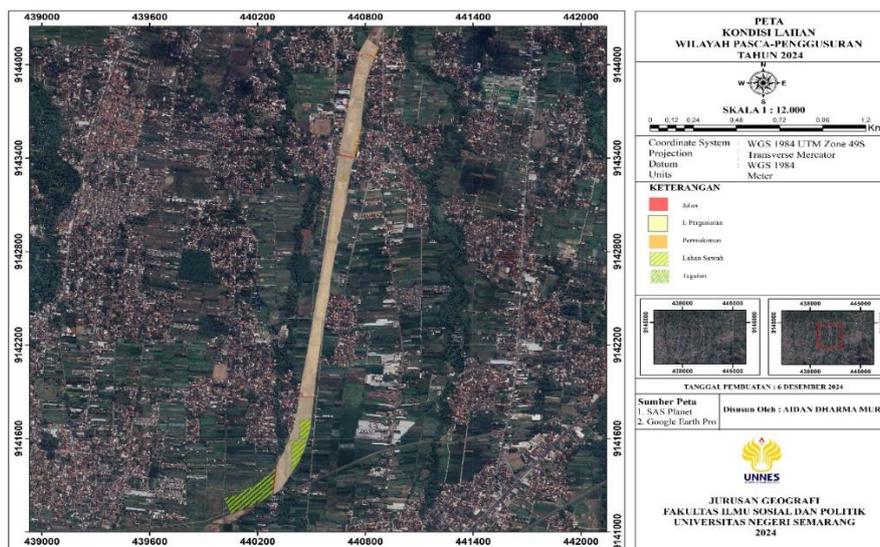
## TEMUAN DAN PEMBAHASAN

### Perubahan Pola Penggunaan Lahan Akibat Pembangunan Jalan Tol Solo-Jogja

Penggunaan lahan pada proyek jalan tol Jogja-Solo di wilayah penelitian ini yaitu 26,12497 Ha. Berikut merupakan luas perubahan penggunaan lahan desa Purwomartani, kecamatan Kalasan:



Gambar 2. Peta Sebelum Adanya Proyek Jalan Tol  
(Sumber: Hasil olahan data penelitian, 2024)



Gambar 3. Peta Sesudah Adanya Proyek Jalan Tol  
(Sumber: Hasil olahan data penelitian, 2024)

Berikut ini merupakan luas lahan yang digunakan dalam proyek pembangunan jalan tol Jogja-Solo:

Tabel 2. Penggunaan Lahan

No	Penggunaan Lahan	Luas Lahan (Ha)	Sisa Lahan
1	Perkebunan	5,036365	0
2	Pemukiman	1,442791	0,247263
3	Jalan	0,716398	0,259602
4	Industri	11,47509	0
5	Sawah	4,47509	0,858846
6	Semak Belukar	2,909258	0
7	Tegalan	2,909258	0
<b>Total</b>		<b>26,12497</b>	<b>1,365711</b>

Sumber: Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) 2024.

Dari Tabel 3, dapat diidentifikasi bahwa struktur tata guna lahan menunjukkan karakteristik wilayah pertanian dengan dominasi yang signifikan. Lahan sawah menduduki porsi terluas dengan total 11,47509 hektar, yang secara definitif mengindikasikan potensi agraris yang sangat kuat pada kawasan tersebut. Hal ini menggambarkan bahwa sektor pertanian, khususnya budidaya padi, merupakan tulang punggung ekonomi dan mata pencaharian utama masyarakat di wilayah penelitian. Selanjutnya, perkebunan menempati posisi kedua dalam komposisi penggunaan lahan dengan luasan 5,036365 hektar. Keberadaan perkebunan ini menambah bukti diversifikasi aktivitas pertanian di wilayah yang bersangkutan, yang tidak sekadar terfokus pada produksi padi, melainkan juga mencakup pengembangan komoditas perkebunan lainnya.

