

Dampak Ekonomi Pembangunan Jalan Pertanian di Desa Dangiung, Kabupaten Garut

The Economic Impact of Agricultural Road Development in Dangiung Village, Garut Regency

Juwinda Windani¹, Annisa Mu'awanah Sukmawati²

^{1,2} Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Teknologi Yogyakarta, Kota Yogyakarta, Indonesia

² E-mail Korespondensi: annisa.sukmawati@staff.uty.ac.id

Artikel Masuk : 4 September 2023

Artikel Diterima : 26 Oktober 2023

Tersedia Online : 31 Oktober 2023

Abstrak. Jalan adalah salah satu elemen penting dalam pembangunan wilayah perdesaan. Jalan pertanian merupakan jalan khusus yang ditujukan untuk memudahkan mobilitas pengangkutan produksi hasil pertanian, alat, dan sarana produksi menuju lahan pertanian. Penelitian berlokasi di Desa Dangiung, Kecamatan Cilawu, Kabupaten Garut. Meskipun jalan terbangun pada akhir tahun 2021, tetapi dampak pembangunan jalan pertanian di Desa Dangiung mulai terasa. Penelitian bertujuan untuk mengeksplorasi dampak pembangunan jalan pertanian secara ekonomi di Desa Dangiung. Penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik analisis deskriptif kualitatif. Informasi dikumpulkan dengan melalui wawancara dengan teknik *purposive sampling* kepada enam informan dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan pertanian memiliki dampak bagi produktivitas hasil pertanian petani Desa Dangiung. Hal ini terkait dengan fungsinya untuk membantu mempercepat daya angkut hasil produksi pertanian ke tengkulak dan mempermudah mobilitas sarana produksi pertanian. Keberadaan jalan pertanian juga berdampak secara spasial yang ditandai dengan kenaikan harga lahan dan kemunculan rumah baru di sekitar jalan. Untuk itu, diperlukan pengendalian pemanfaatan lahan di sekitar jalan pertanian agar tidak terjadi konversi lahan yang masif menjadi permukiman karena semakin terbukanya aksesibilitas.

Kata kunci: Dampak Ekonomi; Desa Dangiung; Jalan Pertanian; Produksi Pertanian

Abstract. Roads have essential roles in the development of rural areas. Agricultural roads refer to special roads intended to facilitate the mobility of transporting agricultural products, tools, and production facilities to agricultural land. The research is in Dangiung Village, Cilawu District, Garut Regency. Even though the road was built at the end of 2021, the impact of the development of agricultural roads in Dangiung Village is beginning to take effect. The research aims to explore the economic impact of the agricultural road development in Dangiung Village. The research used qualitative research methods with qualitative descriptive analysis techniques. Information was collected through interviews with a purposive sampling technique with six informants and field observations. The research results show that the agricultural road development has impacts on the agricultural productivity of farmers in Dangiung Village. This is associated with its function to support the accelerating transport capacity of agricultural production to middlemen and simplify the mobility of agricultural production facilities. The existence of agricultural roads also has a spatial impact marked by the increasing land prices and the appearance of new houses around the road. Therefore, it is necessary to control land use around agricultural roads to avoid the massive land conversion into settlement areas due to increasing accessibility.

Keywords: Economic Impact; Dangiung Village; Agricultural Roads; Agricultural Productivity



Pendahuluan

Jalan adalah salah satu elemen penting dalam pembangunan wilayah perdesaan. Menurut Hardaningrum (2015), keberadaan jalan menjadi penting karena segala aktivitas perpindahan akan lebih mudah dijangkau begitu pula arus pertukaran ekonomi. Dengan kata lain, pembangunan jalan akan memberikan akses untuk melakukan mobilitas dari satu tempat ke tempat lain guna kepentingan masyarakat setempat. Ompusunggu (2018) juga mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi masyarakat di perdesaan. Selain sebagai moda transportasi untuk masyarakat beraktivitas sehari-hari dan menjual hasil panen, keberadaan jalan di perdesaan juga akan mendorong pemerataan pembangunan dengan terbukanya jalur-jalur alternatif yang menghubungkan antar wilayah. Infrastruktur jalan tersebut dapat memberikan lapangan pekerjaan dengan menyerap tenaga kerja. Selain itu, jalan juga menjadi penentu kelancaran arus seperti barang, jasa, manusia, dan uang (Prapti et al., 2015). Perluasan jaringan jalan di perdesaan dan pengetahuan pertanian berjalan secara simultan untuk meningkatkan produktivitas pertanian (Gebresilasse, 2023; Kiprono & Matsumoto, 2018; Morgan et al., 2019).

Jalan produksi merupakan jalan khusus yang berfungsi untuk mendukung subsistem agribisnis lainnya. Sebagai sarana transportasi, jalan pertanian membantu proses pengangkutan sarana produksi dan hasil produksi menuju lahan pertanian, tempat penampungan sementara/ tempat pengumpulan/ tempat lainnya (Hardaningrum, 2015). Dalam buku Pedoman Teknis Pengembangan Jalan Pertanian, jalan pertanian yang dapat juga disebut sebagai jalan produksi atau jalan usaha tani, dijelaskan bahwa jalan pertanian merupakan salah satu komponen dalam subsistem hulu yang diharapkan dapat mendukung subsistem usahatani, subsistem pengolahan dan subsistem pemasaran hasil pertanian khususnya pada sentra-sentra produksi hortikultura, perkebunan dan peternakan rakyat. Banyak lokasi pertanian yang belum didukung oleh keberadaan infrastruktur yang baik terutama jalan, sehingga akan menghambat perkembangan usaha tani. Melalui keberadaan jalan pertanian baik dengan pembangunan baru atau rehabilitasi jalan, diharapkan akan meningkatkan produktivitas pertanian yang akhirnya akan meningkatkan ketahanan pangan, agribisnis, dan kesejahteraan petani. Dengan keberadaan jalan pertanian, diharapkan dapat memperlancar mobilitas alat dan mesin pertanian, sarana produksi dan hasil produksi pertanian dari dan ke lahan pertanian (Direktorat Perluasan dan Pengelolaan Lahan Kementerian Pertanian, 2013). Jalan pertanian merupakan jalan khusus yang berada di bawah tanggung jawab Kementerian Pertanian yang merujuk pada jalan produksi sebagai prasarana transportasi pada kawasan pertanian untuk memfasilitasi mobilitas mesin pertanian, transportasi fasilitas produksi hingga lahan pertanian dan hasil pertanian mulai dari lahan hingga tempat penyimpanan, pengolahan atau pasar. Pembangunan jalan pertanian adalah salah satu upaya pemerintah untuk membantu masyarakat perdesaan meningkatkan perekonomiannya.

