

**KAJIAN PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI TANAH SISA
LUASAN LEBIH DARI 100 M² DALAM PENGADAAN TANAH
UNTUK PEMBANGUNAN JALAN TOL BATANG-SEMARANG
SEKSI V TAHUN 2015
(STUDI KASUS : KELURAHAN KEMBANGARUM, KECAMATAN
SEMARANG BARAT, KOTA SEMARANG)**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Sebutan
Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan
Pada Program Studi Diploma IV Pertanahan



DISUSUN OLEH:

GLADYS ANANDA HERMAWAN

NIT. 21303879

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
YOGYAKARTA
2025**

ABSTRACT

The construction of the Batang–Semarang Toll Road is part of a National Strategic Project aimed at improving regional connectivity and the economy. During the land acquisition process, an issue arose regarding residual land, which refers to the remaining portions of land affected by land acquisition that can no longer be utilized according to their original purpose and use. Kembangarum Sub-district is one of the Sub-districts with residual land from the land acquisition for the Batang–Semarang Toll Road construction, covering an area of over 100 square meters.

This study employs a qualitative method with a case study and field research. Data was collected through in-depth interviews with relevant stakeholders and affected residents, as well as document analysis of regulations and land acquisition data. The implementation of compensation follows the Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah.

The research results show that there are a total of 19 remaining land plots with an area of 100 m² in the land acquisition for the construction of the Batang-Semarang toll road, consisting of 10 remaining land plots in the first location determination and 9 remaining land plots found in the additional section location determination. Based on the field verification results by Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif, the remaining land plots were categorized based on Land Use, Shape of the remaining land plots, Access to the remaining land plots, and affected land by the activities of the toll road. Based on the results of the remaining land review, there are 13 remaining land whose compensation claims were approved, 3 land whose compensation claims were not approved, and the remaining 1 land for which no compensation claim was submitted, so the Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif has no basis for verifying that remaining land bloc.

Keywords: Land Acquisition, Residual Land, Compensation.

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
<i>ABSTRACT</i>	viii
INTISARI	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Penelitian Terdahulu	7
B. Kerangka Teoritis.....	14
C. Kerangka Pemikiran	23
D. Pertanyaan Penelitian.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	25
A. Format Penelitian.....	25
B. Lokasi Penelitian	25
C. Subyek Penelitian	26
D. Definisi Operasional Variabel.....	27
E. Jenis, Sumber dan Teknik Pengumpulan Data.....	28
F. Teknik Analisis Data.....	35
BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN	37
A. Gambaran Umum Wilayah Kota Semarang	37
B. Gambaran Umum Wilayah Kelurahan Kembangarum.....	40
BAB V REGULASI PEMBERIAN GANTI RUGI TANAH SISA	43
A. Regulasi Pengadaan Tanah Jalan Tol Batang-Semarang	43
B. Regulasi Pemberian Ganti Rugi Tanah Sisa Luasan Lebih Dari 100m ²	47
BAB VI PELAKSANAAN DAN PENYELESAIAN PEMBERIAN GANTI RUGI TANAH SISA.....	53
A. Peran Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif.....	53
B. Kriteria Tanah Sisa.....	63
C. Kajian Tanah Sisa >100 m ²	70
D. Tahapan Pemberian Ganti Kerugian Tanah Sisa >100 m ²	95
E. Permasalahan dan Solusi dalam Pemberian Ganti Kerugian Tanah Sisa Luas >100 m ²	101
BAB VII PENUTUP.....	106