Struktur lahan permukiman yang mencapai 1,442791 hektar mengungkapkan pola pemukiman yang relatif terkendali, dengan kepadatan yang proporsional terhadap luas lahan produktif. Sementara itu, keberadaan infrastruktur jalan (0,716398 hektar) dan area industri (0,195303 hektar) menunjukkan bahwa wilayah tersebut tengah mengalami tahap transformasi struktural, di mana sektor pertanian masih menjadi primadona namun mulai diimbangi dengan pengembangan sektor non-agraris. Secara komprehensif, pola penggunaan lahan ini mencerminkan suatu sistem wilayah yang sedang bertransisi, dengan pertanian sebagai basis utama namun dengan indikasi kemajuan infrastruktur dan industrialisasi yang perlahan mulai berkembang. Hal ini mengindikasikan potensi pengembangan wilayah yang berkelanjutan dengan menjaga keseimbangan antara preservasi sektor agraris dan modernisasi ekonomi lokal.

### **Dampak Alih Fungsi Lahan Terhadap Ekonomi Masyarakat**

Konversi lahan pertanian menjadi lahan non-pertanian merupakan permasalahan yang sering terjadi. Salah satu faktor pendorong terjadinya konversi lahan adalah pembangunan infrastruktur, seperti transportasi, yang mengharuskan penggunaan lahan untuk jalan dan fasilitas transportasi lainnya. Konversi lahan ini memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap keadaan perekonomian masyarakat, khususnya pada petani di Desa Purwomartani Kecamatan Kalasan. Industri pertanian merupakan mesin perekonomian utama di daerah ini karena mayoritas masyarakatnya bermatapencaharian sebagai petani yang dilakukan secara turun temurun. Rendahnya tingkat pendidikan petani, serta ketergantungan mereka pada industri pertanian, menimbulkan permasalahan bagi kelangsungan sektor pertanian dalam jangka panjang.

Alih fungsi lahan pertanian menjadi jalan tol di Desa Purwomartani, Kecamatan Kalasan, berdampak pada pola kehidupan masyarakat. Petani yang tinggal di sekitar jalan tol dapat memperoleh manfaat dari peningkatan efisiensi dalam pengiriman dan distribusi produk pertanian, serta kemudahan akses transportasi. Pasca proyek pembangunan jalan tol Jogja-Solo, lapangan kerja yang sebelumnya hanya diperuntukkan bagi petani dialihkan; Kini, ada pekerjaan sampingan dengan membuka lapak di sekitar proyek pembangunan yang dibangun sebagian masyarakat Purwomartani dengan menggunakan uang ganti rugi pengalihan lahan sehingga pendapatan meningkat. Rata-rata, uang ganti rugi digunakan untuk merestorasi tempat tinggal dan membeli aset lain seperti rumah baru, properti di tempat lain, pembangunan kios atau toko, mobil, tabungan, dan keperluan lain untuk memenuhi kebutuhan pokok dan sekunder. Kondisi pembelian dan penjualan produk dan jasa juga semakin membaik sehingga memunculkan peluang-peluang baru.

Melihat dari sisi ekonomi masyarakat secara keseluruhan, temuan penelitian mengungkapkan bahwa taraf hidup masyarakat mengalami peningkatan. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian Riptanti & Raharjo (2024). yang menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol dapat memberikan pengaruh yang baik terhadap kesejahteraan masyarakat dengan meningkatkan perekonomian. Selain itu, pembangunan jalan tol juga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat pedesaan yang menjual propertinya kepada pengembang. Hal ini menciptakan prospek bisnis baru, membantu memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, dan meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat. Sisa uang ganti rugi setelah digunakan untuk pembelian sawah, mobil, atau aset lainnya disimpan dalam bentuk simpanan yang menghasilkan bunga setiap bulannya. Bunga ini dapat melengkapi kebutuhan dasar.

### **Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Jogja-Solo Terhadap Perekonomian Masyarakat**

#### **a) Karakteristik Responden**

Karakteristik responden pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3 sebagai berikut:

**Tabel 3.** Karakteristik Responden

No	Usia	Jumlah	Present-ase
1	Kurang dari 20 Tahun	3	3%
2	20 – 30 Tahun	23	23%
3	Diatas 30 Tahun	59	59%
<b>Total</b>		<b>85</b>	<b>85%</b>
No	Pendidikan Terakhir	Jumlah	Presen-tase
1	SD – SMA Sederajat	67	67%
2	Diploma / Sarjana	14	14%
3	Lainnya	4	4%
<b>Total</b>		<b>85</b>	<b>85%</b>
No	Pekerjaan	Jumlah	Presen-tase
1	Petani	28	28%
2	Buruh Tani	36	36%
3	Wiraswasta	5	5%
4	Pedagang	11	11%
4	Pegawai Negeri Sipil	2	2%
<b>Total</b>		<b>85</b>	<b>85%</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) 2023.

