

**DAMPAK PENGADAAN TANAH JALAN TOL SEMARANG-DEMAK
SEKSI II TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI DAN
LINGKUNGAN**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Sebutan Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan
Program Studi Diploma IV Pertanahan



Disusun Oleh:

DIMAS FIRMANSYAH

NIT. 19283197/DIPLOMA IV PERTANAHAN

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
PROGRAM STUDI DIPLOMA IV PERTANAHAN**

2023

ABSTRACT

Toll road construction is one of the government's efforts in order to provide easy access to the community. One of them is the construction of the Semarang-Demak Toll Road section II in Demak Regency. However, in its implementation, this project experienced problems in providing compensation, due to limited budget so that compensation payments were delayed. In addition to the late implementation process, there are social, economic and environmental impacts obtained by the affected community in this case the entitled party and the affected community after the land acquisition of the Semarang-Demak toll road section II.

This research aims to analyze the process of implementing land acquisition and the impacts caused when related to regulations, problems in providing compensation and solutions. The research used mixed methods with concurrent triangulation design. Data was obtained through questionnaires to respondents, namely the entitled parties and direct interviews with informants who have been determined, namely the Head of the Land Acquisition and Development Section, PPK Land Acquisition, Village Officials, and affected communities in Purwosari, Sidogemah, Sayung, Loireng, and Tambakroto Villages. In addition to conducting questionnaires and interviews, researchers also conducted document studies related to Land Acquisition Planning Documents (DPPT) and laws and regulations.

The results showed that the land acquisition of the Semarang-Demak Toll Road section II in its implementation was not in accordance with the regulations and had positive and negative impacts on socio-economic and environmental conditions. The problems encountered are the late compensation period due to budget constraints, residual land, replacement land for village treasury and wagf, different measurement results in the certificate and current measurement results, not involving adjacent neighbors in determining boundaries, transfer of rights that are not carried out in front of a official certifier of title deeds (PPAT), differences in coordinates between coordinates on the work map and coordinates in the field, misuse of compensation money, people living far from relatives, loss or reduction of jobs and income, higher tidal flooding, air and noise pollution, and cracked houses. The solutions are more realistic budget planning, wiser use of compensation money, construction of temporary access roads/bridges for the community, construction of water pump houses, more pro-active government in providing selling places, planting trees, and more specific DPPT content related to impacts.

Keywords: Land acquisition, sosio-economic, environmental

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	I
HALAMAN PENGESAHAN	II
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	III
MOTTO	IV
HALAMAN PERSEMBAHAN	V
PRAKATA	VI
DAFTAR ISI	IX
DAFTAR GAMBAR	XII
DAFTAR TABEL	XIII
DAFTAR LAMPIRAN	XV
INTISARI	XVI
ABSTRACT	XVII
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	8
1. Tujuan	8
2. Manfaat	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Keaslian Penelitian	10
B. Kajian Teori	14
1. Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum	14
2. Infrastruktur Jalan Tol	15
3. Dampak	16
4. Kondisi Sosial Ekonomi	16
5. Tinjauan Tentang Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL)	24
6. Persepsi	25
C. Kerangka Pemikiran	26

BAB III METODE PENELITIAN	28
A. Variabel Penelitian	29
B. Definisi Operasional	30
C. Lokasi Penelitian.....	35
D. Populasi dan Sampel Penelitian	35
1. Populasi Penelitian.....	35
2. Sampel Penelitian	36
E. Teknik Pengumpulan Data	37
F. Teknik Analisis Data	42
BAB IV GAMBARAN JALAN TOL SEMARANG-DEMAK DAN LOKASI PEMBANGUNAN.....	44
A. Gambaran Pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak.....	44
B. Gambaran Lokasi Pembangunan Jalan Tol Terintegrasi Tanggul Laut Pada Seksi II di Kabupaten Demak.....	48
BAB V PROSES DAN DAMPAK PENGADAAN TANAH JALAN TOL SEMARANG-DEMAK SEKSI II.....	60
A. Persepsi Pemerintah, Pihak yang Berhak dan Masyarakat Terdampak terhadap Proses Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Tol	60
1. Persepsi Kantor Pertanahan	67
2. Persepsi PPK Jalan Tol Semarang-Demak	71
3. Persepsi Masyarakat Terdampak	74
B. Dampak Sosial Ekonomi Pihak yang Berhak Pasca Pengadaan Tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II di Daerah Penelitian.	81
1. Hasil Kondisi Sosial Pihak yang Berhak	81
2. Hasil Kondisi Ekonomi Pihak yang Berhak	107
3. Pembahasan Hasil Kondisi Sosial Ekonomi Pihak yang Berhak ...	123
C. Persepsi Masyarakat Terdampak Terhadap Kondisi Lingkungan Sekitar Pasca Pengadaan Tanah Untuk Jalan Tol.....	139
1. Semakin Tinggi Banjir di Sekitar Jalan Tol.....	139
2. Tingkat Polusi Udara dan Suara yang Meningkat	144