Jalan pertanian dikembangkan dengan konsep kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat atau kelompok tani dengan pemeliharaan dan pengelolaan jalan dilakukan secara mandiri oleh masyarakat atau kelompok tani. Pendanaan untuk pembangunan jalan pertanian dilakukan berdasarkan usulan yang diajukan masyarakat atau kelompok tani (Maryati et al., 2020). Untuk itu, partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan jalan pertanian juga diperlukan baik dalam bentuk material, dana, dan tenaga (Engka et al., 2015).

Keberadaan jalan pertanian memiliki dampak luas bagi perkembangan usaha tani di sebuah wilayah. Hal ini sejalan dengan fungsinya untuk mempermudah akses petani menuju ke lahan pertanian, distribusi hasil pertanian, dan akhirnya akan meningkatkan pendapatan petani. Beberapa studi menunjukkan manfaat jalan pertanian bagi aspek ekonomi masyarakat. Studi dari kawasan perdesaan di China menunjukkan bahwa jalan pertanian memfasilitasi spesialisasi produksi hasil pertanian. Dengan ketersediaan infrastruktur jalan yang lebih baik, produktivitas hasil pertanian meningkat dan berdampak pula pada peningkatan pendapatan petani dan mengurangi kemiskinan (Qin & Zhang, 2016). Begitu pula studi di India bahwa keberadaan jalan pertanian berperan dalam merangsang pertanian karena sebagai sarana untuk mengangkut hasil pertanian ke pasar dan perkotaan dan meminimalisir biaya pertanian (Loksha & Mahesha, 2016). Studi dari Desa Kandris, Kabupaten Barito Timur juga menunjukkan bahwa keberadaan jalan pertanian berdampak secara ekonomi, sosial, dan budaya karena dapat memangkas waktu tempuh petani agar dapat melakukan aktivitas produktif lainnya dan mempererat hubungan antara pemerintah dan masyarakat lokal karena melibatkan masyarakat dalam pembangunannya (Rahmadi & Setiawati, 2020). Serupa dengan studi di Kecamatan Wanasalam, Kabupaten Lebak bahwa keberadaan jalan pertanian dapat menekan biaya angkut dan memudahkan pengangkutan hasil pertanian sehingga kualitas, kuantitas, dan kontinuitas pengangkutan dapat lebih lancar dan meningkatkan efisiensi produksi hasil pertanian (Yanuar et al., 2022). Lebih

lanjut, Suminar (2018) menjelaskan bahwa jalan pertanian juga memunculkan dinamika spasial di sekitar jalan pertanian karena keterbukaan akses, keterjangkauan, dan kemudahan menuju ke lokasi pertanian.

Studi mengambil lokasi pada jalan pertanian di Desa Dangi, Kecamatan Cilawu, Kabupaten Garut. Pembangunan jalan pertanian di Desa Dangi dilakukan dengan menggunakan dana desa tahun 2021. Jalan pertanian di Desa Dangi memiliki panjang 587 meter dan telah dioperasikan sejak Desember 2021. Jalan pertanian di Desa Dangi dibangun di Kampung Kiarajang RT 04 RW 09 Blok Pasiran Bak. Jalan pertanian di Desa Dangi memiliki keterbatasan kondisi karena hanya dapat dilalui oleh kendaraan dua akibab lebar jalan yang sempit. Hal ini terjadi karena pelaksanaan pembangunan berada pada lahan dengan kemiringan yang cukup terjal sehingga jalan pertanian yang terbangun menjadi terbatas dan tidak sepenuhnya langsung dapat menjangkau lahan pertanian. Namun demikian, jalan tersebut dapat dirasakan manfaatnya oleh petani untuk mempercepat mobilisasi hasil pertanian, Belum ada studi yang menunjukkan dampak ekonomi dari keberadaan jalan pertanian di Desa Dangi. Untuk itu, penelitian bertujuan untuk mengeksplorasi dampak pembangunan jalan pertanian secara ekonomi di Desa Dangi Kabupaten Garut.

Metode Penelitian

Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif dipilih karena penelitian bertujuan untuk mengeksplorasi dampak ekonomi dari keberadaan jalan pertanian di Desa Dangi. Kajian mengenai dampak tersebut akan digali menurut perspektif petani sebagai pengguna utama jalan dan pengguna lain, seperti pendaki Gunung Cikuray dan pedagang yang turut merasakan manfaat dari keberadaan jalan pertanian tersebut. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode pengumpulan data primer melalui teknik wawancara dan observasi lapangan serta data sekunder dengan telaah dokumen RPJM Desa Dangi, Kecamatan Cilawu, Kabupaten Garut dan buku Profil Desa Dangi Tahun 2021. Dalam wawancara, pengumpulan data menggunakan teknik *purposive sampling* dimana terdapat enam informan meliputi Kepala Desa Dangi (1 orang), Kepala Urusan Perencanaan/ Ketua Tim Pelaksana Kegiatan (TPK) Desa Dangi (1 orang), Badan Permusyawaratan Desa (1 orang), petani (1 orang), pedagang (1 orang), dan tengkulak (1 orang). Adapun jenis wawancara yang digunakan adalah wawancara semi terstruktur dimana penelitian menggunakan daftar pertanyaan yang bersifat terbuka dan pertanyaan baru akan berkembang sejalan dengan jawaban yang diberikan oleh informan. Wawancara dilakukan untuk menggali informasi tentang profil pembangunan jalan pertanian di Desa Dangi, dampak pembangunan jalan pertanian terhadap kebangkitan aspek ekonomi masyarakat, seperti pendapatan masyarakat dan kemunculan fasilitas perekonomian baru. Sedangkan observasi lapangan dilakukan untuk mengamati kondisi jalan pertanian, pengguna jalan pertanian, aktivitas pengguna jalan pertanian.

Analisis dilakukan dengan teknik analisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan model analisis interaktif. Model analisis interaktif menurut Miles & Huberman (1994) bahwa dalam melakukan analisis data kualitatif dapat dilakukan secara bersamaan dengan proses pengumpulan data. Proses yang bersamaan meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Adapun penjabaran tahapan tersebut sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Tahap reduksi data merupakan langkah awal analisis yang didahului dengan membuat catatan lapangan yang selanjutnya dituangkan dalam transkripsi hasil wawancara. Pada tahap reduksi data ini, dilakukan upaya memilah data, membuat tema-tema, mengkategorikan, membuang, dan menyusun data kemudian melakukan pemeriksaan data kembali dan mengelompokkannya sesuai dengan masalah yang diteliti. Adapun kode pengkodean dalam penelitian ini adalah (Kode Informan/Waktu wawancara/ wawancara keberapa).