A.	Kesimpulan	106
B.	Saran	107
	DAFTAR PUSTAKA	108
	LAMPIRAN	112

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Beberapa permasalahan yang sering dialami oleh negara berkembang seperti Indonesia adalah masih belum meratanya ketersediaan fasilitas dan infrastruktur. Maka perencanaan pembangunan infrastruktur penghubung yang ada harus memuat beberapa aspek seperti mencakup aksesibilitas, selamat, teratur, lancar, cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, aman, polusi rendah dan efisien (Adisasmita, 2012). Berkaitan dengan hal tersebut, Pemerintah Republik Indonesia telah merencanakan sejumlah program prioritas dalam rangka pembangunan infrastruktur berupa pembangunan jalan bebas hambatan, yaitu jalan tol (Nugraha et al., 2022). Jalan tol diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 (PP No. 15 Tahun 2005) tentang Jalan Tol, berdasarkan peraturan tersebut jalan tol didefinisikan sebagai jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar tol. Tol sendiri merupakan sejumlah biaya yang harus dibayarkan oleh pengguna jalan tol sesuai dengan rute yang dilewati. Masyarakat pengguna jalan tol merasakan kemudahan dalam melakukan perjalanan dikarenakan lebih memangkas waktu dan lebih efisien (Sugiyanto & Musoli, 2020)

Pembangunan jalan tol pertama di Indonesia diawali dengan pembangunan jalan bebas hambatan yang menghubungkan Jakarta, Bogor hingga Ciawi atau sering juga disebut dengan Jalan Tol Jagorawi. Pembangunan Jalan Tol Jagorawi berhasil dibangun pada tahun 1973 yaitu pada masa pemerintahan Presiden Soeharto dan berhasil dioperasikan pada tahun 1978 oleh Jasa Marga (Groho, 2017). Bermula dari kebijakan tersebut, Pemerintah Republik Indonesia mencanangkan rencana pembangunan jalan tol yang akan menghubungkan Pulau Jawa, yang melalui 4 (empat) provinsi yaitu Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Jawa Tengah dan Provinsi Jawa Timur, dimulai dari daerah Anyer, Merak hingga ke Banyuwangi, Jawa Timur. Dengan membawa harapan bahwa jalan tersebut dapat melintang

sepanjang pulau Jawa, maka jalan bebas hambatan tersebut kerap disebut dengan Jalan Tol Trans Jawa.

Proyek jalan tol Trans Jawa ini terbagi menjadi 9 seksi, salah satunya adalah jalan tol Batang-Semarang. Jalan Tol Batang-Semarang melintang di antara 3 daerah, yaitu Kabupaten Batang, Kabupaten Kendal, dan Kota Semarang sepanjang 74,2 km. Dalam pembangunannya, jalan tol Batang-Semarang dibagi menjadi 5 (lima) seksi yaitu: Seksi I di Batang Timur (3,2 km), Seksi II di Batang Timur-Weleri (36,35 km), Seksi III di Weleri-Kendal (11,05 km), Seksi IV di Kendal-Kaliwungu (13,5 km) dan berakhir di Seksi V di Kaliwungu-Krapyak (10,9 km) (PT. Waskita Karya (Persero) Tbk, 2018).



Gambar 1. Trase Jalan Tol Batang-Semarang
Sumber : Dokumen Tol Trans Jawa Batang-Semarang, 2018

Pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang sendiri merupakan kelanjutan dari pembangunan Jalan Tol Pemalang-Batang yang berada pada sisi utara pulau Jawa, atau tepatnya berada di sisi selatan dari jalan nasional Pantura. Perjalanan panjang Jalan Tol Batang-Semarang diawali dari pintu keluar Pemalang-Batang dan berakhir di pintu tol Semarang di Kelurahan Kembangarum, Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang. Pelaksanaan pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang ditetapkan melalui Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 620/8/2015 tentang Persetujuan Pembaharuan

Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa di Provinsi Jawa Tengah. Yang seiring berjalannya waktu, pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang di Kota Semarang merupakan pembangunan pada Seksi V Jalan Tol Batang-Semarang yang berlokasi di di Kaliwungu, Krpyak. Pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang Seksi V di Kota Semarang meliputi 2 Kecamatan dan 8 Kelurahan, meliputi Kecamatan Ngaliyan yang terdiri dari Kelurahan Wonosari, Podorejo, Gondoriyo, Beringin, Tambakaji, Ngaliyan Purwoyoso dan Bambankerep serta di Kecamatan Semarang Barat yaitu di kelurahan Kembangarum.