3. Kasus “Bangunan Retak” akibat penanaman tiang pancang (Spunpile) pembangunan Jalan Tol	146
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	149
A. KESIMPULAN	149
B. SARAN	151
DAFTAR PUSTAKA	153

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sesuai dengan amanat yang tertuang di UU No. 2/2012 selanjutnya diatur lebih lanjut di PP No. 19/2021, pemerintah boleh untuk mengambil alih tanah untuk memfasilitasi pembangunan proyek-proyek infrastruktur yang baru. Pasal 1 UU No. 2/2012 menyebutkan bahwa pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak. Menurut Dewi & Salim (2020) perhitungan perkiraan ganti rugi di atas dilakukan terhadap tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan, tanaman, benda yang berkaitan dengan tanah. Sedangkan yang dimaksud dengan kepentingan umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Dalam pembangunan nasional terutama pembangunan sarana umum pastinya membutuhkan sebidang tanah yang cukup luas. Salah satu sisi tanah yang diperlukan telah memiliki hak atas tanahnya masing-masing. Oleh karena itu, kegiatan pengadaan tanah perlu memperhatikan pentingnya peran tanah dalam kehidupan seseorang. Tanah memiliki fungsi ekonomis dan fungsi sosial dimana sesuai dengan UU No. 5/1960 Pasal 6 yang berbunyi bahwa semua hak atas tanah mempunyai fungsi sosial. Fungsi sosial inilah yang terkadang mengharuskan pemegang hak untuk mengorbankan kepentingan pribadi atas tanah untuk kepentingan umum. Pada dasarnya, undang-undang ini bertujuan untuk penyelenggaraan pengadaan tanah dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pembangunan dan kepentingan masyarakat serta penyelenggaraan pengadaan tanah untuk kepentingan umum dilaksanakan tidak terlepas dari aspek fisik dan non fisik. Aspek fisik biasanya berkaitan dengan lingkungan dan aspek non fisik berupa sosial ekonomi masyarakat. Kemudian lebih luasnya menurut Noor

dkk. (2017) berbagai aspek meliputi aspek demografis, geografis, politis, ekologi, maupun sosial ekonomi warga yang wilayahnya terkena proyek. Oleh sebab itu, dengan adanya beberapa faktor yang mempengaruhi pembangunan diperlukan suatu keseimbangan dalam pembangunan untuk tercapainya suatu pembangunan yang *sustainable* dengan tetap memperhatikan kondisi lingkungan. Karena menurut Suraji dkk. (2022) jika aspek pembangunan yang berwawasan lingkungan diabaikan, maka akan ada kerusakan atau hilangnya beberapa prasarana dan akses serta sumber daya alam.

Pengadaan tanah dalam pembangunan jalan tol memiliki beberapa tahapan yaitu perencanaan, persiapan, pelaksanaan, dan penyerahan hasil. Pada tahapan pelaksanaan ini berupa pembebasan lahan untuk proyek jalan tol. Pembebasan lahan untuk jalan tol ini diberikan kepada pihak yang berhak melalui skema ganti rugi sesuai dengan ketentuan PP 19/2021. Dari sini diketahui pengertian dari pihak yang berhak adalah pihak yang menguasai atau memiliki objek pengadaan tanah dimana untuk selanjutnya dilakukan proses pelepasan hak yaitu kegiatan pemutusan hubungan hukum dari pihak yang berhak kepada negara. Menurut Nayoan & Prasetyo (2020) pembangunan tidak akan pernah mencapai tujuannya jika selalu meninggalkan masyarakat. Di Indonesia, kegiatan pengadaan tanah belum dilakukan secara maksimal karena kurangnya peran masyarakat dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai rencana pengadaan tanah terhadap pihak yang butuh tanah, Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) yang belum dikaji dengan benar terhadap keadaan lingkungan dan sosek serta masih kurangnya peran pihak yang berwenang dalam pengadaan tanah mulai dari awal perencanaan. Dengan adanya pengadaan tanah ini maka akan terjadi perubahan kondisi sosial dan ekonomi masyarakat. Untuk selanjutnya pihak yang berhak ini akan memiliki dampak pada perubahan kondisi sosial ekonominya. Beberapa dampak yang terjadi yaitu keluhan masyarakat akibat dampak dari pengadaan tanah kedepannya, tidak puas masyarakat terhadap nilai dan proses ganti rugi aset yang dimiliki,

kecemburuan sosial masyarakat akibat tidak dilibatkan sebagai tenaga kerja dalam proyek pembangunan, gangguan lingkungan selama konstruksi seperti bising, polusi, debu, dan banjir. Kemudian terkait dengan mobilitas terganggunya akses masyarakat ke wilayah seberang dan kondisi pertumbuhan ekonomi saat jalan tol sudah mulai dioperasikan.