2. Penyajian Data

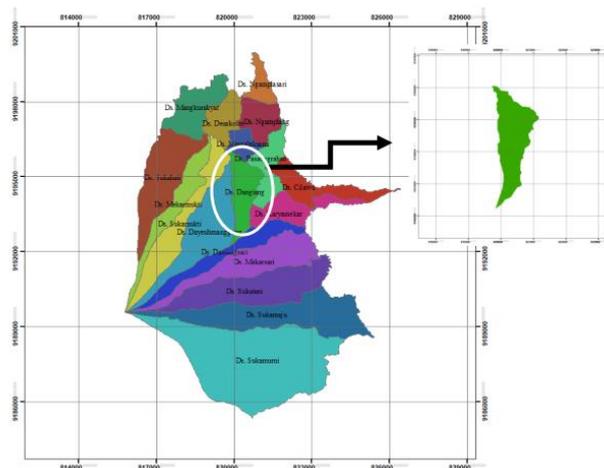
Penyajian data penelitian dilakukan dengan deskriptif. Penelitian menggunakan narasi untuk menjelaskan hasil penelitian yang didukung oleh gambar atau peta untuk memperjelas informasi yang dinarasikan.

3. Penarikan Kesimpulan/ Verifikasi

Untuk memperoleh keyakinan terhadap keabsahan data peneliti menggunakan teknik triangulasi sumber data dengan membandingkan atau melakukan *cross check* data terhadap suatu informasi yang diperoleh dari sumber yang berbeda yaitu kepala desa, Kepala Urusan Perencanaan/ Ketua Tim Pelaksana Kegiatan, petani, pedagang, dan tengkulak. Dengan demikian, informasi yang dihasilkan dapat diverifikasi keabsahannya untuk dapat ditarik kesimpulan yang lebih valid.

Hasil dan Pembahasan

Secara administratif Desa Dangiing terletak di Kecamatan Cilawu, Kabupaten Garut. Sedangkan secara geografis, Desa Dangiing terletak pada posisi antara 7°16'48,3" Lintang Selatan - 107°53'36,5" Bujur Timur. Luas lahan Desa Dangiing 4,26 km² (426,042 Ha) yang dibagi menjadi 36 RT, 9 RW, dan 3 dusun. Desa Dangiing sendiri memiliki batas administrasi sebelah utara adalah Desa Margalaksana, sebelah selatan dengan Desa Dawungsari, sebelah timur dengan Desa Cilawu, dan sebelah barat dengan Desa Sukamukti (lihat Gambar 1). Jumlah penduduk Desa Dangiing pada tahun 2021 sebanyak 3.941 jiwa dengan jumlah kepadatan penduduk rata-rata 925 jiwa/km² yang terdiri dari 1.965 jiwa penduduk laki-laki dan 1.976 jiwa penduduk perempuan. Jika dilihat dari penggunaan lahan di Desa Dangiing bahwa sebesar 231,319 ha (54,29%) adalah ladang, seluas 92,70 ha (21,76%) adalah sawah, seluas 2,023 ha (0,48%) adalah fasilitas umum, dan sebesar 100 ha (23,47%) adalah hutan (Pemerintah Desa Dangiing, 2021).



Gambar 1. Peta Administrasi Desa Dangiing, Kecamatan Cilawu

Desa Dangiing memiliki potensi ekonomi utama yang bersumber dari pertanian. Hal ini ditunjukkan oleh proporsi penggunaan lahan pertanian yang besar (lebih dari 50%), baik untuk pertanian lahan basah dan kering. Di samping itu, dilansir Buku Profil Desa Dangiing Tahun 2021 (Pemerintah Desa Dangiing, 2021) bahwa dari total nilai ekonomis potensi sumber daya alam desa ditunjukkan bahwa potensi pertanian memiliki nilai ekonomis tertinggi sebesar Rp 16.747.530.000,00 dengan jenis potensi pada pertanian tanaman pangan dan perkebunan. Mata pencaharian penduduk yang dominan juga merupakan petani (49,30%).

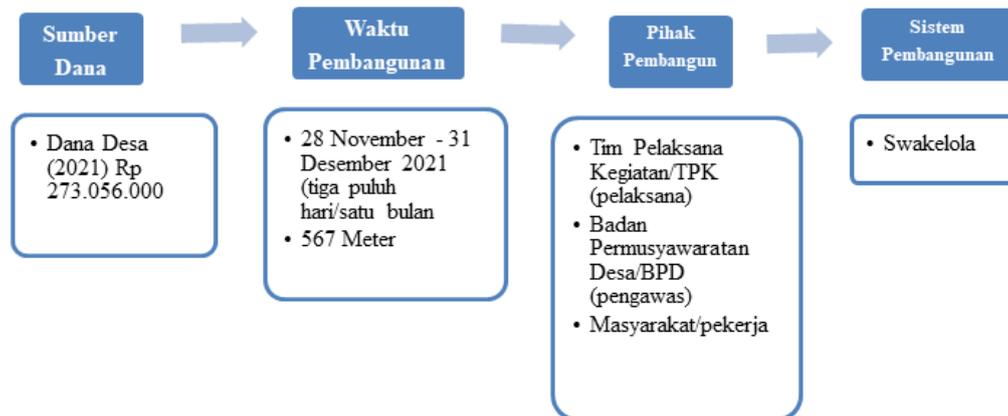
Profil Pembangunan Jalan Pertanian di Desa Dangiing

Pembangunan jalan pertanian di Desa Dangiing bersumber dari dana desa tahun 2021 yang dianggarkan sebesar Rp 273.056.000,00. Jalan pertanian dibangun di atas tanah milik desa. Pembangunan jalan pertanian dibangun merupakan hasil prioritas program pembangunan yang telah dicanangkan sebelumnya dan sudah dimusyawarahkan dengan Badan Permusyawaratan Desa (BPD) dan Pemerintah Desa atas dasar pengajuan dari masyarakat. Hasil prioritas pembangunan jalan pertanian dicatat dalam pada Rencana Kerja Pemerintahan Desa (RKPDDes) yang sebelumnya sudah dimusyawarahkan dengan BPD dan lembaga di Pemerintah Desa. Jalan pertanian dibangun di atas tanah milik desa karena masih menjadi aset desa. Selain itu, juga tidak ada anggaran untuk membeli tanah sehingga pemerintah menganggarkan dana desa untuk membangun pada lokasi yang memang dibutuhkan oleh petani berdasarkan hasil musyawarah sebelumnya.