Dalam upaya untuk merealisasikan rencana pembangunan jalan tol Batang-Semarang, maka diperlukan sebuah langkah untuk membebaskan tanah atas kepemilikan seseorang atau bisa disebut dengan pembebasan lahan. Pembebasan lahan sering kali menjadi polemik dan penghambat dikarenakan belum ditemukan kesesuaian dan kesepakatan antara pihak yang berhak dengan pemerintah atau Pelaksana Pengadaan Tanah terkait dengan bentuk ataupun besaran ganti kerugian. Selain terhadap ketidaksepakatan bentuk/besaran pemberian ganti kerugian, terkadang ditemukan beberapa sisa bagian dari bidang tanah yang terkena trase tol dan dikhawatirkan tidak dapat dimanfaatkan kembali sesuai dengan fungsi awalnya. Bidang tanah tersebut sering disebut dengan bidang “tanah sisa”, yang sesuai Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk kepentingan Umum diartikan sebagai sisa dari bidang tanah yang terkena pengadaan tanah yang tidak lagi dapat difungsikan sesuai dengan peruntukan dan penggunaannya.

Mekanisme pemberian ganti kerugian atas tanah sisa, Pihak yang berhak dapat mengajukan permohonan ganti kerugian atas tanah sisa kepada Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah. Atas permohonan tersebut, Pelaksana Pengadaan Tanah dan instansi teknis dapat melakukan kajian untuk memberikan rekomendasi terhadap bidang-bidang tanah sisa tersebut. Tujuan melakukan kajian terhadap bidang tanah sisa adalah untuk memberikan keputusan apakah suatu bidang tanah sisa masih dapat dimanfaatkan kembali

sehingga tidak diberikan ganti kerugian, tidak dapat dimanfaatkan kembali sehingga diberikan ganti kerugian atau diberikan akses apabila suatu bidang tanah tersebut terisolir.

Meskipun bidang tanah sisa tersebut tidak dibutuhkan oleh instansi yang memerlukan tanah dikarenakan berada di luar dari trase jalan tol, namun dalam proses pengadaan tanah, hak individu seseorang juga tidak serta merta dilupakan untuk mengedepankan kepentingan umum, hal itu tercantum di dalam asas pengadaan tanah yaitu dalam rangka mewujudkan asas keadilan, kemanusiaan dan kesejahteraan (Tsaurah et al., 2018). Asas keadilan merupakan pemberian ganti kerugian yang layak dan adil dengan tujuan mempertahankan kondisi sosial ekonomi dari masyarakat yang terdampak pengadaan tanah, sehingga masyarakat tidak merasa dirugikan terhadap faktor fisik dan non-fisik setelah pengadaan tanah berlangsung. Terhadap asas kemanusiaan, proses pengadaan tanah wajib memperhatikan proporsi perlindungan terhadap hak asasi manusia, harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia. Serta adanya asas kesejahteraan memiliki pengertian bahwa hasil dari pengadaan tanah diharapkan dapat memunculkan nilai tambah bagi kelangsungan hidup pihak yang terdampak dan untuk masyarakat luas (Andriyanto et al., 2022).

Kelurahan Kembangarum merupakan salah satu kelurahan yang terdapat bidang tanah sisa dari pengadaan tanah pembangunan jalan tol Batang-Semarang. Bidang tanah sisa tersebut dapat diidentifikasi oleh Pelaksana Pengadaan Tanah setelah adanya permohonan pembayaran ganti kerugian bidang tanah sisa oleh pemilik bidang. Pelaksana Pengadaan Tanah berhasil mengidentifikasi 17 bidang tanah sisa dengan luas $>100 \text{ m}^2$, yang kemudian Pelaksana Pengadaan Tanah dan instansi teknis terkait dapat melakukan kajian untuk menentukan dikabulkan atau tidaknya permohonan ganti kerugian bidang tanah sisa. Namun pada kenyataan pelaksanaan pemberian ganti rugi bidang tanah sisa dengan luasan $>100 \text{ m}^2$ di Kelurahan Kembangarum, terdapat 13 bidang tanah sisa yang dikabulkan permohonan ganti kerugiannya. Hal tersebut menimbulkan pertanyaan terkait bagaimana mekanisme dan kriteria