Menurut Utami dan Sarjita (2021) dalam perkembangannya mekanisme penanganan dampak sosial kemasyarakatan dalam rangka penyediaan tanah untuk pembangunan nasional diatur lebih lanjut dalam Perpres RI No. 62/2018. Di dalam UU No. 2/2012 maupun di dalam aturan pelaksanaannya mengatur bahwasanya di dalam pengadaan tanah, yakni pada tahap perencanaan, bahwa setiap instansi yang membutuhkan tanah diwajibkan untuk melakukan studi kelayakan terkait kondisi sosial ekonomi dan lingkungan. Di dalam PP No. 19/2021 pada Pasal 7 secara jelas menyebutkan bahwasanya di dalam DPPT minimal harus berisi 6 poin, salah satunya yaitu terkait survei sosial ekonomi sebagai bagian dalam studi kelayakan sebelum pengadaan tanah. Penting untuk melakukan penilaian dampak sosial ekonomi pada tahap awal perencanaan pengadaan tanah agar tidak hanya fokus pada aspek fisik seperti ketersediaan lahan untuk pembangunan. Menurut Nugroho dkk. (2018) dalam rangkaian kegiatan pengadaan tanah menunjukkan bahwa dokumen perencanaan pengadaan tanah masih cenderung bias, tidak jelas serta cenderung bersifat normatif, atau bisa juga dikatakan hanya sekedar memenuhi asas administratif saja. Pada dasarnya tujuan dan asas pengadaan tanah agar masyarakat terdampak, dalam hal ini pihak yang berhak memperoleh tempat tinggal/rumah kembali serta mendapatkan pekerjaan dan pendapatan yang minimal harus sama atau justru lebih baik dan masyarakat yang terdampak atau yang tinggal di sekitar lokasi pembangunan kondisinya juga harus lebih baik. Hal itu harus direncanakan sejak proses penyusunan dokumen perencanaan oleh instansi yang mengadakan pembangunan.

Menurut Dewi & Salim (2020) kebutuhan sarana transportasi memang sangat penting untuk keberlangsungan berbagai sektor kehidupan

masyarakat. Salah satu unsur yang sangat penting bagi proses perkembangan dan pertumbuhan sektor kehidupan masyarakat khususnya ekonomi yaitu melalui pembangunan infrastruktur jalan raya termasuk jalan tol. Oleh karena itu sektor infrastruktur menjadi target yang sangat penting dalam setiap periode pemerintahan. Pengembangan jalan tol mempunyai efek yang sangat positif bagi pertumbuhan suatu wilayah, baik itu mempercepat mobilitas penduduk, maupun efek pertumbuhan ekonomi yang sangat signifikan bagi wilayah tersebut. Oleh karena itu saat ini pemerintah sedang mengupayakan dan mempercepat proyek jaringan jalan tol di seluruh Indonesia melalui Perpres No. 109/2020 tentang Perubahan Ketiga atas Perpres No. 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN. Perpres ini mengatur tentang percepatan pelaksanaan PSN yang perlu lebih dioptimalkan untuk memaksimalkan dampak PSN bagi percepatan pembangunan, penciptaan lapangan kerja, dan pemulihan ekonomi nasional. Pembangunan jalan tol di Jawa Tengah masuk dalam PSN yang menjadi fokus utama Bapak Presiden Joko Widodo dalam menunjang kegiatan industri dan pariwisata di Jawa Tengah.

Sesuai dengan DPPT Jalan Tol Semarang-Demak, Jalan Tol Semarang-Demak adalah jalan tol yang menghubungkan kota Semarang dengan kota Demak di Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Sesuai dengan penetapan Gubernur Jawa Tengah Nomor: 590/52 tahun 2016 tanggal 24 November 2016 dan surat keputusan Menteri PUPR Nomor: 335 KPTS/M/2017 tentang Pengintegrasian Pembangunan Tanggul Laut Kota Semarang dengan Pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak, jalan tol ini memiliki panjang sekitar 26,5 kilometer. Jalan tol laut ini akan terintegrasi dengan tanggul laut sepanjang ± 10 Km yang akan dibangun dengan cara reklamasi. Proyek ini membutuhkan lahan seluas $\pm 539,7$ Ha dengan cara pembebasan lahan atau pengadaan tanah yang berada di 24 kelurahan/desa, di 8 kecamatan, di Kota Semarang dan Kabupaten Demak. Maksud dan tujuan dari pembangunan jalan tol ini yaitu untuk meningkatkan aksesibilitas dan kapasitas jaringan jalan dalam melayani kawasan utara

Jawa yang mempunyai lalu lintas dengan kepadatan tinggi dan dibangunnya tangguk laut untuk menanggulangi banjir rob dan abrasi di wilayah Kota Semarang dan Kabupaten Demak. Menurut Batubara dkk. (2020) tangguk laut rencananya akan dibangun mulai dari sisi timur Banjir Kanal Timur (BKT) hingga Sungai Sayung. Wilayah administratif pembangunan tangguk laut berada di Kelurahan Terboyo Kulon, Wetan dan Kelurahan Trimulyo, Kecamatan Genuk dan desa-desa di Kabupaten Demak. Untuk pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak terbagi menjadi dua seksi yaitu seksi 1 Semarang-Sayung dan seksi 2 yaitu Sayung-Demak. Seksi 1 yaitu di Kota Semarang meliputi Kecamatan Genuk. Kemudian untuk Seksi 2 di Kabupaten Demak meliputi Kecamatan Sayung, Kecamatan Karang Tengah, Kecamatan Wonosalam, Kecamatan Demak.