#### b) Hasil Uji Validitas & Reliabilitas

Adapun uji validitas dalam penelitian ini akan dibantu dengan sebuah aplikasi komputer berupa SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*), dengan. Yaitu dengan besarnya korelasi ( $r$  hitung) yang diperoleh dari hasil output SPSS dibandingkan dengan  $r$  tabel, sebagai berikut (Wiratna, 2015):

Jika  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel maka data valid.

Jika  $r$  hitung  $<$   $r$  tabel maka data tidak valid.

Adapun  $r$  tabel dengan taraf signifikansi 5% atau 0,05 untuk uji dua arah dalam penelitian ini adalah sebesar 0,1966 yang didapat dengan melihat  $r$  tabel menggunakan rumus  $df$  (*degree of freedom*) =  $(N-2)$  dengan  $N$  merupakan jumlah data atau responden dalam penelitian.

Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi hasil pengukuran variabel guna mengetahui suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel. Pada penelitian ini digunakan metode pengukuran reliabilitas *Cronbach Alpha*. Jika nilai *Cronbach Alpha*  $>$  0,60 maka kuesioner dapat dikatakan reliabel.

**Tabel 4.** Hasil Uji Validitas Variabel X

No	Pertanyaan	$r$ Hitung	$r$ Tabel	Keterangan
1	P1	0,520	0,213	Valid
2	P2	0,666	0,213	Valid
3	P3	0,703	0,213	Valid
4	P4	0,397	0,213	Valid
5	P5	0,683	0,213	Valid
6	P6	0,631	0,213	Valid
7	P7	0,630	0,213	Valid
8	P8	0,561	0,213	Valid
9	P9	0,607	0,213	Valid

Sumber: Hasil olahan data penelitian, 2024

**Tabel 5.** Hasil Uji Validitas Variabel Y

No	Pertanyaan	$r$ Hitung	$r$ Tabel	Keterangan
1	P1	0,551	0,213	Valid
2	P2	0,614	0,213	Valid
3	P3	0,560	0,213	Valid
4	P4	0,539	0,213	Valid
5	P5	0,559	0,213	Valid
6	P6	0,562	0,213	Valid
7	P7	0,537	0,213	Valid
8	P8	0,539	0,213	Valid
9	P9	0,554	0,213	Valid

Sumber: Hasil olahan data penelitian, 2024

Tabel 6. Tabel Reliabilitas

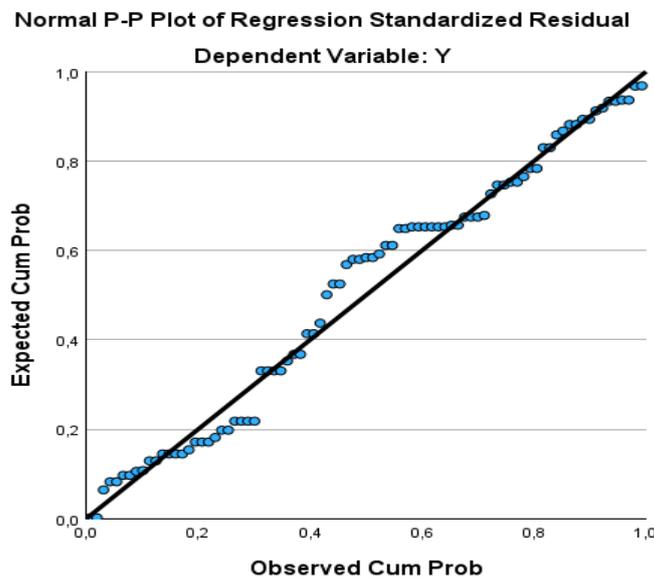
Variabel	Cronbach's Alpha	N of Items
X	0,773	9
Y	0,715	9

Sumber: Hasil olahan data penelitian, 2024

Dari hasil tabel di atas dapat diartikan bahwa data tersebut valid dan reliabel.

c) Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah variabel dependen, independen atau keduanya berdistribusi normal, mendekati normal atau tidak. Model regresi yang baik hendaknya berdistribusi normal atau setidaknya mendekati normal. Dengan menggambarkan penyebaran data melalui sebuah grafik dapat mendeteksi apakah data tersebut berdistribusi atau tidak. Jika data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonalnya, model regresi tersebut memenuhi asumsi normalitas. Selain itu, uji kenormalan data juga bisa dilakukan selain menggunakan grafik (Husein, 2013).



Gambar 4. Grafik Hasil Uji Normalitas dengan Normal P – P Plot (Sumber: Hasil analisis data penelitian, 2024)

Dari grafik tersebut menunjukkan data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonalnya, sehingga model regresi tersebut memenuhi asumsi normalitas.

d) Uji Linieritas

Uji linieritas adalah uji yang digunakan untuk mengetahui apakah hubungan variabel linier atau tidak. Diketahui nilai *Deviation from Linearity* 0,151 > 0,05. Dengan demikian terdapat hubungan yang linier karena nilai *Deviation from Linearity* > 0,05.

e) Uji Korelasi

Uji korelasi adalah uji untuk mengetahui ada tidaknya hubungan linier antara dua variabel atau lebih. Diketahui nilai signifikansi 0,001 < 0,05, sehingga dinyatakan data mempunyai korelasi positif. Nilai person correlation 0,427 menunjukkan derajat hubungan korelasi sedang.

f) Uji Regresi Linier Sederhana

analisis regresi diperoleh yaitu:  $Y = a + bX$

$$Y = 11,070 + 0,393X$$

Model regresi linear sederhana di atas dapat di jelaskan sebagai berikut:

- a. Nilai konstanta (a) sebesar 11,070 mengandung arti bahwa nilai konstanta variabel Pembangunan Jalan Tol adalah sebesar 11,070.
- b. Koefisiensi variabel Pembangunan Jalan Tol bernilai positif sebesar 0,393 karena nilai koefisiensi bertanda nilai positif maka nilai Y Pendapatan Perekonomian akan meningkat sebesar 0,393.

g) Uji Koefisien Determinasi  $R^2$

Hasil koefisiensi determinasi menunjukkan sebesar 0,427 atau sekitar 42,7%. Hal ini memberikan asumsi bahwa pengaruh variabel independent (Pembangunan Jalan Tol) terhadap variabel dependent (Pendapatan Perekonomian) adalah sebesar 42,7% sedangkan sisanya 57,3% di pengaruhi oleh faktor lain.

h) Uji Parsial (Uji t)

Uji ini digunakan untuk menguji kemampuan generalisasi (signifikansi hasil yang berupa perbandingan dua rata – rata sampel). Uji t digunakan untuk membandingkan atau membedakan apakah variabel bebas terhadap variabel terikat tersebut sama atau berbeda (Sumarto, 2014).

Hasil uji t hitung Pembangunan Jalan Tol yaitu 4,303. Sedangkan t tabel menunjukkan angka 1,663. Dan hasil yang diperoleh t hitung > t tabel atau dapat ditulis  $4,303 > 1,662$ . Sehingga dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima (berkontribusi positif).

## SIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa: (1) Terjadi perubahan penggunaan lahan dan struktur ekonomi pada desa Purwomartani, kecamatan Kalasan dengan perubahan penggunaan lahan yang terlihat yaitu Perkebunan 5,036365 Ha, Pemukiman 1,442791 Ha, Jalan 0,716398 Ha, Industri 11,47509 Ha, Sawah 4,47509 Ha, Semak Belukar 2,909258 Ha, Tegalan 2,909258 Ha dengan total Total 26,12497 Ha. (2) Hasil analisis menunjukkan bahwa uji t  $4,303 > 1,662$ , dengan hal ini  $H_0$  di terima dan  $H_0$  ditolak. Yang berarti Pembangunan Jalan Tol berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan Perekonomian. Hasil koefisiensi determinasi menunjukkan sebesar 0,427 atau sekitar 42,7%, hal ini memberikan asumsi bahwa pengaruh Pembangunan Jalan Tol terhadap Pendapatan Perekonomian adalah sebesar 42,7% sedangkan sisanya 57,3% di pengaruhi oleh faktor lain. Pada struktur ekonomi desa Purwomartani, kecamatan Kalasan juga mengalami perubahan mata pencaharian dan pendapatan. Terdapat bisnis tambahan warung klontong di sekitar proyek jalan setelah adanya jalan tol Jogja-Solo yang dibangun oleh sebagian masyarakat purwomartani menggunakan uang ganti rugi akibat pengalihan lahan sehingga pendapatan mengalami peningkatan.

## UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kepada pemerintah desa Purwomartani dan masyarakat Purwomartani yang terdampak pembangunan jalan tol Jogja-Solo yang telah memberikan izin penelitian serta membantu dalam akses data dan informasi yang diperlukan untuk kelancaran penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. (2005). *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Aisyah, N. (2024). Analisis Dampak Alih Fungsi Lahan Pertanian Pada Proyek Tol Solo-Jogja Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Klaten. *Skripsi*. Universitas Islam Negeri Prof.K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
- Andiny, P., & Mandasari, P. (2017). Analisis pertumbuhan ekonomi dan kemiskinan terhadap ketimpangan di Provinsi Aceh. *Jurnal Penelitian Ekonomi Akuntansi (JENSI)*, 1(2), 196-210.
- BPJT. (2021). *Penyelesaian Konstruksi Jalan Tol Klaten - Purwomartani*. Badan Pengatur Jalan Tol.
- BPS. (2024). Kecamatan Kalasan dalam Angka. *Badan Pusat Statistik Sleman*, 40.
- BPS. (2024a). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit)*.

- Budiharji, A., Haryoko, D.W., Jepriadi, K., Maulida, M.A. (2021). Analisis Tingkat Kerusakan Jalan Tol. *Teras Jurnal*, 11(1), 157-170.
- Elistianto, Y. (2024). Analisa Perubahan Penggunaan Lahan KSCT Depok di Desa Depok Kecamatan Toroh Kabupaten Grobogan. *Tugas Akhir*. Universitas Semarang.
- Husein, U. (2013). *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. Depok: Rajawali Pers.
- Kurniadi. (2020). *Collaborative Governance Dalam Penyediaan Infrastruktur*. Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- Noor, T. R., Hamdan, A., Saifuddin, S., & Fanan, M. A. (2017). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto: Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kec. Wringinanom, Kec. Kedamean, Kec. Driyorejo Kabupaten Gresik. *PROSIDING*, 1(3), 26-280.
- Raharja, M. C., & Lestari, U. (2022). Analisis Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Provinsi Jawa Tengah Sebelum Omnibus Law Cipta Kerja. *OECOMICUS Journal of Economics*, 6(2), 86-101.
- Revayanti, I. (2020). Dampak pembangunan jalan Tol Bocimi terhadap sosial, ekonomi masyarakat di Kabupaten Sukabumi. *Geoplanart*, 2(2), 75-88.
- Riptanti, E. W., & Raharjo, Z. H. (2024). Dampak Alih Fungsi Lahan Pertanian Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Petani (Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Surakarta-Yogyakarta di Kabupaten Boyolali. *Jurnal Ekonomi Pertanian dan Agribisnis*, 8(2), 771-784.
- Setiawan, F. (2019). Pengaruh teori pembangunan dunia ke-3 dalam teori modernisasi terhadap administrasi pembangunan di Indonesia. *Journal Ilmu Sosial, Politik dan Pemerintahan*, 8(2), 1-11.
- Shofi, Z. D. F., Subekti, R., & Raharjo, P. S. (2022). Aspek Hukum Ganti Rugi Dalam Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 5(1), 290-299.
- Siddiq, M. I., & Zain, I. M. (2016). Dampak Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pandaan terhadap Masyarakat Petani yang Lahannya Dibebaskan di Kecamatan Pandaan Kabupaten Pasuruan. *Jurnal Swara Bhumi*, 1(2), 143-151.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sumarto, R. dan H. (2014). *Pengantar Statistik*. Bandung: Alfabeta.
- Umanailo, M. (2017). *Marginalisasi Buruh Tani Akibat Alih Fungsi Lahan*. Diakses dari: <https://ideas.repec.org/p/osf/osfxxx/xq96n.html>.
- Wiratna, S. V. (2015). *SPSS Untuk Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.