yang ditetapkan untuk menentukan kajian rekomendasi atas bidang tanah sisa dengan luasan $>100 \text{ m}^2$.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik untuk mengulas lebih lanjut terkait bagaimana kajian serta pelaksanaan pemberian ganti kerugian terhadap tanah sisa dengan luasan lebih dari 100 m^2 pada pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang dengan judul **“Kajian Pelaksanaan Pemberian Ganti Rugi Tanah Sisa Luasan Lebih Dari 100 M^2 Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang Seksi V Tahun 2015 (Studi Kasus : Kelurahan Kembangarum, Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang)”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan terkait bagaimana pelaksanaan pemberian ganti kerugian terhadap tanah sisa dengan luas lebih dari 100 m^2 , maka disusunlah rumusan masalah sebagai berikut :

- 1) Apa yang menjadi pedoman dalam pemberian ganti rugi tanah sisa luasan lebih dari 100 m^2 pada pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang-Semarang Seksi V di Kelurahan Kembangarum, Kota Semarang?
- 2) Bagaimana pelaksanaan dan penyelesaian pemberian ganti rugi tanah sisa luasan lebih dari 100 m^2 pada pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang-Semarang Seksi V di Kelurahan Kembangarum, Kota Semarang?

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui pedoman dalam penentuan pemberian ganti rugi tanah sisa luasan lebih dari 100 m^2 dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang-Semarang Seksi V di Kelurahan Kembangarum, Kota Semarang.
- b. Untuk mengetahui pelaksanaan dan penyelesaian pemberian ganti rugi tanah sisa luasan lebih dari 100 m^2 pada pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang-Semarang Seksi V di Kelurahan

Kembangarum, Kota Semarang.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu :

a. Manfaat Akademis

- 1) Penelitian ini diharapkan mampu untuk memberikan wawasan dan berkontribusi dalam sumber pengetahuan bagi pemerintah hingga masyarakat, khususnya pada pengetahuan bidang Pengadaan Tanah dan terlebih pada proses pemberian ganti kerugian atas tanah sisa pengadaan tanah.
- 2) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber dalam penyusunan naskah akademis terkait tanah sisa..

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan memberikan sebuah pertimbangan baru terhadap kajian dan kriteria tertentu yang dapat diadaptasi oleh pemerintah maupun pihak-pihak yang terkait dalam pembangunan jalan tol maupun pemberian ganti kerugian atas tanah sisa.

BAB VII

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Proses pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang telah terlaksana sebelum terbitnya PP No. 19 Tahun 2021 dan PMNA No. 19 Tahun 2021 yang membahas terkait dengan tanah sisa, yang kemudian Pelaksana Pengadaan Tanah Kota Semarang telah berhasil mengimplementasikan UU No. 2 Tahun 2012 dalam pelaksanaan pengadaan tanah terlebih pada pemberian ganti kerugian tanah sisa. Pembentukan Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif Serta Bidang Terdampak juga merupakan hasil pendalaman dari Perka BPN No. 5 Tahun 2012 yang mengamanatkan bahwa bidang tanah sisa dapat dilakukan verifikasi untuk menjadi dasar penentuan kajian atas tanah sisa.
2. Instansi teknis yang terlibat sebagai anggota Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif Serta Bidang Terdampak yaitu Kantor Pertanahan Kota Semarang, PPK Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Batang Semarang II, Dinas Penataan Ruang Kota Semarang, Dinas Pertanian Kota Semarang, PT. Jasa Marga Semarang-Batang, dan PT. Waskita Karya (Persero) Tbk. Setiap instansi memiliki kewenangan dan sudut pandang yang berbeda sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, seperti aspek teknis konstruksi, tata ruang, pertanahan, serta aspek sosial dan legalitas kepemilikan. Hal tersebut diharapkan dapat memberikan sudut pandang dan kesimpulan yang komprehensif terhadap hasil pertimbangan kajian tanah sisa.
3. Keseluruhan bidang tanah sisa dengan luas >100 m² dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang-Semarang sebanyak 19 bidang tanah. Berdasarkan hasil verifikasi lapangan oleh Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif, bidang tanah sisa dikategorikan berdasarkan Penggunaan, Bentuk bidang tanah sisa, Akses bidang tanah sisa, dan bidang tanah terdampak.
4. Berdasarkan hasil kajian tanah sisa, terdapat 13 bidang tanah sisa yang dikabulkan permohonan ganti kerugiannya. Kemudian terdapat 3 bidang tanah yang tidak dikabulkan permohonan ganti kerugiannya, dengan