Terkait pembebasan lahan yang dibutuhkan, aspek sosial ekonomi masyarakat yang terkena dampak pembangunan masih kurang diperhatikan. Menurut Murti & Rofi (2017) hal yang paling esensial dari aspek sosial ekonomi adalah persoalan keadilan sosial dan kesejahteraan seluruh warga masyarakat. Tetapi pada kenyataannya, tidak semua masyarakat yang berhak mampu untuk mengelola dan memanfaatkan uang ganti rugi yang diberikan sehingga masyarakat terkesan konsumtif dan jika dilihat dari jenis pekerjaan masih banyak masyarakat yang bingung untuk beralih setelah lahan kerjanya terkena pengadaan tanah. Sebagai contoh pekerjaan yang terkait yaitu petani, walaupun diberikan uang ganti rugi terhadap tanah mereka tetapi mereka hanya punya keahlian untuk bertani saja sehingga dibutuhkan lahan pengganti yang sama produktifnya untuk melaksanakan kegiatan bertaninya.

Fokus utama yang dipertegas dalam pengadaan tanah tidak hanya tentang aspek fisik saja, akan tetapi juga tentang aspek non fisik yang tidak tampak seperti kapasitas yang masyarakat miliki, hubungan antar sosial masyarakat, potensi sosial-ekonomi, dan kondisi sosial budaya yang menjadi satu dalam kehidupan masyarakat. Tingkat keberhasilan pembangunan dapat dilihat dari adanya dampak yang terjadi di tengah-tengah masyarakat.

Dampak bisa berupa keberhasilan dari pembangunan yang dilihat dari terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar lokasi pembangunan. Pada dasarnya Dampak dari pembangunan memiliki dua sisi yaitu dampak yang positif dan negatif. Hasil pembangunan yang membawa dampak positif berarti masyarakat memperoleh banyak kesempatan untuk menikmati hasil-hasil pembangunan. Sedangkan Dampak negatif yaitu adanya kerugian yang dialami masyarakat akibat terkena pembangunan. Menurut Sumaryoto (2010) pembangunan jalan tol secara nyata akan memudahkan akses transportasi antar daerah sehingga proses bisnis akan semakin lancar. Dampak ikutan yang lain adalah terbukanya lapangan kerja dan semakin meningkatnya ekonomi masyarakat. Hal ini juga didukung dalam penelitian Radiansyah dkk. (2017) pembangunan jalan tol mendorong geliat perekonomian di wilayah-wilayah yang pada akhirnya bisa terhubung aksesnya. Menurut Revayanti (2019) Efisiensi waktu adalah poin penting dari dampak positif yang diperoleh dari pembangunan jalan tol yang secara meluas akan memicu perkembangan ekonomi yang lebih cepat. Meskipun memiliki catatan penting terkait dampak positifnya, pembangunan jalan tol juga memiliki dampak negatif. Dalam Rofiullah (2019) menemukan bahwa pembangunan jalan tol menyebabkan terjadinya alih mata pencarian. Kondisi ekonomi mengalami perubahan karena lahan pertanian terkena pembebasan lahan. Oleh karena itu, kajian dampak sosial ekonomi pada pengadaan tanah jalan tol merupakan suatu kajian awal (*anticipatory research*) untuk meningkatkan dampak positif yang ditandai dengan kondisi sosial ekonomi dan lingkungan yang baik dan meminimalisasi dampak negatif yang ditandai dengan kondisi sosial ekonomi dan lingkungan yang buruk. Disamping itu, hasil studi ini dapat memberikan rekomendasi untuk menunjuk lokasi lain atau untuk tidak meneruskan suatu proyek. Karena jika diteruskan, akan terjadi dampak penting yang tidak bisa ditanggulangi sehingga tidak tercapainya tujuan dari pengadaan tanah untuk kepentingan umum yaitu untuk kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan uraian diatas maka peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana

“Dampak Pengadaan Tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II terhadap Kondisi Sosial Ekonomi dan Lingkungan”.

B. Rumusan Masalah

Selaras dengan tekad pembangunan nasional bangsa Indonesia yaitu untuk tercapainya kondisi masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera. Menurut Wardhana (1999) bahwa pembangunan akan membawa dampak bagi kehidupan manusia yaitu dampak positif yang meningkatkan kualitas dan kenyamanan hidup sedangkan dampak negatif yang menurunkan kualitas dan kenyamanan hidup manusia. Begitu juga yang terjadi di dalam pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II, dilihat dari aspek ekonomi pasca pembebasan lahan ditemui masyarakat yang kehilangan pekerjaan karena tanah yang diganti rugi untuk pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II merupakan lahan yang menjadi sumber utama penghasilan sehingga berdampak juga pada pendapatan masyarakat.

