



## Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan *Gorontalo Outer Ring Road* bagi Petani di Desa Talulobutu Selatan

### *Socio-Economic Impacts of Gorontalo Outer Ring Road Development for Farmers in Talulobutu Selatan Village*

Rudy Harold<sup>1\*)</sup>, Dondick Wicaksono Wirot<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Jurusan Sosiologi Universitas Negeri Gorontalo

<sup>\*)</sup> Corresponding Author: [rudy\\_harold@ung.ac.id](mailto:rudy_harold@ung.ac.id)

#### ABSTRACT

*Development of road infrastructure is one of the priorities of the Indonesian government to accelerate the recovery of Indonesia's economic conditions after the economic crisis that took place during the New Order government. This study aims to explore and analyze data and facts that will show various local social and economic issues in the farming community in the GORR construction site. This study uses a qualitative method. The results of this study indicate that In Gorontalo, the Gorontalo Outer Ring Road (GORR) road infrastructure development project is one of the government's strategies to improve the welfare of the people of Gorontalo. The construction of the ring road is intended to reduce traffic congestion (congestion), speed up the distribution of goods and people from the port to Djalaluddin Airport. However, in reality, the project also had an unfavorable impact on the farming community around the road infrastructure development area. This reality is the background for writing this scientific paper with the formulation of the problem of how the socio-economic impact of the construction of the Gorontalo Outer Ring Road (GORR) has been for farming communities in Talulobutu Selatan Village, Tapa District, Bone Bolango Regency which is the location for the GORR construction.*

*Keywords: Socio-economic Impacts, Gorontalo Outer Ring Road (GORR), Farmers*

#### ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu prioritas pemerintah Indonesia untuk mempercepat pemulihan kondisi ekonomi Indonesia pasca krisis ekonomi yang berlangsung pada masa pemerintahan Orde Baru. Penelitian ini bertujuan untuk menggali dan menganalisis data dan fakta yang akan memperlihatkan berbagai isu sosial dan ekonomi lokal pada masyarakat tani yang ada di lokasi pembangunan GORR. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa di Gorontalo, proyek pembangunan infrastruktur jalan *Gorontalo Outer Ring Road* (GORR) merupakan salah satu strategi pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Gorontalo. Pembangunan jalan lingkaran itu dimaksudkan untuk mengurangi beban lalu lintas (kemacetan), mempercepat distribusi barang dan orang dari pelabuhan ke Bandara Djalaludin. Namun pada kenyataannya, proyek tersebut juga membawa dampak yang kurang baik bagi masyarakat khususnya petani di sekitar kawasan pembangunan infrastruktur jalan tersebut. Realitas inilah yang melatarbelakangi penulisan karya ilmiah ini dengan rumusan masalah bagaimana dampak sosial ekonomi pembangunan jalan lingkaran luar Gorontalo (GORR) bagi masyarakat tani di Desa Talulobutu Selatan, Kecamatan Tapa, Kabupaten Bone Bolango yang menjadi lokasi pembangunan GORR.

Kata Kunci: Dampak Sosial Ekonomi, *Gorontalo Outer Ring Road* (GORR), Petani

## PENDAHULUAN

Pada dasarnya, pembangunan infrastruktur jalan dimaksudkan untuk mendorong terciptanya pertumbuhan ekonomi di satu wilayah. Beberapa hasil penelitian menunjukkan, bahwa pembangunan infrastruktur jalan telah menciptakan pertumbuhan ekonomi dengan menciptakan lapangan kerja, meningkatkan produktifitas dan mengurangi biaya produksi (Slamet Mulyono, dkk, 2010; Khazanah Nasional, dalam Slamet Mulyono, dkk, 2010). Berdasarkan pertimbangan itu juga maka pemerintah menetapkan aturan mengenai pembangunan infrastruktur jalan dalam UU No. 17 Tahun tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 yang kemudian juga dijabarkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional dengan tujuan untuk mendorong percepatan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi sebagai penggerak utama pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Memang tak dapat dipungkiri bahwa pembangunan jalan sangat efektif untuk lebih memperlancar mobilisasi barang dan jasa, sehingga diharapkan akan dapat meningkatkan nilai tambah (ekonomis) berbagai komoditas. Namun demikian, beberapa hasil temuan penelitian juga membuktikan kurang berartinya peningkatan pendapatan masyarakat dengan adanya pembangunan jalan tol di daerahnya. Sebagaimana penelitian yang dilakukan oleh Matius Mitrandi Sembiring (2022) yang menganalisis dampak pembangunan jalan tol Pekanbaru-Minas terhadap pendapatan masyarakat. Hasil penelitian ini menemukan bahwa terdapat perbedaan rata-rata pendapatan bulanan penduduk dari berbagai jenis pekerjaan/usaha yang bertempat tinggal di kawasan persimpangan jalan tol Pekanbaru-Minas. Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Sumaryoto (2010), lebih mempertegas bahwa pembangunan jalan tol di pulau Jawa telah banyak mengalihfungsikan atau mengkonversi lahan pertanian rakyat dan berbagai fasilitas bangunan yang menunjang peningkatan produktifitas pertanian masyarakat. Hasil penelitian ini mencatat, bahwa ada kurang lebih 655.400 hektar lahan pertanian di wilayah Jawa yang dikonversi demi keperluan pembangunan jalan tol. Kondisi ini jelas akan menjadi ancaman bagi ketahanan pangan masyarakat di masa yang akan datang.

Telaah terhadap persoalan-persoalan yang muncul dalam proses pembangunan infrastruktur jalan, juga menunjukkan perlunya pendekatan yang bukan hanya semata dari rumpun ilmu ekonomi, tapi juga dari berbagai perspektif keilmuan yang lain, bahkan hasil kajian yang dilakukan oleh James Davidson menemukan betapa faktor politis telah menambah kerumitan persoalan dalam pembangunan jalan di Indonesia.