pertimbangan bahwa bidang tanah sisa masih dapat dimanfaatkan kembali. Sisanya terdapat 1 bidang tanah yang tidak diajukan permohonan ganti kerugiannya, sehingga Tim Kajian Tanah Sisa Tidak Efektif tidak memiliki dasar untuk melakukan verifikasi bidang tanah sisa tersebut.

5. Terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi oleh Pelaksana Pengadaan Tanah selama proses pemberian ganti kerugian tanah sisa, seperti terdapat pengajuan permohonan ganti kerugian tanah sisa setelah ganti kerugian bidang trase, proses ganti rugi terhadap tanah Wakaf, terdapat permohonan pembuatan akses jalan dari warga sekitar, dan adanya tidaksepakatan terkait obyek yang diganti rugi.

B. Saran

1. Perlu adanya manajemen risiko yang harus disiapkan dalam menangani temuan bidang tanah sisa pada saat perencanaan kegiatan pengadaan tanah. Hal tersebut guna dapat memberikan pemahaman kepada pihak yang berhak terhadap adanya indikasi bidang tanah sisa dan bagaimana prosedur yang harus dilakukan. Dengan demikian, penyelesaian ganti kerugian tanah sisa tidak berjalan berlarut-larut karena terdapat kesenjangan antara pihak yang telah melepaskan haknya dengan pihak yang belum sepakat terhadap bentuk/besaran ganti kerugian.
2. Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional diharapkan dapat melakukan penyusunan terkait Pedoman Teknis Kajian Tanah Sisa. Pedoman teknis tersebut diharapkan dapat memuat bagaimana rencana anggaran ganti kerugian tanah sisa, sehingga alokasi anggaran untuk tanah sisa dapat diperhitungkan sejak awal. Dalam pedoman teknis tersebut juga diharapkan dapat mempertegas beberapa hal terkait pelaksanaan pemberian ganti kerugian tanah sisa, seperti instansi apa saja yang dapat terlibat sebagai tim kajian tanah sisa, apakah terdapat opsi mengenai mekanisme pengajuan permohonan ganti kerugian dapat dilaksanakan saat tahapan apa dan bagaimana alur yang dapat dilakukan, bagaimana prosedur penafsiran nilai ganti kerugian untuk tanah sisa, dan peraturan mengenai keperluan administrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif* (P. Rapanna, Ed.; 1st ed.).
- Adisasmita, S. A. (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Graha Ilmu.
- Andriyanto, R., Rivandi W, D. A., & Ismail, I. (2022). Kepastian Hukum Prosedur Penggantian Kerugian Pemegang Hak Atas Tanah Yang Terdampak Proyek Jalan Tol. *Journal of Legal Research*, 4(5), 1291–1310. <https://doi.org/10.15408/jlr.v4i5.28921>
- Arthaviana, J. H. (2024). *Pelaksanaan Dan Permasalahan Pemberian Ganti Rugi Tanah Sisa Luasan Lebih Dari 100 M2 Pada Pengadaan Tanah Pembangunan Tapak Sutet Di Kabupaten Boyolali*. Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Baba, M. A. (2017). *Analisis Data Penelitian Kualitatif* (Ardianto, Ed.; 1st ed.). Aksara Timur.
- Bastanta, A., & Sitabuana, T. H. (2024). Pemenuhan Asas Keadilan dalam Pemberian Ganti Kerugian Terhadap Pemilik Tanah Akibat Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. *UNES LAW REVIEW*, 6, 8463–8471.
- Deorita, R., & Lukman, F. A. (2023). Perlindungan Hukum Pemilik Tanah Sisa Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Demi Kepentingan Umum Rian Deorita, FX Arsin Lukman. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan (JISIP)*, 7(3), 2598–9944. <https://doi.org/10.58258/jisip.v7i1.5476/http>
- Groho, A. W. (2017). *Pembangunan Jalan Tol Jagorawi Tahun 1963-1989 Beserta Dampak Ekonomi*. Universitas Negeri Jakarta.
- Hasan, I. (2018). *Problematika Tanah Sisa dan Tanah Terdampak Pengadaan Tanah Yang Berpotensi Tidak Dapat Digunakan Kembali Oleh Pihak Yang Berhak*. <https://ibrahimhasan.id/>
- Hassan, H. (2018). Manajemen Konflik dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang. *Journal of Politic and Government Studies*, 8(1), 1–20.
- Heryana, A. (2018). *Informan dan Pemilihan Informan dalam Penelitian Kualitatif*.
- Istiningsih, A. (2015). Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Pasca Pembangunan Jalan Tol Ungaran-Bawen (Studi Kasus Di Desa Kandangan Kecamatan Bawen Kabupaten Semarang). *Jurnal Forum Ilmu Sosial*, 42(2), 127–139.
- Johnson, R., & Wichern, D. (2005). *Applied Multivariate Statistical Analysis*. Prentice Hall, Englewood Chiffs.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2019). Presiden Jokowi : Ketersediaan Infrastruktur Menjadi Pondasi Indonesia Menuju Negara Maju. *Kementerian PUPR*.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 1993 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (1993).