Kemudian lebih jauh dari itu permasalahan yang timbul karena terputusnya jalan atau akses masyarakat karena pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II sehingga menyebabkan sulitnya akses (jalan kaki maupun memakai alat transportasi) ke pemukiman dan lahan pertanian di wilayah seberang. Kalaupun bisa masyarakat harus melewati terowongan yang jauh jaraknya. Hal ini dapat dinilai menimbulkan suatu ketimpangan karena dampak dari pembangunan jalan tol yang menyediakan akses untuk umum tetapi malah memutus akses masyarakat sekitar.

Jika dilihat dari aspek sosial masyarakat yaitu teridentifikasi dengan timbulnya rasa tidak nyaman oleh masyarakat yang tinggal atau membangun rumah di lingkungan yang baru karena sebelumnya tinggal dekat dengan sanak saudara kemudian harus tinggal jauh atau tidak berdekatan dengan sanak saudara. Jika dilihat dari aspek lingkungan, terganggunya masyarakat sekitar jalan tol karena suara bising dan debu dari kendaraan yang melintasi jalan tol menjadi masalah utama yang harus diterima sehingga masyarakat terdampak mau tidak mau harus beradaptasi. Belum lagi kemungkinan

terjadi banjir karena perubahan penggunaan lahan dari yang sebelumnya daerah resapan menjadi daerah terbangun sehingga mengurangi hak atas air.

Hal inilah yang membawa penulis ingin meneliti lebih dalam bagaimana hasil dari suatu pembangunan bisa mengubah kondisi masyarakat dilihat dari kondisi sosial ekonomi dan lingkungan. Sehingga dapat dibuat pertanyaan dari penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana persepsi pemerintah, pihak yang berhak dan masyarakat terdampak terhadap proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol?
2. Bagaimana kondisi sosial ekonomi pihak yang berhak pasca pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol?
3. Bagaimana persepsi masyarakat terdampak terhadap kondisi lingkungan sekitar pasca pengadaan tanah untuk jalan tol?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yaitu:

- a. Mengetahui persepsi pemerintah, pihak yang berhak dan masyarakat terdampak terhadap proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol
- b. Mengetahui dan menganalisis kondisi sosial ekonomi pihak yang berhak pasca pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol
- c. Mengetahui persepsi masyarakat terdampak terhadap kondisi lingkungan sekitar pasca pengadaan tanah untuk jalan tol

2. Manfaat

Selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu:

- a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya bukti empiris mengenai dampak pengadaan tanah terhadap kondisi sosial ekonomi dan lingkungan pasca pembangunan jalan tol Semarang-Demak seksi II sebagai bahan kajian lebih lanjut.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Mengembangkan kreativitas peneliti dan pengetahuan peneliti serta menerapkan ilmu yang didapatkan selama perkuliahan mengenai pengadaan tanah.

2. Bagi STPN

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan studi pustaka dari hasil penelitian guna mengembangkan ilmu pertanahan khususnya di bidang pengadaan tanah.

3. Bagi Masyarakat

Memberikan pemahaman kepada masyarakat mengenai dampak pengadaan tanah.

4. Bagi Peneliti Lain

Hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi kajian literatur peneliti selanjutnya mengenai dampak pengadaan tanah jalan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II terhadap kondisi sosial ekonomi dan lingkungan.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data dapat diambil kesimpulan mengenai dampak pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II yaitu proses pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II sudah sesuai dengan regulasi yang berlaku mulai dari proses perencanaan, persiapan, pelaksanaan, dan penyerahan hasil. Hal itu terlihat dari semua pihak yang terlibat melaksanakan tugas dengan baik sehingga proses pengadaan tanah bisa berjalan lancar hingga jalan tol sudah bisa digunakan walaupun masih ada beberapa masalah terkait pemberian ganti rugi, tanah sisa, dan tanah pengganti untuk tanah kas desa serta wakaf. Dalam proses pelaksanaan di lapangan juga ditemui permasalahan terkait dengan hasil ukur di sertipikat dan hasil ukur saat ini berbeda, tidak melibatkan tetangga yang berbatasan dalam menentukan batas, peralihan hak yang tidak dilaksanakan dihadapan Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT), dan terjadi perbedaan koordinat antara koordinat di peta kerja dan koordinat di lapangan. Jika dilihat dari besaran nilai ganti rugi, besaran ganti rugi yang diterima pihak yang berhak sudah sangat sesuai sehingga mereka bisa hidup lebih layak dan sejahtera dibanding sebelumnya. Untuk kondisi masyarakat di sekitar jalan tol merasa bahwa pengadaan tanah hanya menguntungkan sebagian orang saja terutama mereka yang tanahnya terkena pembangunan, untuk masyarakat yang tinggal berdampingan dengan jalan tol merasa tidak diuntungkan. Semua pihak yang berhak memilih ganti rugi dalam bentuk uang. Rata-rata uang hasil ganti rugi digunakan oleh pihak yang berhak pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II untuk membeli tanah, rumah, kendaraan dan membuka usaha.

Pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II berdampak

positif dan negatif terhadap kondisi sosial dan ekonomi. Dampak positif terjadi terhadap kondisi sosial ekonomi sebagian besar pihak yang berhak. Yang pertama dilihat dari kondisi tempat tinggal yang lebih baik, bertambah banyaknya aset yang dimiliki, meningkatnya kepemilikan rumah dari bebas sewa menjadi hak milik dan terbebas dari banjir rob. Yang kedua yaitu semakin banyak pihak yang berhak membuka usaha dari hasil pemberian ganti rugi. Pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II berdampak negatif terhadap kondisi sosial ekonomi karena menyebabkan berubahnya lokasi tempat tinggal pihak yang berhak, terutama bagi mereka yang rumahnya pindah akibat tergusur oleh pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II seperti di Desa Purwosari, Desa Sidogemah, dan Desa Sayung. Berubahnya lokasi tempat tinggal mengharuskan mereka untuk menyesuaikan diri lagi dengan lingkungan baru mereka, yang belum tentu bisa nyaman yang dulu. Perubahan lain yang terlihat yaitu pada kondisi ekonomi, terutama yang berkaitan dengan pekerjaan dan pendapatan yang dimiliki oleh masyarakat yang terkena proyek pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II terutama yang sebelumnya memiliki usaha warung di rumah, setelah pindah tempat tinggal keadaan masyarakat dan pembeli tidak seramai di rumah yang dulu.

Jika dilihat dari sisi lingkungan, pengadaan tanah Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II berdampak negatif terhadap kondisi lingkungan masyarakat sekitar setelah pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II. Yang pertama yaitu masalah banjir rob yang semakin tinggi dan sulit surut terutama yang dekat dengan pesisir di sebelah utara jalan pantura, semakin tingginya air rob dan di sebelah selatan jalan pantura jika terjadi hujan, air hujan menggenangi jalan kampung dan rumah masyarakat karena talut yang dibuat untuk jalan tol lebih tinggi daripada tanah disekitarnya sehingga air sulit keluar menuju laut. Yang kedua polusi udara karena debu dan suara bising yang mengganggu selama proses pembangunan hingga membuat resah masyarakat. Kemudian yang ketiga banyak rumah warga

yang retak karena dampak penanaman tiang pancang pada saat pembangunan jalan tol. Keretakan bervariasi mulai dari retak ringan, retak sedang dan retak berat.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian, dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Pemerintah harus melakukan perencanaan anggaran yang lebih realistis dan tepat dalam pembebasan tanah PSN. Keterlibatan para ahli keuangan dan pemetaan yang cermat akan membantu menyusun estimasi biaya pembebasan tanah dengan lebih akurat. Dengan cara ini, perencanaan anggaran akan lebih tepat sasaran dan mengurangi risiko kekurangan dana atau penundaan pembayaran kompensasi kepada pemilik lahan terdampak proyek.
2. Bagi pihak yang berhak penerima ganti rugi diharapkan harus lebih bijak dengan tidak konsumtif dalam menggunakan uang hasil ganti rugi yang mereka peroleh.
3. Apabila terdapat akses jalan dan jembatan yang terputus akibat pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi II, diharapkan pihak pemegang proyek pembangunan jalan tol membangun terlebih dahulu jalan pengganti yang bisa digunakan bagi pengguna jalan yang biasa melintas di jalan tersebut begitu juga dengan gapura/pintu masuk desa yang ikut berpindah mengikuti jalan yang dibangun. Tentunya dalam membangun harus sesuai dengan syarat dan ketentuan yang berlaku sesuai dengan kontrak kerja yang disepakati.
4. Diperlukannya pembangunan rumah pompa dimana sistem kerja rumah pompa yang mampu mengatur aliran air untuk dibuang menuju sungai atau lautan dianggap mampu mengatasi permasalahan banjir rob. Ketika banjir rob terjadi volume air laut meningkat maka rumah pompa akan menyedot air laut yang masuk dan dimasukkan ke dalam tampungan

sementara. Banjir rob akan disedot menggunakan pompa air tambahan untuk menyedot air rob atau hujan yang menggenangi kawasan permukiman dan jalan pantura khususnya Semarang-Demak yang dilalui Jalan Tol Semarang-Demak sehingga banjir rob bisa lebih cepat teratasi.

5. Pemerintah diharapkan mampu pro-aktif dalam membangun kembali daerah yang terkena dampak jalan tol terhadap dampak perekonomian masyarakat sekitar, seperti menyediakan tempat untuk berjualan produk-produk ataupun kuliner setempat di *rest area* jalan tol. Dan dalam aspek lingkungan perlu solusi untuk mengurangi polusi, seperti menanam pohon dengan jenis tertentu yang dapat mengurangi polusi udara maupun suara yang terjadi.
6. Diperlukan muatan yang lebih matang dan terperinci dalam menyusun DPPT dimana dampak pembangunan di luar dari dampak lingkungan, sosial, dan ekonomi yang terjadi di masyarakat harus ada penanganan dampak lainnya yang lebih spesifik sebagai antisipasi dampak spesifik akibat pembangunan untuk kepentingan umum. Kemudian diperlukan juga penyelesaian masalah dengan tujuan *win-win solution* jika terjadi permasalahan sehingga tidak menimbulkan konflik yang meluas di masyarakat dan tidak mengganggu proses pengadaan tanah.

DAFTAR PUSTAKA

- Amahoru, M. M., & Rusmiwari, S. (2018). Hubungan Perencanaan Pembangunan dengan Sosial Ekonomi Masyarakat. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (JISIP)*, 6(2).
- Anisa, K., Prasetyo, P. K., & Pujiriyani, D. W. (2021). Dampak Pengadaan Tanah Jalan Tol Trans Sumatera pada Kondisi Penghidupan Masyarakat di Desa Serdang. Dalam *Jurnal Tunas Agraria* (Vol. 4, Nomor 3), 340-351.
- Arikunto, Suharsimi (2013). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Atkinson, R.L., Atkinson, R.C., Hilgard, E.R. (1991). *Pengantar Psikologi, Edisi Delapan*. Jakarta: Erlangga.
- Azizah, N. (2018). Dampak Sosial Ekonomi Pembebasan Lahan Pembangunan Bandar Udara (New Yogyakarta International Airport). *Politika: Jurnal Ilmu soPolitik*, 8(2), 76-91. <https://doi.org/10.14710/politika.8.2.2017.76-91>
- Batubara, B., Warsilah, H., Wagner, I., Salam, S., & Koalisi Pesisir Semarang-Demak (2020). *Maleh dadi Segoro: Krisis Sosial-Ekologis Kawasan Pesisir Semarang-Demak*. CV. Lintas Nalar. <https://www.researchgate.net/publication/n/344804419>
- Creswell, J. W. (2010). *Research design: pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Yogyakarta: PT Pustaka Pelajar.
- Daldjoeni, N. 1987. *Geografi Kota Dan Desa*. Bandung: Alumni.
- Darsono, Valentinus. (1995). *Pengantar Ilmu Lingkungan* (Ed. Revisi). Yogyakarta: Penerbitan Universitas Atma Jaya.
- Departemen Pendidikan Nasional. (2003). *Departemen Pendidikan Nasional Tentang Undang-Undang Sistem Pendidikan Nasional*. Jakarta: Bening.
- Dewi, N. L. G. M. P., & Salim, M. N. (2020). *Berakhir di Temon: Perdebatan Panjang Pengadaan Tanah untuk [New] Yogyakarta International Airport (YIA)*. STPN Press.
- Dwi, S. (2012). *Dampak Sosial Pembebasan Tanah Proyek Pembangunan Infrastruktur Untuk Kepentingan Umum (Studi Kasus Proyek Banjir Kanal Timur, di Kelurahan Pondok Bambu, Kecamatan Duren Sawit, Kotamadya Jakarta Timur)*. (Thesis Pascasarjana, Universitas Indonesia). <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20298393&lokasi=lokal>
- Ekasetya, M. P. (2015). *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Solo-Ngawi Terhadap Masyarakat Desa Denggungan Kecamatan Banyudono Kabupaten Boyolali*. (Skripsi Sarjana, Universitas Sebelas Maret).

<https://digilib.uns.ac.id/dokumen/detail/23032/Dampak-Sosial-Ekonomi-Pembangunan-Jalan-Tol-Solo-Ngawi-Terhadap-Masyarakat-Desa-Dangguan-Kecamatan-Banyudono-Kabupaten-Boyolali>

- Grigg, Neil, 1988. *Infrastructure Engineering And Management*. John Wiley and Sons.
- Idrus, Muhammad. 2009. *Metode Penelitian Ilmu Sosial, Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jakarta: Erlangga.
- Ihsan, Fuad. 1995. *Dasar-dasar Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Jaelani, N. A. D., & Budiyantini, Y. (2021). Dampak Pembangunan Terhadap Kondisi Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Di Desa Rancaek Kulon. *FTSP*, 563-570.
- Kartono. 1992. *Pengantar Ilmu Mendidik Teoretis*. Bandung: Mandar Maju.
- Kasmir. 2012. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi Pertama Cetakan Kelima Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kusnadi, 1993. *Potret kesejahtraan Rakyat (bagian 1)*. Jakarta: Opini Gerakan Nasional.
- Kementerian Lingkungan Hidup. 2010. *Sekilas Tentang AMDAL*. Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup.
- Khasanah, U., Nugraha, N., & Kaokotiasa, W. (2017). Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosonoterhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, 5(2), 108-120.
- Miles, M. B. & Huberman, M. (1992). *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Murti, C. C., & Rofi, A. (2017). Dampak Sosial Ekonomi dan Lingkungan Fisik Masyarakat Akibat Pengembangan Hotel di Kota Yogyakarta. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 13(2), 165-174.
- Nayoan, F., & Prasetyo, P. K. (2020). Partisipasi masyarakat dalam pengadaan tanah untuk pembangunan bagi kepentingan umum di Muara Rupit Sumatera Selatan. *Tunas Agraria*, 3(2), 86-100.
- Ningtyas, P. M. K., & Dharmawan, A. H. (2010). Dampak Program Pembaharuan Agraria Nasional (PPAN) terhadap Keadaan Sosial Ekonomi dan Ekologi Masyarakat Lokal. *Sodality: Jurnal Sosiologi Pedesaan*, 4(3).
- Nugroho, A., Budhiawan, H., Sembiring, J., Mujiburohman, D. A., Utami, W., & Dewi, A. R. (2018). *Multipurpose Cadastre Pengadaan Tanah Dan Legalisasi Aset*. STPN Press.
- Noviyanti, N. A., & Pinasti, V. I. S. (2021). Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang Batik Pasca Pembangunan Jalan Tol Transjawa. *E-Societas*, 10(1), 2-11.

- 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.
- Poerwadarminta, W.J.S. (1990). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka. Jakarta.
- Radiansyah, S., Mulyana, N., & Krisnani, H. (2017). Dampak Pembangunan Ruas Tol Cipularang “Pendekatan Sistem Sebagai Sebuah Tawaran Solusi”. *Prosiding Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat*, 4(2), 354-360.
- Revayanti, I. (2020). Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial, Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi. *Geoplanart*, 2(2), 75-88.
- Rofiullah, G. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Mojokerto-Kertosono terhadap Konsisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kecamatan Tembelang dan Kecamatan Peterongan Kabupaten Jombang. *Swara Bhumi e-Journal Pendidikan Geografi FIS Unesa*, 1(2), 1-6.
- Rokhana, Ninik Asri. (2005). *Hubungan Antara Pendapatan Keluarga Dan Pola Asuh Gizi Dengan Status Gizi Anak Balita di Betokan Demak*. (Skripsi Sarjana, Universitas Negeri Semarang). <http://lib.unnes.ac.id/692/1/1263.pdf>
- Salim, S., & Syahrums, S. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Cita Pustaka Media.
- Sugiyono. (2014). *Cara Mudah Menyusun Skripsi, Tesis, dan Disertasi*. Bandung: Alfabeta.
- Sumaryoto, S. (2018). Dampak keberadaan jalan tol terhadap kondisi fisik, sosial, dan ekonomi lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2), 161-168.
- Suraji, S., Tendean, N., Basir, H., & Adelia, A. (2022). Analisa Permasalahan Pengadaan Tanah dan Dampak Sosial Pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung. *Jurnal Media Birokrasi*, 85-98.
- Suriadi, A., Mahida, M., & Lestari, A. R. (2014). Persepsi Masyarakat Terhadap Dampak Sosial Ekonomi Rencana Pembangunan Jembatan Selat Sunda. *Jurnal Sosek Pekerjaan Umum*, 7(1), 1-79.
- Soehandono. 2000. *Metode Penentuan Rumah Tangga Miskin*. BPS.
- Swela, A., Santosa, E., & Manar, D. (2017). Analisis dampak pembebasan tanah dan nilai ganti rugi terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat dalam pembangunan Waduk Logung di Desa Kandangmas dan Desa Tanjungrejo Kabupaten Kudus. *Journal of Politic and Government Studies*, 6(2), 41-50.
- Sumampouw, Oksfrian Jufri & Risjani, Yenni. (2017). *Indikator pencemaran lingkungan / Dr. Oksfrian Jufri Sumampouw, M.Kes ; Prof. Yenni Risjani, DEA, Ph.D.. Yogyakarta: Deepublish.*

- Tantja, N. A. D., Utami, W., & Mujiyati, M. (2021). Dampak pengadaan tanah terhadap perubahan penggunaan lahan dan kondisi sosial masyarakat. *GEOGRAPHY: Jurnal Kajian, Penelitian dan Pengembangan Pendidikan*, 9(2), 170-182.
- Utami, W., & Sarjita (2021). *Pengadaan Tanah di Indonesia dan Beberapa Negara dari Masa ke Masa*. STPN Press.
- Wardhana, Wisnu Arya. (1999). *Dampak Pencemaran Lingkungan*. Yogyakarta Andi Offset.
- Winardi. (2005). *Kepemimpinan dalam manajemen*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Website SIMANTU, diakses pada 20 Januari 2023, <https://simantu.pu.go.id/content/?id=1007#!>
- Website NeededThing, diakses pada 10 April 2023, <https://neededthing.blogspot.com/2019/10/peta-administrasi-kecamatan-sayung.html>