Pasca krisis ekonomi yang dialami oleh Indonesia, cita-cita pemerintah Indonesia untuk membangun berbagai proyek infrastruktur jalan di masa pemerintah SBY mengalami kegagalan (Jamie S. Davidson, 7: 2019). Sementara harapan pemerintah pada masa itu begitu besar untuk membangkitkan kembali kejayaan pemerintah Indonesia dalam melaksanakan berbagai mega proyek pembangunan infrastruktur jalan di masa pemerintahan orde baru. Kegagalan ini yang menjadi fokus penelitian Jamie S. Davidson.

Sejak awal tahun 1990-an, sumber pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia sudah tidak lagi sepenuhnya dari pemerintah tetapi juga menggali dari pihak swasta. Pelibatan pihak swasta ini diharapkan menjadi solusi terbaik atas persoalan keterbatasan anggaran yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia (khususnya di era pemerintahan SBY) dalam mencapai impian mewujudkan ketersediaan infrastruktur berkualitas yang diyakini akan mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Namun pada kenyataannya akar penyebab kegagalan pembangunan infrastruktur di Indonesia lebih rumit dan kompleks. Memahaminya tidak cukup memadai hanya dengan menggunakan pendekatan ekonomi. Pelajaran berharga dari proses pembangunan jalan tol di pulau Jawa memperlihatkan bahwa kendala utama mega proyek tersebut lebih disebabkan oleh faktor politis ketimbang ekonomis, finansial dan administratif (Davidson, 2019).

Untuk itu kajian Jamie S. Davidson terhadap persoalan terselat-selatnya pembangunan jalan di Indonesia menggunakan pendekatan sosiologi politik lebih tepatnya sosiologi politik pembangunan infrastruktur. Pendekatan ini bagi Davidson sangat membantu untuk menjelaskan proses dan kekuatan informal. Analisis tersebut dipandang sangat penting melihat lembaga-lembaga formal yang diberi kewenangan dalam mengelola pembangunan infrastruktur di Indonesia lemah dan rentan menjadi tawanan-tawanan kepentingan penuh kuasa (*elite capture*) (Davidson, 50:2019).

Sekilas penjelasan tentang isu dalam pembangunan infrastruktur diatas juga nampak dalam pembangunan jalan lingkar (*ring road*) di Gorontalo. Proyek pembangunan jalan lingkar Gorontalo yang juga biasa disebut dengan istilah GORR (*Gorontalo Outer Ring Road*) sudah dimasukkan dalam kebijakan RTRW Provinsi Gorontalo tahun 2010-2030 dan RPJMD Provinsi Gorontalo tahun 2011. Namun, karena keterbatasan dana nanti dapat di realisasikan sekitar tahun 2014. Adapun tujuan utama dari pembangunannya adalah untuk mengurangi beban lalu lintas (kemacetan) yang menghubungkan Bandara Djalaludin dengan Pelabuhan Ferry (Wasanta, Tilaka, Sawolino Bertho Orbarin Sowolino, 2019), serta meningkatkan konektivitas wilayah dalam mendukung pertumbuhan ekonomi di Provinsi Gorontalo.



Gambar 1. Ruas Jalan Lingkar Luar Gorontalo (*Gorontalo Outer Ring Road*)

Pada sisi lain, pembangunan jalan tersebut juga membawa dampak bagi masyarakat petani. Penggunaan lahan pertanian untuk pembangunan GORR telah menimbulkan penurunan produksi pertanian yang kemudian menimbulkan efek lainnya bagi masyarakat petani. Sementara itu sektor ekonomi atau lapangan usaha lainnya belum berkembang secara signifikan. Masalah ini semakin rumit ketika proses negosiasi pembebasan lahan jauh dari harapan masyarakat sehingga ganti rugi yang diberikan tidak cukup memadai untuk menciptakan sumber penghidupan baru bagi rakyat yang lahannya digunakan untuk pembangunan GORR.

Berdasarkan penjelasan ringkas tersebut diatas maka persoalan penelitian yang akan dijawab adalah bagaimana dampak sosial ekonomi pembangunan GORR bagi masyarakat tani di lokasi pembangunan infrastruktur jalan tersebut, khususnya petani di Desa Talulobuto Selatan, Kecamatan Tapa, Kabupaten Bone Bolango. Dengan harapan semoga penelitian ini cukup memadai untuk menggali dan menganalisis data dan fakta yang akan memperlihatkan berbagai isu sosial dan ekonomi lokal pada masyarakat tani yang ada di lokasi pembangunan GORR.

Terkait dengan persoalan dan tujuan penelitian di atas, peninjauan literatur ilmiah menunjukkan masih sangat minimnya kajian yang secara khusus menganalisis tentang realitas sosial ekonomi masyarakat tani di sekitar lokasi pembangunan GORR. Beberapa tulisan tentang GORR yang peneliti temukan menganalisis aspek teknis dan manajemen dari pembangunan infrastruktur jalan tersebut dengan menggunakan perspektif ilmu teknik dan ekonomi (Tilaka Wasanta, dkk, 2019; Aneta Yanti dan Juriko Abdussamad, 2018).

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Merujuk pada penjelasan John W. Creswell dalam Patilima (2011), metode penelitian kualitatif merupakan sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia berdasarkan penciptaan gambar holistik yang di bentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci dan disusun dalam sebuah latar ilmiah.

Mazhab Baden menegaskan bahwa penelitian kualitatif dilakukan dalam situasi yang alami. Rancangan penelitian kualitatif bersifat natural, artinya peneliti tidak berusaha mengubah lokasi (*setting*) studi atau mengganggu aktivitas partisipan penelitian dengan pemberian perlakuan tertentu. Namun, peneliti berusaha untuk memahami fenomena yang dirasakan oleh individu saat mereka mengalaminya (*verstehen*) (Muhammad Idrus, 2009).

Metode penelitian kualitatif merupakan teknik untuk menggambarkan aktivitas dan perilaku yang dapat diamati dari objek penelitian. Tujuan penelitian kualitatif adalah mengungkapkan peristiwa yang terjadi di lapangan, bukan menjelaskan temuan penelitian dengan menggunakan data statistik.

Demi mendapatkan data yang dibutuhkan, peneliti menggunakan dua sumber data yakni sekunder dan primer. Data sekunder diperoleh dari bahan kepustakaan. Bahan kepustakaan tersebut di perlukan guna melengkapi, menjelaskan dan menafsirkan data-data primer yang didapat dari penelitian. Data sekunder merupakan data-data penunjang dalam penelitian ini yang diperoleh dari lembaga/instansi yang terkait dalam penelitian. Data sekunder bisa berasal dari bahan kepustakaan seperti buku dan referensi-referensi yang ada kaitanya dengan penelitian ini. Untuk data primer, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data obeservasi dan wawancara. Adapun penentuan informan menggunakan teknik *purposive* dan *snowball sampling*.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Seperti kebanyakan desa lainnya yang ada di Kecamatan Tapa, masyarakat di Desa Talulobuto Selatan sebagian besar bermata pencaharian sebagai petani. Berdasarkan data komposisi penduduk menurut sumber mata pencaharian utama dari pemerintah Desa Talulobutu Selatan pada tahun 2018, ada kurang lebih 56 orang yang pekerjaan utamanya adalah sebagai petani, selebihnya bekerja sebagai ASN (35 orang), perangkat desa (9 orang), TNI dan POLRI (5 orang), dan peternak (5 orang).

Adapun luas lahan yang dimanfaatkan oleh para petani di desa ini kurang lebih 36 hektar yang terdiri dari 18 hektar lahan yang mendapat irigasi secara memadai dan sisanya tidak mendapatkan pasokan air dari sistim irigasi secara baik. Rata-rata keluarga petani di desa ini mengolah lahan pertanian kurang dari 5 hektar.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Penyuluh Pertanian, Perikanan dan Kehutanan Kecamatan Tapa Kabupaten Bone Bolango, produksi lahan persawahan di Desa Talulobutu Selatan selama tiga tahun belakangan ini tidak mengalami perkembangan yang signifikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

### **Dinamika Ekonomi Masyarakat Tani Desa Talulobutu Selatan Pasca Pembangunan GORR**

Untuk mendapatkan penjelasan mengenai perkembangan ekonomi masyarakat di Desa Talulobutu Selatan yang menjadi lokasi penelitian dan pembangunan GORR, maka penelitian ini memanfaatkan data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dengan pendekatan produksi di Kabupaten Bone Bolango pada periode tahun 2016-2020.

Selain itu, untuk lebih menggali kondisi ekonomi masyarakat tani di Desa Talulobutu Selatan setelah pembangunan GORR, penelitian ini juga mencoba untuk mengumpulkan dan menganalisis data dari hasil observasi di lokasi penelitian dan wawancara langsung dengan beberapa petani di Desa Talulobutu Selatan.

Berdasarkan data yang diperoleh dari BPS Kab. Bone Bolango berikut akan disajikan PDRB dengan pendekatan produksi di Kabupaten Bone Bolago pada periode tahun 2016-2020 (tabel 5.2.1; tabel 5.2.2; tabel 5.2.3)

Tabel 5.2.1 Produk Domestik Regional Bruto Kab. Bone Bolango Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Juta Rupiah), 2016-2020

Lapangan Usaha/Industry	2016	2017	2018	2019*	2020**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
A Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/ <i>Agriculture, Forestry and Fishing</i>	1.259.557,3	1.389.581,3	1.511.358,5	1.650.694,4	1.677.436,4
B Pertambangan dan Penggalian/ <i>Mining and Quarrying</i>	58.998,63	59.292,19	63.201,9	69.053,9	74.041,4
C Industri Pengolahan/ <i>Manufacturing</i>	221.393,3	245.465,3	269.196,9	303.131,2	302.484,6
D Pengadaan Listrik dan Gas/ <i>Electricity and Gas</i>	815,4	982,6	1.077,9	1.185,9	1.370,4
E Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang/ <i>Water supply, Sewerage, Waste Management and Remediation Activities</i>	1.054,9	1.237,3	1.424,6	1.631,5	1.582,2
F Konstruksi/ <i>Construction</i>	413.702,8	464.241,0	507.790,2	523.979,9	525.185,3
G Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor/ <i>Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles</i>	446.559,7	513.221,6	588.185,2	680.427,4	681.877,2
H Transportasi dan Pergudangan/ <i>Transportation and Storage</i>	39.647,1	42.221,6	44.769,8	47.878,2	47.350,0
I Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/ <i>Accommodation and Food Service Activities</i>	37.962,3	42.542,9	47.302,6	51.154,9	51.055,5
J Informasi dan Komunikasi/ <i>Information and Communication</i>	64.303,6	71.256,9	78.216,0	84.005,2	87.309,8
K Jasa Keuangan dan Asuransi/ <i>Financial and Insurance Activities</i>	78.756,1	89.924,7	95.492,7	94.582,6	105.951,9
L Real Estat/ <i>Real Estate Activities</i>	93.425,5	100.215,2	106.843,6	118.073,4	119.533,3
M,N Jasa Perusahaan/ <i>Business Activities</i>	4.562,6	4.973,0	5.309,0	5.758,2	5.443,8
O Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib/ <i>Public Administration and Defence; Compulsory Social Security</i>	378.122,6	379.242,2	387.981,7	401.958,8	403.430,6
P Jasa Pendidikan/ <i>Education</i>	160.453,6	176.022,2	198.210,8	220.791,0	236.193,3
Q Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial/ <i>Human Health and Social Work Activities</i>	178.040,9	194.740,3	216.921,2	241.217,6	249.500,5
R,S,T,U Jasa lainnya/ <i>Other Services Activities</i>	70.480,6	74.041,9	77.876,6	82.466,1	79.108,3
<b>Produk Domestik Regional Bruto/Gross Regional Domestic Product</b>	<b>3.508.130,5</b>	<b>3.850.320,9</b>	<b>4.201.159,3</b>	<b>4.577.990,2</b>	<b>4.648.854,6</b>

\* Angka sementara/*Preliminary Figures*

\*\* Angka sangat sementara/*Very Preliminary Figures*

Sumber: BPS Kab. Bone Bolango 2016-2020

Tabel 5.2.2 Distribusi Produk Domestik Regional Bruto Kab. Bone Bolango Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Persen), 2016-2020

Lapangan Usaha/Industry		2016	2017	2018	2019*	2020**
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/ <i>Agriculture, Forestry and Fishing</i>	35,90	36,09	35,97	36,06	36,08
B	Pertambangan dan Penggalian/ <i>Mining and Quarrying</i>	1,69	1,57	1,50	1,51	1,59
C	Industri Pengolahan/ <i>Manufacturing</i>	6,31	6,38	6,41	6,62	6,51
D	Pengadaan Listrik dan Gas/ <i>Electricity and Gas</i>	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang/ <i>Water supply, Sewerage, Waste Management and Remediation Activities</i>	0,03	0,03	0,03	0,04	0,03
F	Konstruksi/ <i>Construction</i>	11,79	12,06	12,09	11,45	11,30
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor/ <i>Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles</i>	12,73	13,33	14,00	14,86	14,67
H	Transportasi dan Pergudangan/ <i>Transportation and Storage</i>	1,13	1,10	1,07	1,05	1,02
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/ <i>Accommodation and Food Service Activities</i>	1,08	1,10	1,13	1,12	1,10
J	Informasi dan Komunikasi/ <i>Information and Communication</i>	1,83	1,85	1,86	1,83	1,88
K	Jasa Keuangan dan Asuransi/ <i>Financial and Insurance Activities</i>	2,24	2,34	2,27	2,07	2,28
L	Real Estat/ <i>Real Estate Activities</i>	2,66	2,60	2,54	2,58	2,57
M,N	Jasa Perusahaan/ <i>Business Activities</i>	0,13	0,13	0,13	0,13	0,12
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib/ <i>Public Administration and Defence; Compulsory Social Security</i>	10,78	9,85	9,24	8,78	8,68
P	Jasa Pendidikan/ <i>Education</i>	4,57	4,57	4,72	4,82	5,08
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial/ <i>Human Health and Social Work Activities</i>	5,08	5,06	5,16	5,27	5,37
R,S,T,U	Jasa lainnya/ <i>Other Services Activities</i>	2,01	1,92	1,85	1,80	1,70
<b>Produk Domestik Regional Bruto/Gross Regional Domestic Product</b>		<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

\* Angka sementara/*Preliminary Figures*

\*\* Angka sangat sementara/*Very Preliminary Figures*

Sumber: BPS Kab. Bone Bolango 2016-2020

Tabel 5.2.3 Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto Kab. Bone Bolango Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha (Persen), 2016-2020

Lapangan Usaha/Industry		2016	2017	2018	2019*	2020**
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/ <i>Agriculture, Forestry and Fishing</i>	6,91	7,52	5,99	5,26	-0,79
B	Pertambangan dan Penggalian/ <i>Mining and Quarrying</i>	-2,06	-0,01	1,22	5,55	-1,28
C	Industri Pengolahan/ <i>Manufacturing</i>	7,18	6,96	6,56	11,06	-1,15
D	Pengadaan Listrik dan Gas/ <i>Electricity and Gas</i>	9,56	7,76	7,02	8,58	17,28
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang/ <i>Water supply, Sewerage, Waste Management and Remediation Activities</i>	14,77	13,88	14,72	14,61	-3,53
F	Konstruksi/ <i>Construction</i>	8,05	10,74	6,32	1,39	-0,15
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor/ <i>Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles</i>	9,32	11,45	11,19	13,08	-1,14
H	Transportasi dan Pergudangan/ <i>Transportation and Storage</i>	7,09	4,21	5,29	5,43	-4,72
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/ <i>Accommodation and Food Service Activities</i>	9,74	9,18	8,70	6,33	-1,03
J	Informasi dan Komunikasi/ <i>Information and Communication</i>	9,79	10,56	9,66	7,29	7,27
K	Jasa Keuangan dan Asuransi/ <i>Financial and Insurance Activities</i>	19,15	10,11	2,84	-2,41	11,39
L	Real Estat/ <i>Real Estate Activities</i>	8,99	6,17	5,55	9,32	1,04
M,N	Jasa Perusahaan/ <i>Business Activities</i>	6,05	7,14	5,53	5,95	-6,41
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib/ <i>Public Administration and Defence; Compulsory Social Security</i>	0,01	0,19	1,84	2,64	0,01
P	Jasa Pendidikan/ <i>Education</i>	5,27	4,07	8,77	9,20	5,04
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial/ <i>Human Health and Social Work Activities</i>	8,51	6,40	9,12	9,85	1,89
R,S,T,U	Jasa lainnya/ <i>Other Services Activities</i>	3,27	3,29	3,36	4,45	-4,73
<b>Produk Domestik Regional Bruto/<i>Gross Regional Domestic Product</i></b>		<b>6,62</b>	<b>7,09</b>	<b>6,46</b>	<b>6,35</b>	<b>0,06</b>

\* Angka sementara/*Preliminary Figures*

\*\* Angka sangat sementara/*Very Preliminary Figures*

Sumber: BPS Kab. Bone Bolango 2016-2020

Berdasarkan data pada tabel di atas, diketahui bahwa struktur ekonomi Kabupaten Bone Bolango masih sangat ditopang oleh sektor pertanian, kehutanan dan perikanan. Dengan kata lain belum ada perubahan struktur ekonomi yang berarti di desa–desa yang berada di Kabuptaen Bone Bolango sesudah pembangunan GORR. Hal mana juga diungkapkan oleh Bapak Madjid Jusuf, selaku Kepala Desa Talulobutu Selatan, yang mengatakan bahwa manfaat utama dari pembangunan GORR tidak lain untuk keperluan pergerakan barang dan orang dan tidak memberikan pengaruh signifikan bagi perekonomian masyarakat Desa Talulobutu Selatan, apalagi bagi masyarakat tani di desa ini. Justru menurutnya, pembangunan jalan ini telah mengurangi lahan pertanian masyarakat.