- Kusuma, A. (2019). Ganti Rugi Tanah Sisa pada Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbangi Besar; Akibat Hukum dan Konflik Pertanahan. *Cepalo*, 3(1), 41–54. <https://doi.org/10.25041/cepalo.v3no1.1785>
- Limarta, Y. (2021). Pemberian Ganti Rugi Atas Tanah Sisa Akibat Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Jalan Tol Kunci Serpong (Studi Kasus: Putusan Mahkamah Agung Nomor 3049K/Pdt/2018). In *Jurnal Hukum Adigama*. Universitas Tarumanagara.
- Loudy, S. (2021). *Problematika Dan Penyelesaian Ganti Kerugian Tanah Sisa Pada Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung (Kcjb) Di Kabupaten Bekasi*. Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Maharani, A. (2022). Desain Studi Kasus. In Y. Novita (Ed.), *Metode Penelitian Kualitatif* (1st ed., Vol. 1, pp. 114–116). PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Marzali, A.-. (2017). Menulis Kajian Literatur. *ETNOSIA : Jurnal Etnografi Indonesia*, 1(2), 27.
- Mudri, O. ., & Hardjomuljadi, S. (2019). Analisis Faktor Metode Design And Build pada Proyek Seksi I Jalan Tol Semarang –Batang. *Konstruksia*. <https://doi.org/https://doi.org/10.24853/jk.10.2.39-56>
- Muwahid. (2020). *Hukum Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum* (Moh.Afandi, Ed.). Duta Media Publishing.
- Nilamsari, N. (2014). Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif. *Wacana: Jurnal Ilmiah Ilmu Komunikasi*, 13(2), 178. <https://doi.org/https://doi.org/10.32509/wacana.v13i2.143>
- Nugraha, I. C., Purwaningsih, M. R., Firmansyah, A., & Dzulfikar, F. (2022). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Perekonomian Megaregion Pantura di Jawa Tengah. *Jurnal Wilayah Dan Kota*, 9(02), 80–90. <https://doi.org/10.34010/jwk.v9i02.7766>
- Octora, K. L. (2020). *Problematika Dan Penyelesaian Ganti Kerugian Tanah Sisa Pada Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung (Kcjb) Di Kabupaten Bandung*. Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Pasaribu, S. B., Herawati, A., Utomo, K. W., & Aji, R. H. S. (2022). *Metodologi Penelitian* (A. Muhaimin, Ed.; 1st ed.). Media Edu Pustaka. www.mediaedupustaka.co.id
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 1975 Tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Tata Cara Pembebasan Tanah (PMDN Nomor 15 Tahun 1975 Pasal I Ayat 1), Pub. L. No. 15 TAHUN 1975 (1975).
- Peraturan Walikota Semarang Nomor 52 Tahun 2022 Tentang Grand Design Pembangunan Kependudukan Tahun 2020-2045, Pub. L. No. 52 Tahun 2022, [https://jdih.semarangkota.go.id/assets/public/data_dokumen/perwal52_2022\(ketik\).pdf](https://jdih.semarangkota.go.id/assets/public/data_dokumen/perwal52_2022(ketik).pdf) (2022).
- PPID Kota Semarang. (2024, February 26). *Profil Kota Semarang*. <https://ppid.semarangkota.go.id/profil-kota-semarang/>
- Prasetya, A., Armijon, A., & Rahmadi, E. (2022). Analisis Kesesuaian Lahan Permukiman Di Zona Rawan Bencana Tanah Longsor Pada Kawasan