Hasil wawancara dengan Kepala Urusan Perencanaan Desa Dangiing menjelaskan bahwa jika dilihat dari segi pembangunan fisik, pembangunan sudah terealisasi dengan baik karena jalan pertanian telah terbangun sesuai anggaran yang ditetapkan. Namun, akses jalan untuk kendaraan roda empat tidak dapat dilewati karena lebar jalan sempit karena hanya memiliki lebar dua meter. Selain itu, kondisi topografi tanah yang menanjak sehingga berpeluang terjadi kecelakaan sehingga jalan hanya dapat dilalui kendaraan roda dua dan pejalan kaki. Sebelum dibangun menjadi jalan pertanian, kondisi jalan berupa jalan setapak yang masih banyak bebatuan yang tertutup oleh rumput dan pohon-pohon. Jalan tersebut pada

awalnya hanya dilalui oleh petani dan ojek gunung. Setelah dibangun menjadi jalan pertanian, jalan diberi perkerasan berupa rabat beton.

Jalan pertanian di Desa Dangieng dibangun dengan bersumber dari dana desa tahun 2021. Waktu pembangunan dilaksanakan selama tiga puluh empat hari dimulai dari tanggal 28 November tahun 2021 sampai tanggal 31 Desember tahun 2021. Panjang jalan yang dibangun memiliki panjang 567 meter dan lebar 2 meter. Pembangunan jalan tersebut dikerjakan dengan sistem swakelola dimana TPK ditunjuk oleh kepala desa untuk mengelola pembangunan, BPD sebagai pengawas, dan masyarakat sebagai pekerja. Secara lebih lengkap, profil pembangunan jalan pertanian di Desa Dangieng ditampilkan pada bagan di Gambar 2.



Sumber: Hasil Penelitian, 2023

Gambar 2. Profil Pembangunan Jalan Pertanian di Desa Dangieng

"..... detik-detik untuk pembangunan kami langsung membuat dimasukkan ke RKPDes (Rencana Kerja Pemerintahan Desa) setelah itu ditetapkan, dimusyawarahkan bersama BPD dan lembaga di Pemerintahan Desa. Nah untuk pelaksanaan, pendanaan itu keluar dari dana desa atau dana pusat gitu." (TPK/23-02-2023/2)

"Untuk profil pembangunan jalan produksi di Desa Dangieng kalau untuk ukuran panjang jalannya itu 567 Meter, lebarnya 2 Meter dan besar anggarannya itu yang direalisasikan dari anggaran dana desa dari pusat sebesar 273.056.000 pengerjaannya dimulai dari tanggal 28 November 2021 beres ditanggal di tanggal 31 Desember 2021 sekitar satu bulan lebih. Jelas kalau untuk tanah itu milik desa karena itu kan masuknya jalan desa, berarti jalan tersebut itu masuk di aset desa. Kami juga pemerintahan desa tidak akan berani membangun tanah orang lain gitu, karena kan jelas aturannya, tidak ada anggaran untuk membeli tanah, pemerintah menganggarkan dana desa itu untuk pembangunannya bukan untuk membeli, jelas kalau tidak ada tanah kami pun tidak bisa membangun, tapi kan kemarin jelas tanahnya ada, lokasinya juga memang sangat dibutuhkan oleh petani tersebut." (TPK/09-03-2023/2)

Jalan pertanian di Desa Dangieng memiliki tujuan yang spesifik untuk mendorong produktivitas pertanian desa kaitannya dengan mempercepat pengangkutan hasil pertanian. Untuk itu, jalan pertanian tersebut digunakan secara terbatas oleh pengguna yang berkepentingan. Lalu lintas kendaraan tidak terlalu terasa, kecuali untuk kepentingan angkutan hasil pertanian. Saat ini, jalan pertanian tersebut dapat dilalui oleh petani, buruh tani, pedagang, tengkulak, peternak, dan pendaki Gunung Cikuray. Jalan tersebut tidak digunakan sebagai jalan lintas desa karena jalan tersebut berakhir di hutan atau lahan perhutani dan tidak terkoneksi dengan desa-desa lainnya. Hal ini sejalan dengan tujuan awal dari keberadaan jalan tersebut untuk mempercepat pengangkutan hasil pertanian atau mempermudah kegiatan masyarakat dalam proses mobilisasi pertanian karena mayoritas mata pencaharian masyarakat Desa Dangieng adalah bertani. Pembangunan jalan pertanian tersebut diharapkan mampu mendukung, membantu, dan memudahkan para petani dalam mengangkut hasil pertanian dengan cepat dan efisien. Adapun pelaku pengguna jalan lain seperti pedagang dan pendaki Gunung Cikuray yang ikut merasakan manfaat dari adanya pembangunan jalan pertanian karena menjadi lebih lancar. Untuk itu, keberadaan jalan

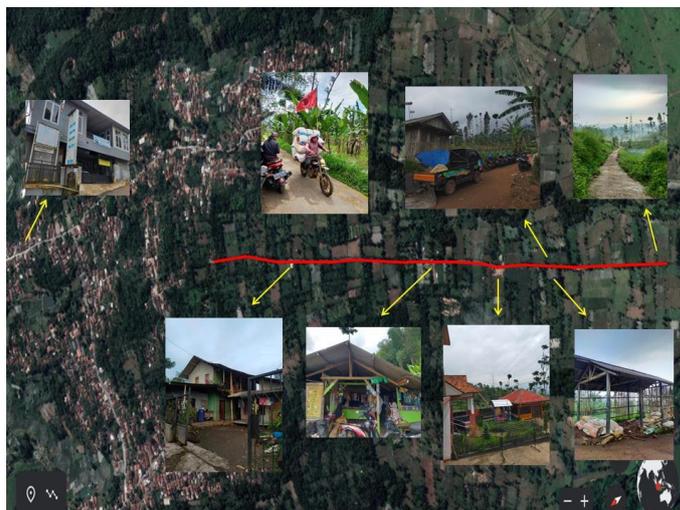
pertanian tersebut tidak hanya membantu dan memudahkan para petani dalam mengangkut hasil pertanian dengan cepat dan efisien tetapi juga digunakan untuk keperluan pendakian ke Gunung Cikuray.

"Kedudukannya untuk jalan produksi mungkin itu bisa disebut juga lingkungnya Desa Dangiing soalnya jalan produksi tersebut itu tidak masuk lintas desa, seperti jalan-jalan yang biasa dilalui di permukiman gitu kan, soalnya jalan produksi tersebut itu akhirnya langsung ke hutan, ke tanah negara gitu, bahkan untuk desa-desa lain mungkin agak kurang gitu, tapi untuk kemanfaatan juga ada ya tapi cuma yang ikut bertani di wilayah Desa Dangiing. Kalo untuk alur bolak-balik kendaraan itu emang kurang untuk jalan produksi, bahkan disebut jalan produksi itu hampir gimana ya bukan khusus untuk pertanian emang akses untuk mempercepat pertanian hasil tani pada dasarnya tujuan desa itu." (TPK/23-02-2023/2)

"Iya iya, alasan panginten teh pemerintahan desa kanggo jalan produksi tersebut jelas untuk membantu panginten kegiatan masyarakat, khususnya para petani untuk mempermudah mobilisasi lah kitunya untuk angkutan masyarakat khususnya Desa Dangiing Kalau ditanya seberapa penting itu dibangun jalan pertanian jelas karena mayoritas masyarakat Desa Dangiing eee.. kegiatannya itu bertani, bercocok tani, kebetulan wilayah kebun pertanian ada di wilayah jalan pertanian tersebut." (KPD/ 23-02-2023/1)

"Kebetulan sebetulnya di wilayah Desa Dangiing itu jalan produksi itu yang harus pemersatu, karena kenapa, karena di Desa Dangiing itu 65% petani, sedangkan petani kalau berbicara jalan yang ada kan sulit, kalau kita bangun jalan produksi itu mengurangi beban." (BPD/28-02-2023/1)

Jalan produksi pertanian di Desa Dangiing tidak dapat dilalui oleh kendaraan roda empat. Ini karena permukaan jalan yang menanjak dan sempit. Jadi, kendaraan roda empat hanya dapat diletakkan di bawah. Adapun sebagian jalan yang belum selesai juga tidak dapat dilalui oleh kendaraan roda dua. Oleh karena itu, pada umumnya motor dan mobil menitipkan kendaraannya di bawah atau tepi jalan. Gambar 3 menunjukkan *photomapping* untuk kondisi jalan pertanian di Desa Dangiing.



Sumber: Hasil Penelitian, 2023

Gambar 3. *Photomapping* Kondisi Jalan Pertanian Desa Dangiing

Pengguna Jalan Pertanian di Desa Dangiing

Pembangunan jalan pertanian di Desa Dangiing meningkatkan kondisi aktivitas jalan desa oleh adanya geliat aktivitas dari beberapa pengguna, seperti petani, pedagang, pendaki meskipun aktivitas oleh petani masih mendominasi. Hasil observasi lapangan dan wawancara menunjukkan bahwa pengguna jalan produksi pertanian yang meliputi petani, pedagang, pendaki dari luar wilayah Kabupaten Garut seperti dari Tasikmalaya, Bandung, dan Jakarta. Selain itu, ada tengkulak, buruh tani, dan peternak domba.

Di sepanjang jalan pertanian, aktivitas yang dilakukan oleh petani yang melakukan kegiatan bercocok tani, disamping itu ada buruh tani yang ikut bekerja pada petani untuk membantu mengurus lahan pertanian. Selanjutnya juga ada pedagang

yang menyediakan makanan dan minuman untuk kebutuhan petani, buruh tani dan pendaki. Tidak hanya petani, pedagang, dan pendaki, ada peternak domba yang pergi mencari rumput untuk ternak dombanya. Pedagang juga menyediakan alat pendaki dan souvenir bagi pendaki yang membutuhkan. Adapun pedagang dari luar yang ikut berjualan dengan menggunakan sepeda motor melihat kondisi jalan produksi pertanian yang sudah bagus. Gambar 4 menunjukkan potret pengguna jalan pertanian di Desa Dangi.



Sumber: Hasil Penelitian, 2023

Gambar 4. Aktivitas Pengguna Jalan Pertanian Desa Dangi

“Dampak dari jalan produksi tersebut yang merasakan engga hanya petani lah ya, melihat situasi sekarang justru saat ini kan ada pecinta alam juga di wilayah Dangi di pamancar itu, alhamdulillah bisa dimanfaatkan warga luar untuk melintasi ke jalur pendakian di jalan produksi tersebut. Alhamdulillah jadi tidak dimanfaatkan hanya dengan para petani saja, ada pecinta alam dari luar wilayah Garut juga dari Tasik, dari Bandung, dari Jakarta alhamdulillah bisa di papadon oleh orang-orang pasir dan komunitas pecinta alam gitu ya.” (KPD/23-02-2023/1)

“Manfaatnya jalan pertanian kalau bagi petani, di luar petani, bagi pedagang juga menambah distribusi orang-orang dari luar, pedagang juga yang pakai motor, kalau jalannya bagus menempuh orang-orang yang lagi kerja di kebun itu enak.” (BPD/28-02-2023/1)

“..... dua pedagang ada satu dua oranglah pedagang, pedagang juga itu biasanya petani untuk beli makanan untuk bekal dia ke kebunnya gitu biar gak jauh gitu ada satu dua warung, pendaki juga ada soalnya ada jalur pendakian, tengkulak juga ada pastinya, tambah satu lagi ada peternak, peternak domba gitu, dia juga kan sama ngambil rumput buat ternaknya” (TPK/09-03-2023/2)

Waktu penggunaan jalan produksi pertanian biasa digunakan setiap hari dari pukul 06.00 – 15.00 WIB dimulai dari petani yang menanam berbagai jenis tanaman, maka petani atau buruh tani harus mengurus lahan pertanian setiap hari, sehingga tidak akan panen secara bersamaan. Karena petani dan buruh tani setiap hari berangkat kerja maka pedagang juga setiap hari berdagang. Tabel 1 menunjukkan karakteristik pengguna jalan pertanian di Desa Dangi.

Tabel 1. Karakteristik Pengguna Jalan Pertanian di Desa Dangi

Pengguna Jalan	Aktivitas Pengguna	Waktu Penggunaan
Petani	Bertani	Setiap hari (pukul 06.00 – 15.00 WIB)
Pedagang	Berdagang untuk membantu memenuhi kebutuhan petani, buruh tani dan pendaki	Setiap hari (pukul 06.00 – 15.00 WIB)
Buruh tani	Membantu petani	Setiap hari (pukul 06.00 – 12.00 WIB)
Pendaki	Mendaki Gunung Cikuray	Sabtu dan Minggu (pukul 06.00 – 15.00 WIB)
Tengkulak	Mengangkut hasil pertanian	Saat panen (pukul 06.00 – 12.00 WIB)

Sumber: Hasil Penelitian, 2023

Dampak Ekonomi Pembangunan Jalan pertanian di Desa Dangiang

Meskipun terbangun sejak akhir tahun 2021, keberadaan jalan pertanian dapat dirasakan manfaatnya secara ekonomis bagi pengguna jalan tersebut, terutama bagi petani. Keberadaan jalan pertanian lebih mengefisienkan pengangkutan hasil pertanian. Ini karena keberadaan jalan pertanian dapat mengurangi beban upah pekerja, dengan adanya jalan pertanian tersebut akses pedagang dari luar juga yang menggunakan sepeda motor menjadi lebih mudah. Adapun akses transportasi mempercepat dan mempersingkat waktu pengangkutan pupuk oleh mobil pada malam hari ke los penampungan pupuk di jalur jalan produksi dan besoknya dipindahkan ke kebun masing-masing oleh ojek gunung.

" Terus eee.. dampak bagi warga masyarakat yang tadinya punya tanah di ujung ngangkut pupuk harusnya dipanggul, atau sekarang ada ojek motor, sekarang ya lebih apa ya manfaat itu lebih positif lah, dampak bagi warga masyarakat mengurangi beban juga." (BPD/28-02-2023/1)

Sebelum dibangun jalan pertanian, petani harus mengantarkan hasil tani ke tengkulak dengan jarak tempuh 25-40 km dan petani akan mendapatkan uang dari tengkulak dalam waktu 2-3 hari. Namun, setelah dibangun jalan pertanian tengkulak dapat langsung pergi ke kebun tanpa menggunakan ojek gunung lagi sehingga waktu tempuh berkurang dan petani mendapatkan uang dalam kurun waktu 1-2 hari. Pemakaian ojek gunung sebelum dibangunnya jalan pertanian yang mengharuskan petani mengeluarkan biaya yang cukup besar. Namun, setelah dibangunnya jalan tersebut petani tidak lagi mengeluarkan biaya karena tengkulak yang datang untuk mengambil hasil tani ke kebun. Untuk itu, adanya jalan pertanian maka biaya angkut menjadi lebih murah dan beban petani menjadi berkurang, karena selain biaya angkut yang murah, waktu pengangkutan menjadi lebih cepat dan efisien untuk segera dijual ke tengkulak. Adapun alasan petani tidak langsung menjual hasil panen ke pasar karena akan merugi. Petani akan mengeluarkan biaya lagi untuk pengangkutan hasil tani ke pasar dengan alasan petani belum mapan atau masih petani lokal.

"..... kalau jalan produksinya bagus jalan produksinya lancar itu mengurangi beban untuk upah, manfaatnya jalan produksi kalau bagi petani, di luar petani, bagi pedagang juga menambah distribusi orang-orang dari luar, pedagang juga yang pakai motor, kalau jalannya bagus menempuh orang-orang yang lagi kerja di kebun itu enak, itulah manfaat jalan tersebut." (BPD/28-02-2023/1)

"Ya pasti lebih cepat soalnya dulu kan udah jelas waktunya itu pasti antara ke kebun pakai transportasi dulu ke rumah si tengkulak menempuh jarak 25 sampai 40 km-an, setelah disana barang itu engga langsung ke pasar induk otomatis ada jarak beberapa hari 2-3 hari untuk si petani mendapatkan uang dari si tengkulak tersebut karena disini sudah terbiasa si petani belum mendapat uang terlebih dahulu. Jadi si barang tersebut dijual dulu sama si tengkulak ke pasar induk, hasil penjualan tersebut dikasih kan ke petani, otomatis ada jarak waktu 2-3 hari untuk si tengkulak menjual barang tersebut ke pasar induk. Nah untuk sekarang bisa diminimalisir lebih cepat lah gitu karena itu tadi si tengkulak bisa langsung ke kebun jemput bola gitu otomatis jarak waktu bisa lebih cepat, jadi untuk tempuh yang 30-45 km yang biasa dipakai ojek gunung sekarang jadi tidak ada kan otomatis dari waktu juga sudah mengurangi, ya lumayan yang biasanya si petani mendapatkan uang dari si tengkulak jarak 2-3 hari sekarang paling lama 2 hari gitu." (TPK/02-05-2023/3)

"Berpengaruh besar soalnya itu biaya eee..angkutnya mahal kalau masih jalannya masih rusak, *tapi ayena mah tos dipelur mah* alhamdulillah lancar keuangan *oge. Model ayena petani aya kamajengan kitu.*" (TGLK/01-03-2023/1)

"Bisa disebut tengkulak tapi *abdi mah* langsung *ka* tengkulak *ageungna kitu, kumahanya, kan didieu mah seuseurna ka* tengkulak *nu aya* di wilayah *dieu, abi mah* langsung *kaditu sapangicalan sareng bos Fa'at* gitu lah, bisa dikatakan pasar gitu tapi *sanes ka pasar kitu.*" (PTN/01-03-2023/1)

Selain itu, lahan pertanian di Desa Dangiang menjadi sumber lapangan pekerjaan bagi masyarakat Desa Dangiang dan masyarakat luar Desa Dangiang seperti Desa Sukamukti dan Desa Ngamplang. Keberadaan jalan pertanian mempermudah aksesibilitas kaitannya dengan peningkatan produktivitas hasil pertanian sehingga menarik lapangan kerja bagi masyarakat sekitar Desa Dangiang. Keberadaannya juga memberi *multiplier effect* bagi geliat aktivitas ekonomi lain yang masih terkait pertanian seperti menjadi buruh petik hasil panen yang pekerjaannya berasal dari luar Desa Dangiang.

"Di desa Dangiang kan 9 RW, yang tadinya petani itu 2 RW Kampung Kiarajanggal RW 4, RW 9, sekarang yang kerjanya kan ada dari RW 1, RW 2, RW 3 alhamdulillah dampak positifnya adanya petani disini ya terasa oleh lingkungan khususnya Desa Dangiang. Bahkan diluar Desa Dangiang ada tetangga Desa Sukamukti yang namanya kampung Bebedahan itu udah lumayan, jadi ibu-ibu yang tadinya *ngarepin* dari suami dari perantauan kebantu alhamdulillah gitu manfaatnya." (BPD/28-02-2023/1)

"Iya sangat-sangat membantu, perjalanan singkat gitu, bisa *ku* motor mobil, seperti orang Sukamukti tuh *ngadamel cabe seueur anu buburu gitunya ka* orang Dangiang, *ka* petani, *kan teu mapah, dicarandak kitu ku putraputrana uihna* dijemput." (PTN/01-03-2023/1)

"Ditambah ada juga pekerja-pekerja yang memang eee.. *buburuh* kalau orang Sunda bilang *buburuh* untuk mencari uang juga ya dia memang bukan petani, memang buruh, buruh tani gitu, kadang ada ibu-ibu, bapa yang nyangkul, ibu-ibu yang bersihin kebun atau yang metik hasil panen, bukan petani saja gitu." (TPK/09-03-2023/2)

"Ikut merasakan, kadang-kadang *aya anu tiuar* daerah model Bayongbong, Samarang *kitu, aya oge anu kadieu.*" (TGLK/01-03-2023/1)

Di samping efisiensi ongkos dan waktu tempuh pengangkutan, dampak ekonomi secara spasial juga mulai dirasakan. Keberadaan jalan pertanian di Desa Dangiang mendorong kenaikan harga tanah di sekitar jalan. Adanya jalan pertanian menjadikan nilai jual lahan tanah atau kebun menjadi tinggi. Hasil wawancara dengan BPD Desa Dangiang mengatakan bahwa sebelum dibangunnya jalan pertanian harga tanah berada dikisaran Rp 500.000,00 hingga Rp 700.000,00 per tumbak atau per 14 meter. Namun, setelah dibangunnya jalan pertanian mengalami peningkatan berada dikisaran harga Rp 700.000,00 hingga Rp 1.500.000,00 per tumbak atau per 14 meter. Hal tersebut terjadi karena kestrategisan letak lahan itu sendiri. Semakin strategis lahan atau berada di pinggir jalan pertanian maka harganya akan semakin tinggi. Namun, jika kurang strategis maka harganya dilihat dari seberapa jauh atau dekat pada jalan pertanian tersebut.

"Kalau dampak bagi warga masyarakat jalan produksinya itu yang tadinya punya kebon di ujung yang harganya minim sekarang adanya jalan produksi itu harga tanah bukan dalam arti tanah itu mau dijual, tapi daya pembeli itu bagi tanah yang tadinya rendah pasarnya sekarang jadi bagus, itu dari harga tanah." (BPD/28-02-2023/1)

Selain peningkatan harga lahan, kemunculan rumah warga baru di sekitar wilayah jalan produksi juga mulai nampak. Hal ini karena mulai terbukanya akses menuju lahan pertanian karena jalan menjadi baik kondisinya. Seiring bertambahnya rumah-rumah di sekitar jalan produksi pertanian, mendorong kerukunan karena orang-orang setiap hari bertemu di sekitar jalan produksi.

"Tentu saja di setelah dan seengganya jalan produksi tersebut masalah untuk menunjang ekonomi masyarakat juga ada gitu kan, menunjang untuk keluar wilayah Desa Dangiang gak ada, contohnya sekarang tuh warga Dangiang tidak hanya istilahnya permukiman yang ada disekitar Desa Dangiang banyak berapa rumah, karena alur jalannya mungkin yang sudah lumayan gitu kan bisa akses gitu kan istilahnya ya warga juga udah berapa rumahlah gitu ada disekitaran wilayah jalan produksi tersebut." (KPD/23-02-2023/1)

Pembangunan jalan pertanian memiliki dampak bagi peningkatan produktivitas pertanian Desa Dangiang. Hal ini terkait dengan fungsinya untuk membantu mempercepat pengangkutan hasil produksi pertanian ke tengkulak dan mempermudah mobilitas sarana produksi pertanian, seperti pupuk. Dengan adanya jalan pertanian, biaya angkut pupuk oleh petani dengan sepeda motor atau ojek motor menjadi lebih cepat dan murah. Selain itu, keberadaan jalan pertanian juga dirasakan manfaatnya oleh tengkulak dimana tengkulak dapat langsung "jemput bola" mengambil hasil panen, tanpa harus menunggu setoran oleh petani. Hal ini berdampak bagi petani, dimana upah petani dapat diterimakan dengan lebih cepat. Efek *multiplier* juga dirasakan oleh pengguna jalan lainnya, seperti pendaki Gunung Cikuray yang mana dengan dibukanya jalan tersebut lebih memudahkan akses pendakian serta pedagang yang juga turut merasakan dampak turunan dari aktivitas pengguna lainnya. Temuan ini sejalan dengan penelitian Rahmadi & Setiawati (2020) dan Yanuar et al. (2022) bahwa keberadaan jalan pertanian/ jalan usaha tani mempercepat pengangkutan hasil pertanian dan sarana produksi pertanian sehingga meningkatkan efisiensi dan kontinuitas produksi hasil pertanian. Ini juga serupa dengan temuan Maryati et al. (2020) bahwa keberadaan jalan pertanian berdampak pada efisiensi waktu tempuh karena terbukanya akses.

meminimalkan biaya transportasi karena jalan pertanian dapat memungkinkan petani membawa hasil produksinya secara langsung ke pasar dan memberikan nilai tambah. Kemudahan akses lahan pertanian oleh karena jalan pertanian juga menjadi daya tarik bagi masyarakat sekitar di luar Desa Dangi untuk turut serta dalam aktivitas pertanian, seperti menjadi buruh petik hasil panen. Hal ini sejalan dengan temuan Shamdasani (2021) dan Qin & Zhang (2016) bahwa keberadaan jalan akan meningkatkan pergerakan pekerja dan dapat menjadi pasar tenaga kerja bagi wilayah sekitar karena memperkerjakan lebih banyak tenaga kerja.

Secara ekonomi, keberadaan jalan pertanian dapat memangkas waktu tempuh masyarakat, mempercepat proses pengangkutan hasil pertanian, dan akhirnya akan berdampak pada peningkatan pendapatan petani. Namun, dinamika spasial di sekitar jalan perlu menjadi perhatian karena akan ada kecenderungan kenaikan harga lahan dan kemunculan rumah di sekitar jalan pertanian. Hal ini yang menurut Suminar (2018) merupakan kondisi dualisme karena keberadaan jalan pertanian tidak hanya mendorong produktivitas pertanian tetapi juga menyebabkan penurunan kegiatan pertanian pada kawasan tersebut karena perubahan lahan menjadi permukiman di sekitar jalan tersebut. Pembangunan infrastruktur dibutuhkan dalam kegiatan ekonomi, namun di sisi lain justru mendorong penyempitan lahan sawah akibat desakan kebutuhan tempat tinggal (Effendi & Asmara, 2014). Di samping itu, konektivitas antar jalan pertanian dengan jalan lingkungan maupun jalan utama atau simpul strategis lainnya perlu direncanakan untuk meningkatkan kecepatan pengangkutan (Daulay, 2019). Untuk itu, perencanaan lebih lanjut untuk pengembangan kawasan di sekitar jalan pertanian perlu dipertimbangkan oleh pemerintah desa setempat.

Kesimpulan

Keberadaan jalan pertanian dapat mengurangi beban upah pekerja dan mempermudah pengangkutan hasil produksi dan sarana produksi pertanian. Di samping itu, berpeluang menciptakan dampak turunan ekonomi lainnya kaitannya dengan pertanian seperti memunculkan fasilitas perekonomian misalnya warung di sekitar lokasi pertanian. Secara spasial, adanya jalan produksi pertanian menjadikan nilai jual lahan tanah dan menjadi magnet baru bagi kemunculan permukiman di sekitar jalan pertanian. Hal ini yang perlu menjadi perhatian pemerintah setempat untuk kedepannya agar perencanaan dan pengendalian pemanfaatan lahan di sekitar jalan pertanian perlu dipertimbangkan.

Daftar Pustaka

- Daulay, A. R. (2019). Analisis Kriteria dan Bobot untuk Penentuan Lokasi Jalan Pertanian di Provinsi Jambi. *Jurnal Teknotan*, 13(1), 15. <https://doi.org/10.24198/jt.vol13n1.3>
- Direktorat Perluasan dan Pengelolaan Lahan Kementerian Pertanian. (2013). *Pedoman Teknis Pengembangan Jalan Pertanian TA 2013*. Kementerian Pertanian. <https://psp.pertanian.go.id/storage/246/Pednis-Pengembangan-Jalan-Pertanian-2013.pdf>
- Effendi, P. M. L., & Asmara, A. (2014). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Variabel Ekonomi Lain Terhadap Luas Lahan Sawah di Koridor Ekonomi Jawa. *Jurnal Agribisnis Indonesia*, 2(1), 21-32. <https://doi.org/10.29244/jai.2014.2.1.21-32>
- Engka, I. G., Ngangi, C. R., & Pakasi, C. B. D. (2015). Partisipasi Masyarakat dalam Kegiatan Pembangunan Jalan Pertanian di Aertrang Kelurahan Malalayang I Timur Manado. *Agri-Sosioekonomi*, 1(3), 15-24. <https://doi.org/10.35791/agrsosek.1.3.2015.9569>
- Gebresilasse, M. (2023). Rural Roads, Agricultural Extension, and Productivity. *Journal of Development Economics*, 162, 103048. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2023.103048>
- Hardaningrum, F. (2015). Pengembangan Jalan Produksi Perikanan di Kabupaten Sidoarjo. *E-Journal Spirit Pro Patria*, (April), 9-18. <https://doi.org/10.29138/spirit.v1i1.45>
- Kiprono, P., & Matsumoto, T. (2018). Roads and Farming: The Effect of Infrastructure Improvement on Agricultural Intensification in South-Western Kenya. *Agrekon: Agricultural Economics Research, Policy and Practice in Southern Africa*, 57(3-4), 198-220. <https://doi.org/10.1080/03031853.2018.1518149>
- Loksha, M. N., & Mahesha, M. (2016). Impact of Road Infrastructure on Agricultural Development and Rural Road

Infrastructure Development Programmes in India. *International Journal of Humanities and Social Science Invention*, 5(1), 1-7.

- Maryati, S., Firman, T., Humaira, A. N. S., & Febriani, Y. T. (2020). Benefit distribution of community-based infrastructure: Agricultural roads in Indonesia. *Sustainability*, 12, 2085. <https://doi.org/10.3390/su12052085>
- Miles, M. B., & Huberman, M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook* (2nd ed.). Sage Publications.
- Morgan, A. K., Dogbey, E., Arimeyaw, W. A., & Owusu, F. A. S. (2019). Effect of Road Transport Accessibility on Agricultural Produce Marketing and Livelihoods of Farmers in the Kasena-Nankana West District of Ghana. *The Journal of Development Practice*, 5(1), 39-46.
- Ompusunggu, V. M. (2018). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara. *Jurnal Pendidikan Ekonomi*, 3(2), 18-26.
- Pemerintah Desa Dangieng. (2021). *Profil Desa Dangieng Tahun 2021*. Pemerintah Desa Dangieng.
- Prapti, R. L., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(2), 82-103. <https://doi.org/10.26623/jdsb.v17i1.505>
- Qin, Y., & Zhang, X. (2016). The Road to Specialization in Agricultural Production: Evidence from Rural China. *World Development*, 77, 1-16. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2015.08.007>
- Rahmadi, & Setiawati, B. (2020). Evaluasi Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan Jalan Usaha Tani Desa Kandris Kecamatan Benua Lima Kabupaten Barito Timur. *Jurnal Mahasiswa Administrasi Publik Dan Administrasi Bisnis*, 3(2), 1225-1239.
- Shamdasani, Y. (2021). Rural road infrastructure & agricultural production: Evidence from India. *Journal of Development Economics*, 152(September), 102686. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102686>
- Suminar, R. E. (2018). Dampak Pengembangan Jalan Usaha Tani (JUT) Pada Kawasan Pertanian di Kabupaten Sleman Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Plano Madani: Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 7(1), 81-88. <https://doi.org/10.24252/planomadani.v7i1a8>
- Yanuar, E., Hidayat, A. M., Tauchid S. A. M., Rusbana, T. B., Mulyaningsih, A., & Widiati, S. (2022). Dampak Pengembangan Jalan Usaha Tani (JUT) Pada Peningkatan Pendapatan Usahatani di Kabupaten Lebak. *Jurnal Agribisnis Terpadu*, 18(2), 127-134. <https://doi.org/10.33512/jat.v15i2.17939>