Selanjutnya diungkapkan juga tentang keberadaan dari beberapa pelaku usaha ekonomi informal yang memanfaatkan ruas jalan GORR, yang menurut pengamatan Bapak Madjid Jusuf, masih belum dikelola dengan baik karena ketiadaan beberapa fasilitas di sepanjang GORR untuk menunjang kenyamanan dan keamanan bagi pelaku usaha dan konsumen yang memanfaatkan ruas jalan lingkaran luar Gorontalo. Bahkan ada kecenderungan sejak adanya GORR jumlah kecelakaan lalu lintas dan

kriminalitas di Desa Talulobutu Selatan mengalami peningkatan karena belum adanya rambu-rambu lalu lintas dan penerangan jalan di jalan GORR.

Indikator lain yang bisa jadi rujukan untuk mengetahui perubahan struktur ekonomi di desa tersebut adalah ketersediaan sarana dan prasarana ekonomi dan berdasarkan data yang diperoleh di desa tersebut belum terjadi penambahan sarana dan prasarana ekonomi yang signifikan (BPS Kab. Bone Bolango, 2020).

Kondisi perekonomian ini memperlihatkan bahwa pembangunan GORR belum dapat mendorong terciptanya pertumbuhan ekonomi di berbagai lapangan usaha tanpa ditunjang oleh kebijakan pemerintahan lainnya yang diharapkan bisa memanfaatkan secara maksimal potensi ekonomi dan modal sosial yang dimiliki oleh masyarakat Desa Talulobutu Selatan.

Pertanyaan lebih lanjut adalah apakah dampak pembangunan GORR bagi masyarakat tani di Desa Talulobutu Selatan? Untuk menjawab pertanyaan ini peneliti mencoba untuk menganalisisnya dengan melakukan observasi dan wawancara dengan sejumlah petani di Desa Talulobutu Selatan dan instansi pemerintah terkait (pemerintah Desa Talulobutu Selatan dan instansi BP3K Kecamatan Tapa)

Bagi petani di Desa Talulobutu Selatan, ketersediaan infrastruktur jalan sangat dibutuhkan tidak lain untuk mendistribusikan berbagai kebutuhan alat produksi pertanian dan hasil panen. Semakin berkualitas infrastruktur jalan yang tersedia maka akan meningkat juga nilai tambah yang dapat dicapai oleh setiap lapangan usaha, khususnya di sektor pertanian. Namun tampaknya bagi masyarakat tani di Desa Talulobutu Selatan, ketersediaan jalan untuk menunjang usahat tani mereka sudah memadai bahkan sebelum adanya jalan lingkar luar Gorontalo. Sebagaimana yang diungkapkan oleh pemerintah Desa Talulobutu Selatan dan instansi BP3K Kecamatan Tapa bahwa distribusi barang dan hasil pertanian di Desa Talulobutu Selatan tidak berlangsung di desa dan kecamatan yang berada di Kabupaten Gorontalo sehingga adanya pembangunan GORR tidak berpengaruh bagi pengurangan biaya distribusi / transportasi yang dikeluarkan oleh petani di Desa Talulobutu Selatan.

Hal ini tidak mengherankan karena memang pembangunan GORR dimaksudkan untuk mengalihkan pergerakan kendaraan di dalam Kota Gorontalo dan Limboto sehingga volume kendaraan yang bergerak di kedua kota tersebut berkurang. Dengan kata lain, sejak dari awal pembangunan GORR bukan ditujukan untuk kepentingan masyarakat tani di Desa Talulobutu Selatan.

Justru sebaliknya pembangunan GORR telah mendatangkan kerugian bagi petani di Desa Talulobutu Selatan yang lahannya digunakan untuk pembangunan infrastruktur jalan tersebut. Berdasarkan data yang diperoleh ada kurang lebih 8 (delapan) hektar lahan pertanian masyarakat di desa tersebut yang di bebaskan oleh pemerintah untuk kepentingan pembangunan GORR dan ironisnya biaya pembebasan yang diterima oleh petani tidak cukup lagi untuk menyediakan lahan pertanian yang sama dengan lahan yang sudah digunakan untuk pembangunan GORR. Sehingga petani lahan padi sawah di desa tersebut beralih sumber penghidupan dengan berkebun atau berdagang (buka toko eceran atau warung makan). Inilah yang menjadi keluhan masyarakat, sebagaimana yang dituturkan oleh Bapak FM dan Bapak IM bahwa pada sosialisasi awal pemerintah menjanjikan akan memberikan harga pembebasan lahan yang akan sangat menguntungkan bagi masyarakat yakni 1 : 2, artinya aset yang dimiliki oleh masyarakat akan berlipat ganda dengan adanya pembangunan jalan tersebut. Janji ini kemudian yang menghadirkan istilah “ganti untung” yang bertujuan untuk mengubah persepsi masyarakat tentang kerugian karena pembebasan tanah untuk kepentingan umum yang disimbolisasikan dengan istilah “ganti rugi”. Tapi kenyataannya janji itu diingkari karena tindak korupsi dari beberapa aparat pemerintah.

Fakta ini menunjukkan betapa sering kali terjadi pembangunan infrastruktur jalan mengabaikan kepentingan masyarakat tani, sehingga tidak mengherankan bila masyarakat tani melakukan penolakan terhadap beberapa pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia.

Hal ini juga menegaskan betapa pentingnya untuk menganalisis lebih lanjut kebijakan-kebijakan pembangunan infrastruktur jalan agar tidak kemudian memarginalkan masyarakat petani. Dalam hal inilah, perspektif pembangunan sosial diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran agar suatu pembangunan infrastruktur jalan tidak hanya mengutamakan kemajuan pada sisi ekonomi namun

kemudian mengabaikan aspek lainnya yang sangat menentukan berhasil tidaknya suatu program pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Beberapa konsep mengenai pembangunan sosial yang ada lebih merujuk kepada sebuah proses transformasi atau perubahan, misalnya saja Tjokroamidjojo yang mengatakan, pembangunan merupakan suatu proses perubahan sosial berencana, alasan utamanya sebab di dalamnya meliputi berbagai dimensi untuk mengusahakan kemajuan dalam kesejahteraan ekonomi, modernisasi, pembangunan bangsa, wawasan lingkungan dan bahkan peningkatan kualitas manusia untuk memperbaiki kualitas hidupnya (Nurcholis, Kartono, Aisyah, 2016)

Selain itu, Zastrow (2010) tujuan kesejahteraan sosial adalah untuk memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi, kesehatan, dan rekreasi setiap anggota masyarakat. Untuk mencapai tujuan tersebut, program pelayanan sosial berbasis masyarakat dibuat dari kebijakan sosial; akibatnya, beragam inisiatif kebijakan di berbagai negara terus mengaktualisasikan atau memenuhi semua tuntutan masyarakat umum.

Oleh karena itu, kebijakan sosial ini dapat dipahami secara sempit dan luas. Program-program pelayanan sosial di bidang kesejahteraan sosial, seperti pelayanan sosial di bidang kesehatan, pelayanan sosial di bidang pendidikan, pelayanan sosial di bidang perumahan dan pelayanan sosial perorangan, merupakan contoh kebijakan sosial yang dilaksanakan oleh pemerintah. Kebijakan sosial sering dianggap sebagai kebijakan kesejahteraan sosial, atau apa yang dilakukan pemerintah yang mempengaruhi kualitas keberadaan manusia (Deacon, 2002).

Posisi Jamrozik tentang konsep kebijakan sosial memberikan perspektif lain tentang makna kebijakan sosial. Jamrozik mendefinisikan kebijakan sosial sebagai metode untuk mendistribusikan sumber daya masyarakat yang tersedia dengan maksud memperoleh hasil tertentu sesuai dengan harapan nilai-nilai masyarakat yang berlaku dan maksud dan tujuan dari kebijakan yang telah ditetapkan (Jamrozik, 2001).

Namun demikian, pembangunan sosial budaya ini mengandung prinsip-prinsip yang tidak mudah diterima oleh logika kemajuan material seperti yang diuraikan dalam pengertian-pengertian sebelumnya, yaitu adanya faktor-faktor sosial dan kemanusiaan seperti perdamaian, otonomi, solidaritas, demokrasi, kesejahteraan, termasuk kebahagiaan. Dalam logika yang ada, semua variabel tersebut harus dapat dimasukkan ke dalam perhitungan input-output pembangunan yang menekankan pada dimensi kuantitatif dan berpegang pada logika perencanaan dan prinsip efisiensi. Apalagi logika sosial budaya yang cenderung berorientasi pada efektivitas (menghasilkan kesejahteraan nyata bagi masyarakat) harus dapat diakomodasi. Selain itu, gagasan profesionalisme teknokrat harus mengalah pada prinsip *community engagement*. Dalam artian, ekspansi ekonomi atau material harus diimbangi dengan peningkatan kualitas kehidupan masyarakat (Wirutomo, 2013).

### **Negosiasi Pembebasan Lahan Pertanian Untuk Pembangunan GORR**

Konsepsi negosiasi pada bahasan ini lebih kepada sebuah konsekuensi logis adanya konflik yang menjadi dinamika dalam masyarakat. Bahwa dari sekian banyak jalan dalam upaya resolusi konflik salah satu yang bisa diupayakan adalah cara negosiasi, begitupun halnya dengan konflik agraria dan negosiasi pembebasan lahan pembangunan GORR yang berada di Provinsi Gorontalo, yang dalam beberapa realitas sosial mengalami kebuntuan dalam penyelesaiannya.

Sejalan dengan hal di atas, persoalan konflik agraria menjadi sangat penting diperhatikan, sebab masalah ini dalam proses tertentu telah terjadi sejak jaman kolonial sampai saat ini. Sebagaimana Scott (1983) dan Popkin (1986) menjelaskan dalam tulisannya, bahwa dominasi yang dilakukan oleh kolonial saat itu mengakibatkan petani harus mengelola dan memanfaatkan sumberdaya alam atau agraria berdasarkan keinginan kolonial, karna dalam realitas yang ada bahwa tanah dikuasai oleh kolonial (Martua, 2008).

Penetrasi oleh kolonial ini kemudian memunculkan berbagai perlawanan oleh masyarakat lokal saat itu, misalnya saja perlawanan Entong Gendut yang mengancam pemerintah kolonial melalui surat yang dikirimkan kepada Asisten Wedana pada tanggal 9 april 1916 dan pertikaian sengit di tanggal 10 april 1916 antara pemerintah kolonial dan kelompok Entong Gendut (Imanudin, 2015). Konflik agraria

saat itu secara substansial disebabkan oleh dominasi absolut kolonial dalam penumbuhan kapital. Namun pola konflik pertanahan saat ini telah berubah dan di pengaruhi oleh beberapa akar masalah.

Maria (2008) menyebutkan paling tidak ada beberapa akar masalah pertanahan. Pertama, kurang tertibnya administrasi pertanahan masa lalu; Kedua, ketimpangan struktur penguasaan dan pemilikan tanah; ketiga, sistem publikasi pendaftaran tanah yang negatif; keempat, meningkatnya kebutuhan tanah, sehingga harga tanah tidak dapat dikendalikan karena ulah mafia tanah; kelima, peraturan perundangan saling tumpang tindih, baik secara horizontal maupun vertikal, demikian juga substansi yang diatur; keenam, masih banyaknya terdapat tanah terlantar; ketujuh, kurang cermat notaris dan pejabat pembuat akta tanah dalam menjalankan tugasnya; kedelapan, belum terdapat pelaksanaan persepsi atau interpretasi para penegak hukum khususnya hakim terhadap peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan; dan kesembilan, para penegak hukum belum kurang berkomitmen untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan secara konsumen dan konsisten (Nurdin, 2008).

Persoalan-persoalan ini kemudian yang memicu banyak konflik agraria di Indonesia, misalnya saja dalam laporan Kompas pada tahun 2020 terjadi konflik agraria sebanyak 241 kasus yang dimana tertinggi disektor perkebunan, dimana jumlah ini naik 28 persen dibanding pada tahun 2019 (Kompas, 2020). Yang menjadi pertanyaan selanjutnya adalah dari sekian banyak konflik tersebut, bagaimana upaya penyelesaian?

Secara gamblang, konsepsi mengenai negosiasi banyak dipakai dalam upaya pencegahan konflik ataupun resolusi konflik yang ada di tengah masyarakat. Negosiasi sendiri dalam pengertian Friedrich-Naumann-Stiftung adalah suatu proses dimana sedikitnya dua orang (atau lebih) berusaha mencapai sesuatu, agar hal itu tercapai dan kedua pihak harus menyepakati suatu cara pemecahan masalah, selanjutnya kedua pihak harus bekerjasama dalam pelaksanaan dari 'kontrak' yang telah disepakati (Inayah, 2014).

Secara teoritik ada empat jenis pendekatan negosiasi. Pertama, yaitu pendekatan distributif *win-lose approach*, kedua, pendekatan kalah-kalah *lose-lose approach*, ketiga, pendekatan kompromi *compromise approach* dan pendekatan integratif atau *win-win approach* (Siswanto, 2017). Namun demikian, bahwa dalam sebuah proses penyelesaian masalah, terkadang proses negosiasi cenderung di abaikan, sehingganya menimbulkan masalah antara kedua belah pihak, begitupun halnya pembangunan GORR.

Beberapa data yang terhimpun dari masyarakat, bahwa pemerintah melakukan pengabaian terhadap perjanjian harga pembebasan lahan, yang mana pada perjanjian awal sosialisasi tidak sesuai dengan kenyataan dan menurut masyarakat bahwa penentuan harga tanah yang dibeli, ditentukan secara sepihak oleh pemerintah, sehingganya sampai saat ini proses pembangunan jalan lingkar tersebut mendek.

Jika dilihat dari proses pembangunan GORR, sebenarnya tidak luput dari persoalan ketidakmampuan para pihak bernegosiasi dengan baik. Misalnya saja pada tahun 2017 melalui laporan rri.co.id bahwa terjadi pengusuran lahan yang nanti akan dibangun jalan lingkar Gorontalo *Outer Ring Road*, namun hal tersebut tidak terjadi, dikarenakan terjadi penolakan dari warga sekitar disebabkan oleh besaran bayaran yang tidak sesuai dengan kesepakatan (Akuntu, 2017). Selain itu juga dalam laporan tambahan dari antara bahwa penolakan tersebut diakibatkan karena warga merasa sangat dirugikan karena banyak usaha mereka yang berada di wilayah pembangunan GORR tidak mendapatkan ganti rugi yang setimpal dari pemerintah (Paat, 2017).

Selain persoalan pembayaran ganti rugi, terdapat beberapa alasan penolakan lainnya, misalnya saja penentuan harga oleh pemerintah terkait yang bersipat tertutup dan ditentukan secara sepihak oleh pemerintah. Selain itu terdapat intimidasi dari pemerintah yang bertugas mengatasi masalah tersebut. Kenyataan-kenyataan ini sebenarnya bertolak belakang dengan apa yang disampaikan oleh Friedrich-Naumann-Stiftung sebagaimana disampaikan sebelumnya, tentang prinsip negosiasi; terkait keterbukaan, mencari jalan keluar secara bersama-sama dan bagaimana membangun kerjasama baru dari 'kontrak' yang telah disepakati.

Ada juga Sebagian warga yang melakukan penolakan terhadap harga yang ditentukan kemudian dengan sebab itu pada akhirnya bisa mendapatkan harga yang sepatasnya. Soal-soal ini kemudian

membuat ketidakstabilan proses pembangunan karena sebagian warga menganggap ini wujud bahwa pemerintah tidak terbuka dalam pengelolaan anggaran atau pembayaran ganti rugi, sehingga proses dan upaya negosiasi tidak berjalan dengan baik dan cenderung menghasilkan *lose-lose approach* karna sampai saat ini masih ada warga yang belum mengizinkan lahannya untuk pembangunan jalan GORR. Persoalan penegak hukum belum kurang berkomitmen untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan secara konsisten dan konsisten.

Beberapa contoh kasus pembebasan lahan di tempat lain, menunjukkan pola konflik yang hampir sama, misalnya saja terdapat perbedaan pendapat atau ketidaksepakatan harga yang ditentukan oleh pemerintah. Namun, perbedaan pendapat tersebut segera mendapatkan jalan keluar. Misalnya saja pembangunan irigasi di Kecamatan Ibu, Kabupaten Halmahera Barat. Pembebasan lahan ini mendapat penolakan dengan keras oleh warga, namun para pihak masih mau dan bersifat kooperatif terhadap penyelesaian sengketa. Upaya tersebut dibuktikan dengan diadakannya empat kali pertemuan dan kemudian melalui mediator masalah tersebut bisa diselesaikan dengan damai (Budi Sahabu, Saharudin dan Kolopaking, 2017).

Contoh lain dari upaya negosiasi yang terhitung berhasil yakni pembebasan lahan dalam pelebaran jalan di Duduk Sampeyan Gresik. Pembebasan lahan yang terhitung pelik tersebut kemudian harus melalui beberapa proses tertentu, misalnya saja warga terdampak masih melakukan musyawarah, mediasi dan negosiasi untuk menempuh jalan damai dengan stakeholders terkait. Upaya-upaya ini dilakukan. Hanya saja, sengketa lahan seperti pembangunan GORR dan kasus pembebasan lahan di wilayah lain yang tidak melalui proses pengambilan keputusan dari awal perencanaan pembangunan dilaksanakan, sehingganya dalam proses pembangunan mengalami kendala dari warga setempat.

## KESIMPULAN

Berdasarkan data dan kajian yang telah dilakukan maka paling tidak ada 4 (empat) gagasan penting yang menjadi kesimpulan dari penelitian ini yakni:

1. Harapan agar pembangunan GORR dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di berbagai lapangan usaha atau sektor ekonomi di Kabupaten Bone Bolango, khususnya di Desa Talulobutu Selatan, hingga tahun 2020 masih jauh dari kenyataan.
2. Salah satu manfaat yang dirasakan oleh masyarakat tani di Desa Talulobutu Selatan dengan adanya GORR adalah peningkatan nilai tambah usaha pertanian petani di Desa Talulobutu. Namun tampaknya sebelum pembangunan GORR, masyarakat tani di desa tersebut sudah memiliki infrastruktur jalan yang menunjang kebutuhan usaha tani mereka. Malah pada sisi lain, sejumlah petani yang ada di desa tersebut mengalami kerugian karena pengambilalihan lahan pertanian mereka untuk kepentingan pembangunan GORR. Sementara lapangan usaha lain belum cukup berkembang dengan baik di desa tersebut.
3. Proses negosiasi pembebasan lahan pertanian di Desa Talulobutu Selatan tidak sepenuhnya memenuhi harapan petani di desa tersebut karena persoalan harga dan proses negosiasi yang tidak berlangsung secara terbuka.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akuntu, B. (2017). *Warga Tolak Eksekusi Lahan GORR, Pemprov Tunda Penggusuran*. [https://rri.co.id/gorontalo/sosial/417018/warga-tolak-eksekusi-lahan-gorr-pemprov-tunda-penggusuran?utm\\_source=news\\_read\\_also&utm\\_medium=internal\\_link&utm\\_campaign=General Campaign](https://rri.co.id/gorontalo/sosial/417018/warga-tolak-eksekusi-lahan-gorr-pemprov-tunda-penggusuran?utm_source=news_read_also&utm_medium=internal_link&utm_campaign=General Campaign). 31 Agustus 2020 (23:27).
- Aneta, Y dan Abdussamad, J. (2018). Analisis Fungsi Perencanaan Pada Pengembangan Sistem Transportasi Publik di Provinsi Gorontalo. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Bisnis*, 1(2), 152–165. <https://doi.org/10.37479/jimb.v1i2.7008>.
- Basrowi dan Juariyah, S. (2010). Jurnal Ekonomi & Pendidikan. *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, 7(1), 58–81. <https://doi.org/10.21831/jep.v7i1.577>.
- Deacon, A. (2002). *Perspectives on Welfare*. Buckingham: Open University Press.
- Idrus, M. (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial, Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jakarta: Erlangga.

- Imanudin, I. (2015). Perlawanan Petani di Tanah Partikeler Tanjoeng Oost Batavia Tahun 1916. *Patanjala*, 7(1), 33–48. <http://dx.doi.org/10.30959/patanjala.v7i1.82>.
- Inayah, S. S. (2014). Konflik Dan Negosiasi Dalam Perspektif Komunikasi. *Lentera*, 16(2), 186–209. <https://doi.org/10.21093/lj.v16i2%20Desember.181>.
- Jamrozik, A. (2001). *Social Policy in The Post-Welfare State: Australians on The Threshold of The 21<sup>st</sup> Century*. Australia: Longman.
- Kompas. (2020). *Sepanjang 2020 Konflik Agraria 241 Kasus, Tertinggi Sector Perkebunan*. <https://www.kompas.com/properti/read/2021/01/06/160000521/sepanjang-2020-konflik-agraria-241-kasus-tertinggi-sektor-perkebunan>. 31 Agustus 2020 (15:00).
- Martua, S. (2008). Mencari Alas Akar Konflik Pertanahan, Suatu Tinjauan Dinamika Masyarakat Pedesaan di Jawa. *AGRISEP*, 8(1), 41–53. <https://doi.org/10.31186/jagrisep>.
- Nurcholis, H., Kartono, D.T., Aisyah, S. (2016). *Pembangunan Masyarakat Desa dan Kota*. Tangerang Selatan: Universitas Terbuka.
- Nurdin, M. (2008). Akar Konflik Pertanahan di Indonesia. *Jurnal Hukum POSITUM*, 3(2), 126–141. <https://doi.org/10.35706/positum.v3i2.2897>.
- Paat, H. (2017). *Eksekusi Lahan GORR dapat Perlawanan Warga*. <https://gorontalo.antaranews.com/berita/41124/eksekusi-lahan-gorr-dapat-perlawanan-warga>. 31 Agustus 2020 (10:27).
- Sahabu, B., Saharudin dan Kolopaking, L. M. (2017). Resolusi Konflik Pembangunan Irigasi: Studi Kasus di Kecamatan Ibu Kabupaten Halmahera Barat. *Sodality: Jurnal Sosiologi Pedesaan*, 1(1), 148–154.
- Sembiring, M.M. (2022). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat: Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Minas. [Skripsi Sarjana, Universitas Islam Riau]. Program Srjana Universitas Islam Riau. Pekanbaru.
- Sumaryoto. (2010). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, dan Ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2), 161-168.
- Siswanto, A. (2017). Pendekatan Dan Strategi Negosiasi Dalam Normalisasi Hubungan Diplomatik Amerika Serikat –Kuba. *Jurnal Ilmu Hukum*, 2(1), 51–64. <https://doi.org/https://doi.org/10.24246/jrh.2017.v2.i1.p51-64>.
- Wasanta, T., Sawolino, M.Z., dan Bertho O. (2019). Kajian Perubahan Status Jalan Lingkar Luar Gorontalo, Universitas Katolik Parahyangan. *Jurnal Transportasi*, 19(3), 215–224. <https://doi.org/https://doi.org/10.26593/jtrans.v19i3.3674.215-224>.
- Wirutomo, P. (2013). Konsep Pembangunan Sosial: Sudut Pandang Sosiologi. <http://pauluswirutomo.blogspot.com/2013/10/konsep-pembangunan-sosial-sudut-pandang.html>. Diakses 8 Desember 2022 (21.00).
- Zostrow, C. (2010). *Social Work and Social Welfare*. Canada: Brooks/Cole, Cengage Learning.