- Rawan Bencana Kabupaten Lampung Barat. *Datum: Journal of Geodesy and Geomatics*, 2(2), 1–10. <https://doi.org/10.23960/datum.v2i2.2876>
- PT. Waskita Karya (Persero) Tbk. (2018). *Buku Tol Batang Semarang*. PT. Gading Media Utama.
- Rahayu, A. D., & Amrin, R. N. (2022). Peran Stakeholder Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Bendungan Bener Di Kabupaten Wonosobo. *Tunas Agraria*, 5(3), 165–181. <https://doi.org/10.31292/jta.v5i3.182>
- Rahmadi. (2011). *Pengantar Metodologi Penelitian* (Syahrani, Ed.; 1st ed., Vol. 1). Antasari Press.
- Rita Fiantika, F. (2022). Konsep Dasar Penelitian Kualitatif. In Y. Novita (Ed.), *Metode Penelitian Kualitatif* (p. 3). PT. Global Eksekutif Teknologi. www.globaleksekutifteknologi.co.id
- Subandi. (2011). *Ekonomi Pembangunan (cetakan kesatu)*. Alfabeta.
- Subhaktiyasa, P. G. (2024). Menentukan Populasi dan Sampel: Pendekatan Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Profesi Pendidikan*, 9(4), 2721–2731. <https://doi.org/10.29303/jipp.v9i4.2657>
- Sudiarka, F. E., Budhiawan, H., & Prasetyo, P. K. (2019). Penyelesaian Tanah Sisa pada Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Karanganyar. *Tunas Agraria*, 2(3), 85–105. <https://doi.org/10.31292/jta.v2i3.40>
- Sugiyanto, & Musoli. (2020). Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Studi Kasus di Jawa Barat). In E. M. Dukut (Ed.), *Dampak Jalan Tol Terhadap Pulau Jawa* (1st ed., pp. 190–204). Universitas Katolik Soegijapranata.
- Supriatna, Y., & Adriana, M. C. (2023). Keberhasilan Dan Kegagalan Dalam Pengelolaan Perubahan Tata Guna Lahan Di Koridor Jalan Tol Trans Jawa. In *Perspektif Kebijakan dalam Pembangunan Jalan Tol di Indonesia* (p. 183). Pusat Studi Transportasi Logistik (Pustral) UGM.
- Tsaurah, Z. A., Sembiring, J., & Laksamana, R. (2018). Penyelesaian Atas “Tanah Sisa” dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Lampung. *Tunas Agraria*, 1(1). <https://doi.org/10.31292/jta.v1i1.8>
- Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (1960).
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (2012).
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Peraturan.Bpk.Go.Id (2004).
- Wardhana, A. (2024). Memahami Gap Research Dalam Penelitian. In Ash Shadiq Egim (Ed.), *Metode Penelitian Manajemen*. CV. Eureka Media Aksara. <https://www.researchgate.net/publication/379957331>
- Widjonarko, & Wijaya, H. B. (2014). Pemetaan Potensi Bencana Longsor Di Kelurahan Kembang Arum. 1(2), 93–101. <http://ejournal.undip.ac.id/index.php/geoplanning>93

Peraturan Perundang – Undangan

- Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk kepentingan Umum
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 (PP No. 15 Tahun 2005) tentang Jalan Tol
- Peraturan Pemerintah (Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 1993 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 1975 Tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Tata Cara Pembebasan Tanah
- Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2021 tentang Ketentuan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum