

**MAKNA PEMBANGUNAN JALAN TOL YOGYA SOLO OLEH
MASYARAKAT DESA SIDOMULYO, KEC. DELANGGU, KAB.
KLATEN**

Dosen Pengampu : Holy Rafika Dhona, S.I.Kom., M.A.



Diajukan oleh

Kusuma Syah Alam

19321194

**PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

SKRIPSI

**MAKNA PEMBANGUNAN JALAN TOL YOGYA SOLO OLEH MASYARAKAT
DESA SIDOMULYO, KEC. DELANGGU, KAB. KLATEN**

Disusun oleh

KUSUMA SYAH ALAM

19321194

Telah disetujui dosen pembimbing skripsi untuk diujikan dan dipertahankan

di hadapan tim penguji skripsi

Tanggal : 9 Agustus 2023

Dosen Pembimbing Skripsi,



Holy Rafika Dhona, S.I.Kom., M.A.

NIDN 0512048302

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi

**MAKNA PEMBANGUNAN JALAN TOL YOGYA SOLO OLEH MASYARAKAT
DESA SIDOMULYO, KEC. DELANGGU, KAB. KLATEN**

Disusun oleh

KUSUMA SYAH ALAM

19321194

Telah dipertahankan dan disahkan oleh Dewan Penguji Skripsi Program Studi Ilmu Komunikasi
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia

Tanggal :

Dewan Penguji :

1. Ketua : Holy Rafika Dhona, S.I.Kom., M.A
NIDN 0512048302
2. Anggota : Dr. Zaki Habibi, S.I.P., M.Comms
NIDN 0517078101



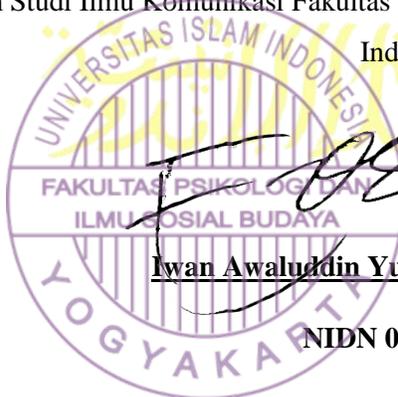
(.....)



(.....)

Mengetahui,

Ketua Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam
Indonesia



Iwan Awaluddin Yusuf, S.IP., M.Si., Ph.D.

NIDN 0506038201

PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK

Bismillahirrahmanrahim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya :

Nama: Kusuma Syah Alam

MM: 19321194

Melalui surat ini menyatakan bahwa:

1. Selama menyusun skripsi ini, saya tidak melakukan tindak pelanggaran akademik dalam bentuk apapun, seperti penjiplakan, pembuatan skripsi oleh orang lain, atau pelanggaran lain yang bertentangan dengan etika akademik yang dijunjung tinggi Universitas Islam Indonesia.
2. Karena itu, skripsi ini merupakan karya ilmiah saya sebagai penulis, bukan karya jiplakan atau karya orang lain.
3. Apabila di kemudian hari, setelah saya lulus dari Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia, ditemukan bukti secara meyakinkan bahwa skripsi ini adalah karya jiplakan atau karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang ditetapkan Universitas Islam Indonesia.

Demikian pernyataan ini saya setujui dengan sesungguhnya.

Yogyakarta, 9 Agustus 2023



MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“Angin tidak berhembus untuk menggoyangkan pepohonan, melainkan menguji kekuatan akarnya.” -Ali bin Abi Thalib

“Orang yang hebat adalah orang yang memiliki kemampuan menyembunyikan kesusahan, sehingga orang lain mengira bahwa ia selalu senang.” -Imam Syafi’i

PERSEMBAHAN

Alhamdulillah puji syukur atas Kehadirat Allah Subhanahu Wata’ala. Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, yang telah memberikan rahmat dan kelancaran dalam segala usaha pengerjaan skripsi selama ini.

Karya ini saya persembahkan untuk :

Kedua Orangtua Saya

Bapak Slamet Suasono

Ibu Dr. Umi Istianah, S.Kep.Ns., M.Kep., Sp.Mb.

Keluarga Besar Ilmu Komunikasi UII

Seluruh Dosen beserta Staf program studi Ilmu Komunikasi serta teman-teman angkatan 2019.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah puji dan syukur kehadiran Allah SWT yang sudah memberikan segala rahmat dan hidayah-Nya, shalawat dan salam kita ucapkan kepada Nabi Muhammad SAW, membuat saya dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi saya yang berjudul “Makna Pembangunan Jalan Tol Yogya Solo Oleh Masyarakat Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten”. Tugas akhir ini diajukan sebagai syarat untuk memenuhi syarat mendapatkan gelar sarjana S1 Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia.

Selama proses pengerjaan skripsi dari awal sampai selesai tentunya tidak lepas dari bantuan, dukungan, dan motivasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi ini dengan baik. Pada kesempatan kali ini, izinkan saya mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang senantiasa mendukung saya dalam kondisi suka maupun duka, yaitu,

1. Kedua orang tua, Ayah dan Ibu yang selalu dengan sabar memberikan kasih sayang, dukungan, dan semangat secara moril dan material kepada penulis. Selalu mendoakan setiap langkah yang penulis ambil serta menjadi motivasi terbaik dari awal perkuliahan hingga akhirnya bisa menyelesaikan studi S1 ini sesuai dengan yang diharapkan.
2. Kakak dan Adik penulis, yaitu Salsabela Anindita dan Galang Basodara yang senantiasa selalu mendukung serta mendoakan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Iwan Awaluddin Yusuf, S.IP., M.Si., Ph.D. selaku Ketua Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Islam Indonesia.
4. Bapak Holy Rafika Dhona, S.I.Kom., M.A. selaku dosen pembimbing saya yang sudah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, kritik, dan saran sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis memohon maaf sebesar-besarnya apabila selama proses bimbingan terdapat hal yang kurang berkenan.

5. Semua dosen dan staff Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Islam Indonesia yang telah membantu saya sepanjang proses perkuliahan hingga tugas akhir.
6. Teman-teman penghuni Sri Rejeki yaitu Ahmad Windy, Tri Sukri, Ariq Alarkam, Abdul Aziz, Dimas Purna, Mahesa Chahya, Tri Lufajar, Bintang Dzaky, Nauval Rafli, Dimas Firja, Prasta Nugraha, Hamdi Gunawan, Dwiki Arie. Serta penghuni Kos Anak Soleh yaitu Faza Umay, Zaferka Ihtisan, Alfian Faeruzza, Dedi Prima, Ali Akbar, Rama Nanda, Nobel Rafly yang banyak memberikan warna dalam hubungan pertemanan penulis semasa kuliah. Terimakasih sudah berjuang, berbagi suka dan duka bersama selama masa perkuliahan ini.

Dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan mohon maaf atas segala kekurangan dalam penyusunan skripsi ini. Semoga semua bantuan dan doa yang diberikan menjadi amal kebaikan. Penulis menyadari bahwa skripsi ini memiliki banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran agar skripsi ini dapat menjadi lebih baik. Kemudian penulis juga mengharapkan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembacanya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Yogyakarta, 9 Agustus 2023

Penulis,

KUSUMA SYAH ALAM

ABSTRAK

Alam, Kusuma Syah. 19321194 (2023). Makna Pembangunan Jalan Tol Yogya Solo Oleh Masyarakat Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten. Skripsi Sarjana. Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia.

Pada saat ini, infrastruktur memiliki peran penting dan tidak dapat dipisahkan dalam membantu pertumbuhan ekonomi. Salah satu program nasional yang dimaksudkan untuk memiliki pengaruh menguntungkan pada proses pertumbuhan ekonomi di wilayah Jawa adalah pembangunan jalan tol melalui Jawa yang dikenal sebagai Jalan Tol Trans Jawa. Pada penelitian ini, menggunakan metode penelitian kualitatif yang dikenal sebagai etnografi menggunakan observasi dan wawancara untuk mengkaji budaya kelompok dalam setting alamiahnya. Pendekatan etnografi digunakan dalam Upaya memahami bagaimana pemaknaan warga terdampak proyek jalan tol terhadap Upaya komunikasi dari pihak proyek Pembangunan jalan tol melalui pengalaman dan pandangan mereka pribadi. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa masyarakat terdampak proyek pembangunan jalan tol Yogya-Solo memaknai pembangunan jalan tol sebagai suatu proyek negara yang harus didukung sepenuhnya oleh masyarakat karena dengan adanya pembangunan ini menjadi tolak ukur sejauh mana kemajuan perekonomian sebuah negara. Selanjutnya peneliti menemukan tidak ada permasalahan mengenai pembebasan lahan karena sudah mencapai kesepakatan yang telah disepakati kedua belah pihak dengan pertemuan yang telah diadakan.

Kata Kunci : Pembangunan, Jalan Tol, Etnografi, Pemaknaan

ABSTRACT

Alam, Kusuma Syah. 19321194 (2023). The Meaning of the Yogya Solo Toll Road Development by the People of Sidomulyo Village, Delanggu District, Klaten Regency. Bachelor Thesis. Communication Science Study Program, Faculty of Psychology and Socio-Cultural Sciences, Islamic University of Indonesia

Currently, infrastructure has an important and inseparable role in helping economic growth. One of the national programs aimed at providing a beneficial influence on the process of economic growth in the Java region is the construction of a toll road that crosses Java Island known as the Trans Java Toll Road. In this study, a qualitative research method known as ethnography was used to examine the culture of a group in its natural environment. The ethnographic approach is used in an effort to understand how the meaning of residents affected by the toll road project towards the communication efforts of the toll road development project through their personal experiences and views. Based on the results of the interviews conducted, it can be concluded that the people affected by the Yogya-Solo toll road construction project interpret toll road construction as a state project that must be fully supported by the community because this development is a measure of the extent of a country's economic progress. Furthermore, the researcher found that there were no problems regarding land acquisition because an agreement had been reached by both parties with the meetings that had been held.

Keywords: Development, Toll Road, Ethnography, Interpretation

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	1
HALAMAN PENGESAHAN	2
PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK	2
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	3
KATA PENGANTAR	5
ABSTRAK	7
ABSTRACT	8
DAFTAR ISI	9
BAB I	11
PENDAHULUAN	11
A. Latar Belakang.....	11
B. Rumusan Masalah	13
C. Tujuan Penelitian	14
D. Manfaat Penelitian.....	14
E. Penelitian Terdahulu.....	14
F. Kerangka Teori	16
1. Komunikasi Geografi	16
2. Perspektif Interaksionisme Simbolik.....	17
G. Kerangka Penelitian.....	18
H. Metode Penelitian.....	19
BAB II	22
GAMBARAN UMUM	22
A. Gambaran Umum Jalan Tol.....	22
B. Deskripsi Lokasi Penelitian	25
BAB III	26
TEMUAN DAN PEMBAHASAN	26
3.1. Temuan	26
3.1.1 Makna Jalan Tol Bagi Warga Desa Sidomulyo	26
3.1.2 Pembentukan Makna Pembangunan Jalan Tol dalam Interaksi Warga	43
3.2 PEMBAHASAN.....	50

BAB IV	54
KESIMPULAN DAN SARAN.....	54
A. Kesimpulan.....	54
B. Keterbatasan Penelitian	55
C. Saran	55
DAFTAR PUSTAKA	56

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada saat ini, infrastruktur memiliki peran penting dan tidak dapat dipisahkan dalam membantu pertumbuhan ekonomi. Keterkaitan antara kedua aspek ini akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Konstruksi infrastruktur jalan bebas hambatan, juga dikenal sebagai jalan tol, di suatu wilayah dapat digunakan sebagai ukuran untuk menentukan sejauh mana ekonomi suatu daerah, baik makro maupun mikro, telah berkembang. Selain itu, pengembangan jalan tol adalah bukti tambahan bahwa sebuah bangsa saat ini hidup di era di mana setiap upaya disederhanakan dan dicapai dalam waktu yang lebih singkat.

Salah satu program nasional yang dimaksudkan untuk memiliki pengaruh menguntungkan pada proses pertumbuhan ekonomi di wilayah Jawa adalah pembangunan jalan tol melalui Jawa yang dikenal sebagai Jalan Tol Trans Jawa. Pembangunan jalan tol membutuhkan investasi dana yang signifikan serta tanah yang cukup untuk menampung konstruksi. Kemacetan adalah salah satu alasan utama untuk membangun jalan tol, bersama dengan peningkatan aliran kas negara secara keseluruhan. Pemerintah berharap bahwa dengan membangun Toll Road ini, akan memungkinkan untuk menutupi jarak antara kota-kota dalam waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan mengambil rute yang biasanya diambil. Di sisi lain, pengembangan jalan tol ini mengharuskan komunitas di sekitar jalan tol menyerah pada kepemilikan lahan mereka agar jalan itu bisa dibangun.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Handayani, 2016 mengenai pembebasan lahan di Desa Sumberwaru yang terdampak oleh pembangunan tol Surabaya-Mojokerto didapatkan hasil bahwa pembebasan lahan dilakukan dengan membentuk panitia yang diawasi oleh orang-orang yang sudah ditunjuk pemerintah. Upaya pembebasan dilakukan karena pada desa ini ribuan hektare sawah/lahan pertanian menjadi korban dibangunnya jalan Tol untuk kepentingan umum, akibatnya petani yang terkena pembebasan lahan kehilangan sebagian

atau bahkan seluruh lahan pertanian yang dimilikinya. pembebasan dilakukan dengan mengadakan sosialisasi, inventarisasi, musyawarah dan realisasi pembebasan lahan. Dari hasil penelitian tersebut, didapatkan persepsi petani bekas pemilik lahan terhadap sosialisasi, inventarisasi, musyawarah, masalah prosedur, dan masalah pelayanan administrasi mengenai pembebasan lahan diketahui cukup baik. Sementara itu, untuk besarnya uang ganti rugi yang diterima kurang dari yang diharapkan oleh petani bekas pemilik lahan. Sisi baiknya uang ganti rugi didapatkan dengan proses yang cepat dan dibayar lunas.

Salah satu proyek tol yang sedang berjalan saat ini dan memerlukan pembebasan lahan yaitu proyek tol Solo-Jogja. Proyek yang diprakarsai oleh PT. Jogjasolo Marga Makmur ini dibangun dengan panjang 96,57 kilometer melewati tiga wilayah Jawa Tengah, yaitu Karanganyar, Boyolali, dan Klaten dan dibagi menjadi tiga seksi. Seksi I ruas Kartasura-Purwomartani sepanjang 42,38 Km. Seksi I ini terbagi menjadi paket 1 Solo-Klaten sepanjang 22,3 km dan paket 2 Klaten-Purwomartani sepanjang 20,08 km. Kemudian Seksi II Purwomartani - Gamping sepanjang 23,43 km terbagi menjadi 2 paket, yaitu paket 2.1 Purwomartani - Monjali (9,43 Km) dan Paket 2.2 Menjadi - Gamping sepanjang 14 km. Kemudian Seksi III Gamping - Purworejo sepanjang 30,77 Km terbagi menjadi Paket 3.1 Gamping - Wates (17,45 Km) dan Paket 3.2 Wates - Purworejo (13,32 Km). Seksi II dan III sedang dalam tahap persiapan pekerjaan fisik dengan target selesai pada tahun 2024 mendatang. Adanya pembangunan jaringan tol ini dapat berdampak baik ataupun sebaliknya bagi daerah tersebut. Untuk mengetahui hal tersebut diperlukan adanya riset mengapa para penduduk setempat bersedia melepaskan lahannya untuk pembangunan jalan tol pada Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten. Wilayah ini dipilih karena segala hal terkait pembebasan lahan sudah selesai dan pembangunan sudah dimulai.

Untuk menjawab hal tersebut, riset ini berupaya mencari makna pembangunan jalan tol bagi masyarakat terdampak. Makna menurut perspektif interaksi simbolik pada buku Blumer dengan judul *Symbolic Interactionism Perspective and Method* menjelaskan ada 3 premis yang muncul dalam teori interaksi simbolik ini diantaranya adalah :

1. *Human act toward people or things on the basis of the meanings they assign to those people or things.* Berdasarkan kalimat tersebut diketahui bahwa individu antar

manusia dilandasi dengan pemaknaan yang diberikan kepada pihak yang lainnya. *One person defines a situation as real, it's very real in its consequences*, yaitu seseorang mendefinisikan suatu situasi sebagai nyata, dan konsekuensinya sangat nyata, yaitu makna yang kita yakini pada dasarnya berasal dari keyakinan kita sendiri terhadap realitas ini, jadi kita percaya itu adalah realitas.

2. *Meaning arises out of the social interaction that people have with each other.* Dalam premis kedua, menurut Blumer pemaknaan akan muncul dalam interaksi sosial yang dipertukarkan antar individu manusia, dan makna yang muncul akan muncul dari proses negosiasi menggunakan bahasa.
3. *An individual's interpretation of symbols is modified by his or her own thought process.* Dalam Premis ketiga, menurut Blumer interaksionisme simbolik menggambarkan sebuah proses berpikir sebagai dialog dengan diri sendiri, yang bersifat reflektif

Makna pembangunan jalan Tol dengan demikian tidak selalu bergantung upaya komunikasi pembebasan lahan PT. JNM, tetapi dikreasi oleh para warga dengan mempertimbangkan banyak hal. Warga secara aktif memaknai pembangunan jalan tol, termasuk mempertimbangkan posisi mereka sebagai warga yang memiliki aktivitas sehari-hari pada lahan sawah yang terkena pembebasan lahan untuk pembangunan Tol Solo-Jogja.

B. Rumusan Masalah

Penerimaan masyarakat desa terhadap pembebasan lahan untuk Jalan Tol Solo-Jogja, dalam riset ini, dilihat sebagai akibat dari bagaimana masyarakat memaknai pembangunan Jalan Tol. oleh karena itu, rumusan masalah dari penelitian ini adalah **bagaimana makna pembangunan Jalan tol oleh masyarakat Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten?**. Maka pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana makna pembangunan jalan tol oleh warga Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten?
2. Bagaimana makna tersebut dikonstruksi oleh interaksi warga desa tersebut?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian yang dilakukan pada Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui makna pembangunan jalan tol oleh warga Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten.
2. Untuk mengetahui dampak yang diberikan dari adanya pembangunan jalan tol bagi masyarakat sekitar.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan serta bahan pendukung dalam penelitian lainnya di bidang Ilmu Komunikasi, salah satunya arti pemaknaan
2. Secara Praktis, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi bagi pemerintah Indonesia dalam melakukan pembangunan proyek negara.

E. Penelitian Terdahulu

1. Dampak Pembangunan Jalan TOL Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi

Studi yang dilakukan oleh Khasanah, Nugraha, Kokotiasa, 2017 ini mengkaji dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan proyek jalan tol di Solo- Kertosono. Temuan studi menunjukkan dampak baik dan buruk pembangunan jalan tol Solo-Kertosono. Manfaatnya adalah membuka peluang bagi para pelaku usaha untuk memulai usaha di sekitar pembangunan jalan tol, sedangkan kerugiannya adalah pendapatan petani terkena dampak negatif karena semakin sedikitnya lahan pertanian yang tersedia untuk bercocok tanam, dan angka pengangguran Desa Kasreman tidak dapat dikurangi karena tidak ada keterlibatan masyarakat dalam pembangunan. pembangunan jalan Tol Solo-Kertosono merupakan pembangunan yang tidak berwawasan lingkungan karena mengurangi luas lahan produktif sekitar 12 hektar, merusak saluran irigasi untuk persawahan yang berdekatan dan meningkatkan polusi udara dari banyaknya kendaraan berat yang mengangkut pasokan.

2. Dampak Pembebasan Lahan Pertanian untuk Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (SUMO) terhadap Kualitas Hidup Petani Bekas Pemilik Lahan di Sumberwaru, Wringinanom-Gresik.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Handayani., 2016 mengenai pembebasan lahan di Desa Sumberwaru yang terdampak oleh pembangunan tol Surabaya-Mojokerto didapatkan hasil bahwa pembebasan lahan dilakukan dengan membentuk panitia yang diawasi oleh orang-orang yang sudah ditunjuk pemerintah. Upaya pembebasan dilakukan karena pada desa ini ribuan hektare sawah/lahan pertanian menjadi korban dibangunnya jalan Tol untuk kepentingan umum, akibatnya petani yang terkena pembebasan lahan kehilangan sebagian atau bahkan seluruh lahan pertanian yang dimilikinya. pembebasan dilakukan dengan mengadakan sosialisasi, inventarisasi, musyawarah dan realisasi pembebasan lahan. Dari hasil penelitian tersebut, didapatkan persepsi petani bekas pemilik lahan terhadap sosialisasi, inventarisasi, musyawarah, masalah prosedur, dan masalah pelayanan administrasi mengenai pembebasan lahan diketahui cukup baik. Sementara itu, untuk besarnya uang ganti rugi yang diterima kurang dari yang diharapkan oleh petani bekas pemilik lahan. Sisi baiknya uang ganti rugi didapatkan dengan proses yang cepat dan dibayar lunas.

3. Proses Sosialisasi dan Feedback Warga Terhadap Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo

Penelitian yang dilakukan oleh Purnama, A.G, 2020 ini membahas bagaimana pihak pengerjaan proyek bersosialisasi dengan masyarakat terdampak proyek tol dan feedback yang didapatkan oleh masyarakat. Dalam hal ini, sosialisasi berlangsung tanpa menggunakan kekerasan, dan sekelompok warga meminta agar proses penggantian segera dimulai dalam surat resmi dukungan pembangunan jalan tol. Namun, karena hanya sebagian tanah mereka yang berhak mendapatkan ganti rugi pembangunan jalan tol, beberapa warga tetap merasa dirugikan dalam pembelian tanah ini. Ketidakmampuan masyarakat untuk menyepakati harga tanah yang diinginkan, yang meliputi bangunan, pohon, sumur, dan bangunan kecil milik warga, menyebabkan konfrontasi.

4. Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Tol Dalam Perspektif Hak Menguasai Negara

Pada tahun 2020, Diyan Isnaeni membahas tentang pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol dalam perspektif hak menguasai negara. Pembangunan untuk kepentingan umum dengan tujuan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat menjadi salah satu dasar filosofis bagi pemerintah untuk melaksanakan pengadaan tanah, karena pemerintah memerlukan tanah untuk mewujudkan pembangunan di segala bidang. Tetapi ketersediaan tanah semakin terbatas, sehingga pelaksanaan pengadaan tanah menjadi terhambat, dan berdampak pada pelaksanaan pembangunan tidak dapat dilakukan tepat waktu sesuai jadwal yang telah ditetapkan.

5. Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya

Pada tahun 2010, Sumaryoto menyoroti bagaimana jalan tol dan pengembangan infrastruktur jalan bebas hambatan dapat digunakan sebagai indikator kemajuan makroekonomi dan mikroekonomi suatu negara. Selain itu, infrastruktur jalan negara dapat berfungsi sebagai bukti dan persiapan untuk berbagi masyarakat yang bergerak cepat. Pemerintah mengklaim bahwa proyek Tol Trans-Jawa adalah proyek multimanfaat karena transportasi angkutan barang akan semakin efisien dengan waktu tempuh yang semakin cepat. Biaya transportasi yang semakin efisien akan berdampak pada nilai tambah berbagai komoditas, termasuk komoditas hasil pertanian.

F. Kerangka Teori

A. Komunikasi Geografi

Komunikasi geografi, menurut Dhona (2018), adalah studi yang menunjukkan bagaimana komunikasi dan ruang saling terkait. Interaksi difokuskan pada bagaimana ruang membentuk komunikasi dan bagaimana komunikasi membentuk ruang. Karena komunikasi adalah studi multifaset dan geografi adalah disiplin studi yang mungkin berbagi subjek dan pendekatan yang sama, ada hubungan potensial antara keduanya.

Komunikasi geografis adalah jenis komunikasi multidisiplin, dan para ilmuwan dari kelompok sosial yang telah mengembangkan teori bahwa ruang tidak tetap/berubah dan bahwa komunikasi adalah elemen perubahan utama telah menggabungkan upaya mereka untuk mempelajari hubungan antara geografi dan komunikasi. Berbanding terbalik dengan perspektif studi geografi, yang melihat ruang sebagai sesuatu yang tetap/tidak berubah, adalah pandangan studi komunikasi tentang ruang yang tidak tetap/berubah. Untuk menggabungkan banyak perspektif dari studi komunikasi dan geografi tentang ruang, komunikasi geografis sekarang tersedia.

B. Perspektif Interaksionisme Simbolik

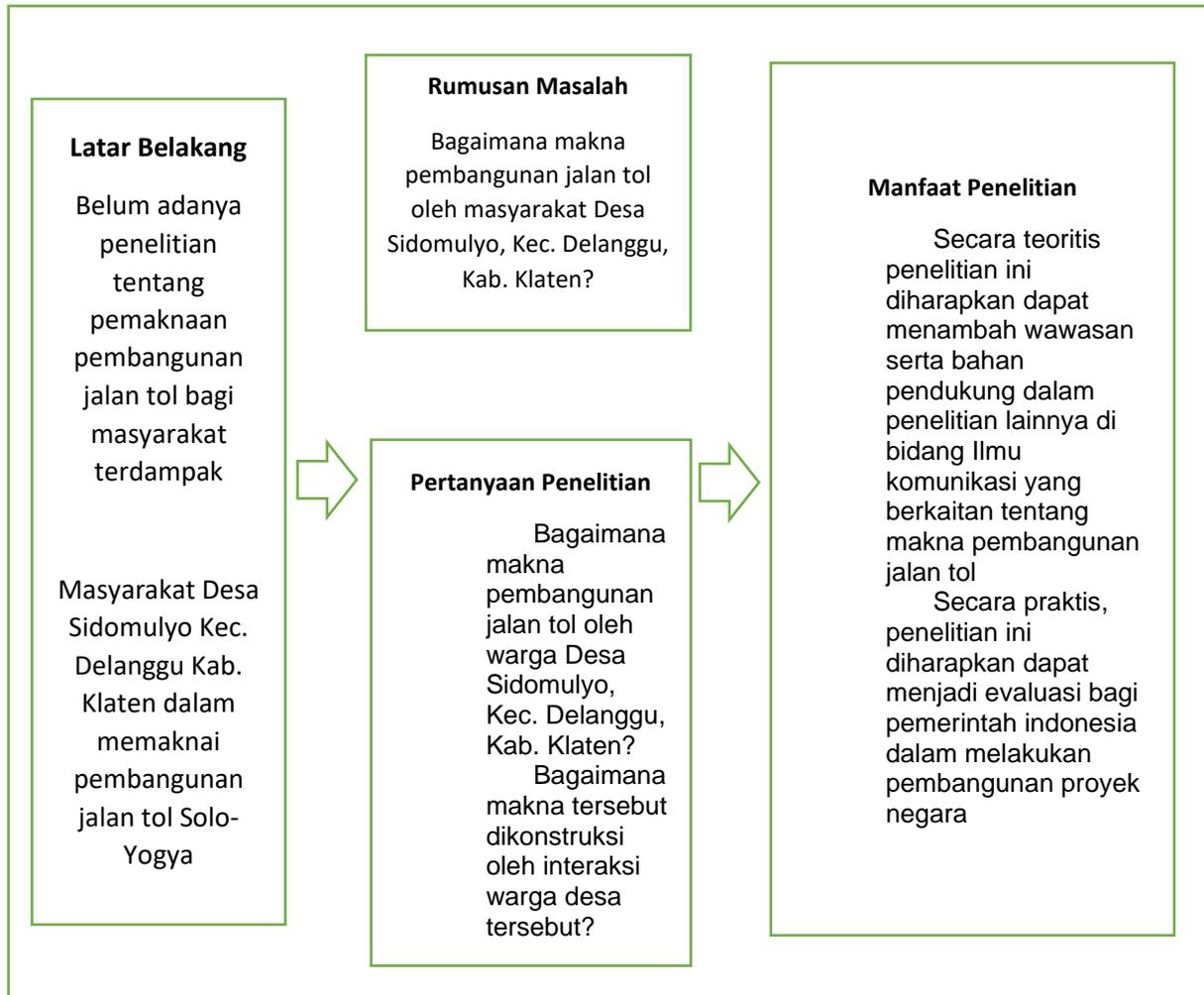
Blumer menjelaskan dalam bukunya yang berjudul *Symbolic Interactionism Perspective and Method* menjelaskan bahwa ada tiga premis dalam teori interaksi simbolik ini yaitu :

1. Human act toward people or things on the basis of meanings they assign to those people or things. Ini berarti bahwa manusia adalah orang-orang yang saling memberi. Ini menyiratkan bahwa sumber keyakinan yang kita miliki sebagian besar berasal dari dalam diri kita yang memegang kebenaran. Kami menganggap itu benar.
2. Meaning arises out of the social interaction that people have with each other. Dalam asumsi kedua, Blumer menyatakan bahwa pemaknaan akan muncul pada interaksi sosial dari yang ditukarkan antar individu manusia, makna yang muncul berasal dari proses negosiasi dengan menggunakan bahasa.
3. An individual's interpretation of symbols is modified by his or her own thought process. Premis ketiga dari argumen blumer menyatakan bahwa, interaksi simbolik melihat sebuah proses berpikir sebagai perbincangan dengan diri sendiri, dan proses ini bersifat reflektif.

Pada dasarnya, meaning atau pemaknaan intinya merujuk pada bahasa, yang memilih bagaimana proses pemaknaan terjadi. Menurut Blumer, komunikasi pada dasarnya merupakan suatu proses interaksi simbolik antara pelaku komunikasi yang kemudian terjadi proses pertukaran pesan (simbolisasi). Komunikasi ialah sebuah proses hubungan simbolis menggunakan bahasa eksklusif serta cara berpikir eksklusif, buat

mencapai sebuah pemaknaan. pada pandangan teori hubungan simbolis, manusia artinya makhluk produsen simbol. Bahwa keunggulan insan berasal makhluk lain adalah keistimewaan mereka sebagai animal symbolicum segala sesuatu (objek) yang terdapat di kehidupan insan memiliki makna simbol. Makna ini tidak tiba dengan sendirinya, tetapi dengan dihadirkan lalu disepakati dan dijadikan simbol. Maksud dari simbol ini sebagai indikasi yg mengandung konvensi makna, karena ini perilaku manusia baik terhadap individu juga kelompok bertitik tolak dari makna-makna simbolik asal objek itu tersebut (Ernst Cassirer, 2008).

G. Kerangka Penelitian



H. Metode Penelitian

Menurut Sugiyono (2018, hlm. 2), metode penelitian ialah cara ilmiah untuk mengumpulkan data untuk kegunaan tertentu. Penelitian ilmiah didefinisikan sebagai memiliki pendekatan rasional, empiris, dan metodis, yang telah diperiksa dalam filsafat ilmu.

Oleh karena itu, metodologi berikut akan digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini:

1. Jenis Penelitian

Penelitian semacam ini bersifat kualitatif. Metode penelitian kualitatif, menurut Sugiyono (2019:18), adalah metode penelitian yang didasarkan pada filosofi postpositivisme, digunakan untuk meneliti kondisi objek alam, (berlawanan dengan eksperimen), di mana peneliti adalah instrumen kunci, pengumpulan data teknik dilakukan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan pada makna generalisasi.

2. Pendekatan Penelitian

Creswell mengategorikan metodologi penelitian kualitatif ke dalam lima kategori dalam Sugiyono (2012): penelitian fenomenologis, grounded theory, etnografi, studi kasus, dan penelitian naratif. Metode peneliti dalam penelitian ini adalah etnografi. Metode penelitian kualitatif yang dikenal sebagai etnografi menggunakan observasi dan wawancara untuk mengkaji budaya kelompok dalam setting alamiahnya. Bagi Le Clompte dan Schensul (masih dalam Samsul (2017)), metode penelitian satu ini berguna untuk mencari informasi/pengetahuan di dalam sebuah budaya atau komunitas, sehingga kaidah dasar dari pendekatan ini adalah untuk memahami cara komunitas berinteraksi melalui satu fenomena tertentu. Setelah mengetahui pengertian dari beberapa ahli tersebut, peneliti memilih pendekatan etnografi untuk digunakan dalam upaya memahami bagaimana pemaknaan warga terdampak proyek jalan TOL terhadap upaya komunikasi PT JOGJASOLO MARGA MAKMUR terkait pembangunan jalan TOL melalui pengalaman dan pandangan mereka pribadi.

3. Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan etnografi, yaitu pendekatan yang dapat membantu peneliti memahami cara sebuah komunitas berinteraksi

terhadap/melalui suatu fenomena khusus. Oleh karena itu, pedoman pengumpulan data yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

A. Wawancara

Menurut P. Joko Subagyo (2011:39), wawancara diri adalah tindakan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi langsung dari responden dengan mengajukan pertanyaan kepada mereka. Interaksi tatap muka antara pewawancara dan subjek berlangsung selama wawancara lisan. Dengan begitu, untuk mengumpulkan data yang datang dari pengalaman pribadi responden mengenai dampak dari proyek jalan TOL Jogja- Solo, peneliti akan secara khusus mewawancarai beberapa masyarakat terdampak pembangunan proyek jalan TOL.

B. Observasi Langsung

Menurut Widoyoko (2014:46) observasi merupakan “pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian”. Menurut Sugiyono (2014:145) “observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis”. “Observasi adalah strategi pengumpulan data yang menggunakan pengamatan langsung atau tidak langsung,” klaim Riyanto (2010: 96). Berdasarkan interpretasi ahli, data sampai pada kesimpulan bahwa observasi adalah studi ketika proses biologis dan psikologis yang berbeda diamati dan dicatat, baik secara langsung maupun tidak langsung, ketika mereka bermanifestasi sebagai gejala pada objek penelitian.

C. Studi Dokumen

Studi dokumentasi, juga dikenal sebagai studi dokumen, adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan informasi tentang topik penelitian tanpa secara langsung membahas subjek penelitian. Saat mempelajari dokumentasi, peneliti biasanya mencari informasi historis tentang subjek penelitian mereka untuk menentukan seberapa baik proses saat ini telah direkam. Menurut Bogdan dalam Sugiyono (2013), studi dokumen seringkali digunakan dalam penelitian – penelitian kualitatif karena dapat digunakan sebagai rujukan dari seorang informan dengan perspektif orang pertama mengenai tindakan, pengalaman, dan kepercayaannya. Selain itu, hasil penelitian kualitatif akan

semakin kredibel apabila terdapat dokumen-dokumen yang mendukungnya, berupa foto, video, karya tulis, dan/atau yang lainnya.

I. Analisis Data

Menurut Sugiyono (2013), analisis data dalam penelitian kualitatif memiliki sifat induktif, yang berarti suatu analisis dilakukan dengan berdasar pada data yang diperoleh dan kemudian dikembangkan lagi menjadi sebuah hipotesis. Miles dan Hiberman (1984) menyatakan bahwa analisis data dalam penelitian kualitatif dapat dilakukan secara interaktif dan tidak berhenti sampai data yang didapatkan jenuh (atau tidak lagi ada data baru jika dibandingkan dengan data yang sebelumnya sudah diperoleh).

1. Reduksi Data

Merujuk pada pengertian yang disimpulkan oleh Sugiyono (2013), kegiatan reduksi data adalah merangkum, memilih dan memfokuskan pada hal-hal pokok dan penting, dan mencari tahu pola yang ditunjukkan.

2. Penyajian Data

Penyajian data ini dilakukan agar memudahkan dan memahami apa yang sebenarnya terjadi, juga dapat membantu peneliti untuk merencanakan apa yang harus dilakukan selanjutnya.

3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

ketika peneliti telah menyusun dan memahami data-data dalam penyajian, disertai dengan adanya data-data yang mendukung, maka kesimpulan dapat ditarik dan dapat dikatakan telah kredibel (Sugiyono, 2013).

BAB II

GAMBARAN UMUM

A. Gambaran Umum Jalan Tol

1. Sejarah Jalan Tol

Sejarah jalan tol di Indonesia dimulai pada tahun 1978 dengan dioperasikannya jalan tol Jagorawi yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi dan memiliki panjang total 59 km. Pembangunan jalan tol yang sudah dimulai sejak tahun 1975 ini, dilakukan oleh pemerintah dengan dana dari anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri yang diserahkan kepada PT. Jasa Marga (persero) Tbk. sebagai penyertaan modal. Selanjutnya PT. Jasa Marga diberikan tugas oleh pemerintah untuk membangun jalan tol dengan tanah yang diberikan biaya oleh pemerintah. Mulai tahun 1987, swasta mulai ikut berpartisipasi dalam investasi jalan tol sebagai operator jalan tol dengan menanda tangani perjanjian kuasa perusahaan (PKP) dengan PT. Jasa Marga. Hingga tahun 2007, jalan tol yang telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia mencapai 553 km. Dari total Panjang tersebut, 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT. Jasa Marga dan perusahaan swasta lainnya mengoperasikan 135 km yang tersisa.

Konstruksi jalan tol dicoba dipercepat antara tahun 1995 hingga 1997 melalui tender 19 ruas jalan tol dengan total sepanjang 762 km. Namun upaya ini akhirnya terhenti akibat adanya krisis yang terjadi di Indonesia pada Juli 1997 yang mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39/1997. Akibat dari adanya penundaan tersebut pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode 1997-2001. Pada tahun 1998 pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan infrastruktur.

Pemerintah kemudian mengeluarkan Peraturan Presiden No. 15/2002 pada tahun 2002 tentang melanjutkan proyek-proyek infrastruktur. Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap perusahaan proyek-proyek tol yang sebelumnya

sempat tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004 terbangun 4 ruas jalan dengan Panjang total 41,80 km. Pada tahun 2004 diterbitkannya Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan yang mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT. Jasa Marga.

Mulai tahun 2005, proses pembangunan jalan tol kembali memasuki tahap percepatan. Pada tanggal 28 Juni 2005, Badan Pengatur Jalan Tol didirikan sebagai regulator jalan tol di Indonesia. Pembangunan 19 proyek jalan tol yang sempat tertunda pada tahun 1997 dilanjutkan kembali. Ke depan, pemerintah akan menyediakan dana untuk pembangunan jalan tol melalui tiga cara, yakni pembiayaan penuh oleh swasta, Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dan pembiayaan pembangunan pemerintah, serta pengoperasian dan pemeliharaan oleh swasta.



Gambar 2.1 Proyek Pembangunan Jalan Tol Yogya-Solo

(Foto oleh peneliti)

2. Jalan Tol Solo-Yogyakarta-NYIA

Konstruksi Jalan Tol Solo-Yogyakarta-NYIA adalah bagian dari sistem jaringan Trans Java. Menurut Keputusan Gubernur Nomor 206/DIY untuk tahun 2020, DIY akan berfungsi sebagai lokasi konstruksi untuk Jalan Tol Solo-Yogyakarta. Menurut Pengumuman Tim Persiapan No. 590/0001282 tentang Pembelian Tanah untuk Pembangunan untuk Kepentingan Umum di Jawa Tengah, pengembangan ini bertujuan untuk mendukung peningkatan konektivitas, aksesibilitas, dan kapasitas jalan interregional, untuk mengurangi lalu lintas, serta untuk mendorong pembangunan regional dengan mendorong kepentingan pribadi dan publik di Provinsi Jawa Tengah dan DIY.

Proyek ini nantinya akan terbagi ke dalam dua provinsi, yaitu Provinsi Jawa Tengah dengan ruas jalan sepanjang 35,64 km dan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan ruas jalan sepanjang 60,93 km. Total Panjang ruas dari proyek ini mencapai 96,57 km dan terbagi menjadi 3 seksi, yaitu :

- Seksi 1 Kartasura-Purwomartani sepanjang 42,37 km
- Seksi 2 Purwomartani-Gamping sepanjang 23,42 km
- Seksi 3 Gamping-Purworejo sepanjang 30,77 km

PT. Jogjasolo Marga Makmur – PT. JMM merupakan pemenang lelang dari rencana pembangunan jalan tol ruas Solo-Yogyakarta-YIA Kulon Progo. PT. JMM adalah badan usaha pengatur jalan tol yang dibentuk berdasarkan hasil konsorsium dari 4 perusahaan. Detail kepemilikan masing-masing perusahaan yaitu PT. Daya Mulia Turangga dan PT. GAMA Group sebesar 51 persen saham, PT. Jasa Marga (Persero) Tbk. Sebesar 25 persen saham, dan PT. Adhi Karya (Persero) Tbk. sebesar 24 persen saham.

Jalan tol Solo - Yogyakarta - YIA Kulon Progo adalah jalan tol yang akhirnya akan menghubungkan ibu kota Provinsi Yogyakarta dan Provinsi Jawa Tengah melalui Kawasan Pariwisata Strategis Nasional Candi Prambanan.

3. Deskripsi Lokasi Penelitian

Kabupaten Klaten. Kecamatan Delanggu sendiri merupakan salah satu dari 26 kecamatan yang mempunyai nilai strategis dan memiliki peranan yang sangat penting dalam proses pertumbuhan di Kabupaten Klaten. Kecamatan Delanggu memiliki luas wilayah sekitar 18,78 km². Kecamatan Delanggu memiliki beragam fasilitas dan infrastruktur seperti sekolah, fasilitas Kesehatan, pasar, serta sarana transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Wilayah Kecamatan Delanggu dikenal dengan pertanian dan perkebunan sebagai mata pencaharian utama masyarakatnya. Beberapa hasil pertanian yang ada terkenal dari Delanggu yaitu padi, tebu, dan tembakau. Selain itu, kecamatan ini juga memiliki potensi pariwisata yang cukup menarik, termasuk objek wisata alam dan budaya.

Profil Informan Penelitian

1. Nama : Tri Mulasno
Umur : 67 Tahun
Jabatan : Warga

2. Nama : Parjono
Umur : 59 Tahun
Jabatan : Perangkat Desa

3. Nama : Gunadi
Umur : 52 Tahun
Jabatan : Perangkat Desa

BAB III

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Jalan tol terdiri dari infrastruktur dan fasilitas yang perlu dikelola dengan baik, sebagai aset negara, dioperasikan sebagai konsesi operasi. Infrastruktur harus dikelola agar tetap berjalan sebagaimana mestinya, yaitu ekonomis, efisien, efektif dan “hijau”. Selain itu, K jalan tol di dalam dan sekitar kota besar memang berdampak pada banyak industri yang berada di sekitar kota. Fungsi jalan tol adalah untuk menghubungkan pusat-pusat produksi dengan pasar global. Oleh karena itu, untuk memperlancar kegiatan komersial, jalan tol menjadi salah satu alternatif untuk mempercepat arus keluar masuk barang (Razif, 2010). Pembangunan jalan tol merupakan salah satu langkah yang diambil pemerintah untuk memajukan transportasi dan memegang peranan penting. Pembangunan jalan tol dapat mempercepat transportasi dan distribusi. Salah satu fungsi jalan tol adalah memberikan ruang bagi kendaraan yang bergerak untuk bergerak dengan cepat.

Bab ini akan membahas temuan dan pembahasan penelitian ini. Bab ini terdiri dari dua bagian utama yakni temuan dan pembahasan. Sub-bab temuan akan difokuskan untuk menjawab dua pertanyaan penelitian yang ada dalam penelitian ini yakni; Bagaimana warga Desa Sidomulyo memaknai pembangunan jalan tol dan Bagaimana makna tersebut dikonstruksi oleh interaksi warga desa. Sub-bab pembahasan akan mendiskusikan temuan penelitian ini dengan penelitian mengenai pembangunan jalan tol sebagaimana disebutkan dalam penelitian terdahulu di bab 1.

3.1. Temuan

3.1.1 Makna Jalan Tol Bagi Warga Desa Sidomulyo

Meski ada perbedaan makna mengenai jalan tol, warga desa Sidomulyo pada umumnya memaknai jalan tol sebagai hal yang positif atau berguna bagi diri mereka. Makna ini digerakkan oleh pengalaman mereka menggunakan jalan tol, fungsi dan tujuan dari adanya jalan tol itu sendiri, serta dampak yang ditimbulkannya. Warga desa Sidomulyo beranggapan bahwa dengan adanya jalan tol sangat menguntungkan bagi penggunaannya maupun warga disekitar jalan tol. Tak hanya itu, dengan adanya jalan tol dapat menjadi tolak ukur seberapa maju infrastruktur

suatu negara. Dampak yang ditimbulkan dari adanya proyek pembangunan jalan tol itu sendiri juga mempengaruhi pemaknaan bagi masyarakat terdampak. Ditemui dampak tersebut menurut warga terdampak yang peneliti temui, sangat menguntungkan bagi segi perekonomian dikarenakan ganti uang pembebasan lahan dapat dikatakan lebih dari cukup dari apa yang mereka bayangkan. Disisi lain ditemui juga dampak negatifnya yaitu seperti jalan menjadi rusak, banyaknya debu yang beterbangan, serta banjir saat frekuensi curah hujan sedang tinggi. Masyarakat terdampak beranggapan bahwa dengan mereka setuju melepaskan lahannya guna pembebasan lahan proyek pembangunan jalan tol ini, mereka turut mendukung kemajuan infrastruktur negara demi kemajuan bangsa ini yang nantinya dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia.

Simpulan tersebut akan dijelaskan melalui tiga sub-bab seterusnya. Peneliti membagi permasalahan makna jalan tol itu menjadi tiga yakni; makna jalan tol; makna pembangunan jalan tol dan makna tanah warisan dan pembebasan lahan.

A. Makna Jalan Tol

Pada hari rabu tanggal 1 Februari 2023 pukul 09.00 WIB, saya mengunjungi Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten. Perjalanan menuju desa ini saya tempuh kurang lebih 40 menit dari kota saya berada yaitu Yogyakarta. Sebelum saya berangkat ke desa tersebut, saya sudah janji terlebih dahulu dengan salah satu warga yang ada di desa tersebut. Setibanya saya disana, saya langsung menuju kediaman bapak TM, saya pun menjelaskan maksud dan tujuan kedatangan saya untuk melakukan wawancara terkait penelitian ini yang dimana membahas mengenai bagaimana masyarakat desa ini memaknai proyek pembangunan jalan tol solo-yogya.

Desa Sidomulyo merupakan salah satu desa yang terletak di Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten. Kabupaten Klaten terdiri dari 26 kecamatan. Kecamatan Delanggu merupakan salah satu kecamatan yang terletak di perbatasan Kabupaten Klaten dengan Kabupaten Boyolali. Penduduk yang tinggal di Desa Sidomulyo tersebut kebanyakan bermata pencaharian sebagai petani, dimana hal tersebut sejalan dengan kondisi wilayah yang banyak terdapat perkebunan dan juga sawah. Salah satu produk unggulan pertanian yang ditonjolkan dari Kecamatan Delanggu yaitu Beras Rojo Lele.



Gambar 3.1.1 Kantor Kepala Desa Sidomulyo
(Foto oleh peneliti)

Blumer menjelaskan dalam bukunya yang berjudul “*Symbolic Perspective and Method*” yang salah satu premisnya berbunyi *Human Act Toward People or Things on The Basis of Meaning*. Implikasi dari premis ini adalah bahwa kita akhirnya bertanggung jawab atas realitas yang kita percayai. Dengan begitu kita menganggap itu benar.

Jalan tol merupakan salah satu proyek nasional negara yang sangat berguna bagi masyarakat. Sebagai contohnya salah satu narasumber yakni Pak Tri Mulasno ketika ditemui mengatakan bahwa ia merupakan salah satu pengguna jalan tol. Beliau mengatakan :

“Tol Solo-Jakarta, Solo-Surabaya, Solo-Malang. Anak saya soalnya juga kuliah di Brawijaya mas jadi otomatis kalau saya nganter ke Malang itu pasti lewat tol.”

Begitu juga dengan narasumber lain yang peneliti temui, yaitu Pak Gunadi. Beliau merupakan salah satu masyarakat terdampak proyek pembangunan jalan tol sekaligus sebagai pengguna jalan tol. Pak Gunadi mengatakan :

”iyaa mas enakan lewat tol kalau ke semarang. Kalau nganter anak saya ke bandara adi sumarmo aja saya lewat tol kok mas. Kan biasanya sabtu minggu jalan solo itu macet parah mas, jadi saya lebih milih masuk tol mas 5 menit aja udah sampai.”

Menurutnya, tidak dapat dipungkiri bahwa jalan tol sangat membantu masyarakat dalam mobilisasi. Jalan Tol terbukti dapat memangkas waktu tempuh dari suatu kota menuju kota lain meskipun disisi lain harus mengeluarkan biaya tambahan saat melintasi jalan tol tersebut. Namun biaya yang dikeluarkan sebanding dengan keuntungan yang didapatkan ujar salah satu narasumber.

Pak Tri Mulasno sebagai salah satu masyarakat yang terdampak dari adanya proyek pembangunan jalan tol menjelaskan juga bahwa :

” Yaa menurut saya ya mas, namanya jalan tol dibangun pasti ada untungnya bagi masyarakat. Untungnya yaa kita irit waktu, lebih efisien terkadang kita tergesa-gesa kan dengan adanya jalan tol jadi bisa cepet gitu mas. Saya aja pernah ke Tegal dari Kartasura cuma 2 jam kok mas lewat jalan tol itu. Ya walaupun kita cepet tapi ya itu mas harus bayar hehe”

Seperti yang disampaikan oleh Pak Tri Mulasno, bahwa masyarakat sebenarnya merasa diuntungkan dengan adanya jalan tol karena lebih banyak keuntungan yang dengan seksama dapat dirasakan oleh penggunanya. Jalan tol terbukti memudahkan mobilitas dari suatu kota ke kota lain dengan waktu yang lebih singkat. Terlebih dapat dirasakan oleh para pengguna jasa layanan transportasi darat dan juga pengiriman barang logistik. Jalan tol juga dirasa meningkatkan perekonomian masyarakat yang berada disekitar jalan tol karena dengan adanya jalan tol akses menuju daerah tersebut menjadi lebih mudah.

Konsep jalan tol adalah jalan untuk lalu lintas berkelanjutan dengan kendali penuh atas jalan masuk, apakah itu jalan terbelah atau tak terpecah, menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia. (MKJI: 1997). Ketika datang ke jenis jalan tol, ada tiga: jalan dua tahap yang tidak terbagi (2/2 UD), jalan empat tahap yang terbagi (4/2 D), dan jalan tol yang dibagi lebih dari empat kolom. Jalan tol, yang bebas dari rintangan, memberikan sejumlah keuntungan atas jalan raya reguler dan jalan non-tol. Beberapa manfaat tersebut meliputi:

1. Waktu perjalanan yang lebih singkat daripada di jalan raya tanpa biaya. Pengguna jalan harus berhenti dan menunggu sebelum menyeberangi persimpangan. Banyak waktu yang terbuang akibat penyakit ini.
2. Prioritas diberikan pada keselamatan lalu lintas. Geometri jalan memiliki dampak pada frekuensi kecelakaan di jalan tol. Misalnya, penyebaran jalur, menyebarkan bahu jalan, kehadiran kolom naik, dan penggunaan pemisah tengah (median) dapat menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas.
3. Seperti yang kita ketahui seksama, penggunaan jalan tol itu sendiri dikenakan biaya bagi para penggunanya. Pasal 43 ayat 3 Undang-Undang No. 38/2004 tentang Jalan, setiap orang yang menggunakan jalan tol wajib membayar biaya yang digunakan untuk mengembalikan investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol. Dibandingkan dengan menggunakan jalan non-pajak, pengguna jalan tol akan menghemat waktu dan biaya operasional kendaraan (BOK). Biaya - biaya yang dikumpulkan dari pengemudi juga memberikan pengembalian investasi bagi perusahaan.

Hal inilah yang menjadi jawaban mengapa penggunaan jalan tol dikenakan tarif bagi penggunanya. Tarif tol yang dikenakan pun berbeda-beda berdasarkan beberapa faktor. Faktor yang menyebabkan tarifnya berbeda-beda dapat dilihat berdasarkan hal berikut :

1. Jarak tempuh

Jarak tempuh menjadi salah satu faktor yang menyebabkan tarif tol itu berbeda-beda. Semakin jauh jarak yang ditempuh, maka semakin besar pula biaya yang harus dikeluarkan. Umumnya biaya tol dihitung per kilometer. Rata-rata untuk jalan tol baru, tarif per kilometernya yang berlaku adalah diatas Rp1.000, sementara untuk tol lama biaya per kilometernya lebih rendah.

2. Golongan Kendaraan

Seperti yang diketahui bahwa kendaraan besar lebih berdampak pada jalan daripada kendaraan kecil. Maka dari itu, tarif tol kendaraan besar umumnya lebih besar bila dibandingkan dengan kendaraan kecil.

3. Ruas Jalan Tol

Ruas jalan tol memiliki tarif yang berbeda-beda. perbedaan tarif ini disebabkan karena nilai investasi setiap ruas tol juga berbeda. Itu sebabnya tarif tol dalam kota relatif lebih mahal apabila dibandingkan dengan ruas tol yang dibangun diluar kota. Tarif setiap ruas ini ditetapkan oleh pemerintah, dalam hal ini Kementerian PUPR.

Salah satu narasumber yang peneliti temui pun mengatakan bahwa beliau juga memiliki pengalaman tersendiri dengan adanya biaya yang harus dikeluarkan bagi para penggunanya sebagai berikut :

”yaa tahu mas, kalau nggak bayar kan nggak bisa masuk to mas. Saya dulu pernah ada kejadian mas waktu masih ada pilihan tunai dan non tunai itu kan, saya salah masuk malah masuk yang non tunai padahal saya nggak punya kartunya waktu itu. Akhirnya saya dipinjem belakng saya pakai kartu dia dulu habis itu saya ganti uang tunai ke yang punya kartu itu mas”

Dalam hal ini tentunya dengan adanya jalan tol menimbulkan kesan yang berbeda-beda pada setiap orang. Namun yang dirasakan oleh narasumber selaku pengguna jalan tol mengatakan bahwa adanya jalan tol sangat memberikan kenyamanan dalam perjalanan karena tidak terganggu dengan keramaian jalan pada umumnya serta tidak ada hambatan seperti contohnya lampu merah dan lainnya, dan juga tentunya dalam efisiensi waktu tempuh dari suatu ke kota lain.

Disisi lain ditemukan juga pendapat narasumber selaku masyarakat terdampak proyek pembangunan jalan tol dan juga sebagai pengguna jalan tol mengenai kerugian dari menggunakan jalan tol, Pak Tri berpendapat sebagai berikut :

” ya menurut saya pribadi sepertinya tidak ada ruginya sih mas, orang itu aset negara demi kepentingan pembangunan jadi ya saya mendukung sebagai warga negara yang baik to mas”

Berbeda dengan pendapat Pak Parjono yang mengatakan sebagai berikut :

”kerugiannya menurut saya yaa kita jadi mengeluarkan biaya itu mas hehe”

Tidak hanya keuntungan saja yang diberikan, namun kerugian dalam menggunakan jalan tol pun dapat ditemui bagi penggunanya. Banyak faktor yang mendukung perbedaan

pendapat tersebut, salah satunya mungkin perihal perekonomian setiap orang yang berbeda-beda sehingga menimbulkan pendapat yang berbeda. Namun memang dalam penggunaannya pasti membuat siapapun penggunanya merasa nyaman bila menggunakan jalan tol.

Membahas tentang kendala yang ditemui dilapangan yaitu dalam hal semenjak diberlakukannya peraturan bahwa harus menggunakan kartu E-Toll untuk melakukan pembayaran ketika berada di pintu gerbang tol. Salah satu pengalaman yang pernah dirasakan salah satu narasumber yaitu pada masa percobaan dihilangkannya metode pembayaran menggunakan uang tunai dengan menggunakan kartu E-Toll. Ketika itu beliau belum mendengar mengenai berita tersebut dan ketika sudah sampai gerbang tol beliau sedikit kebingungan dan sempat menimbulkan antrian yang panjang di gerbang tol. Namun itu semua demi kemajuan bersama karena zaman terus berkembang menjadi lebih modern seiring berjalannya waktu ujar salah satu narasumber ketika ditemui.

B. Makna Pembangunan Jalan Tol

Pembangunan, menurut Katz (Dalam Yuwono, 2001:47) menyatakan bahwa pembangunan yang besar dari suatu keadaan tertentu ke keadaan yang dipandang lebih bernilai. Pada umumnya tujuan-tujuan pembangunan ialah pembinaan bangsa (national building) atau perkembangan sosial ekonomi. Maka untuk mencapai pembangunan yang telah dicanangkan selama ini bahwa dapat berjalan sesuai harapan bersama bahwa peningkatan kesejahteraan manusia menjadi fokus sentral dari pembangunan dimana pelaksanaan pembangunan masyarakatlah yang menentukan tujuan, sumber-sumber pengawasan dan pengarahan proses-proses pelaksanaan pembangunan.

Pembangunan jalan tol ini dinilai sangat berguna seperti yang dikatakan oleh salah satu narasumber yaitu Bapak Gunadi, beliau mengatakan :

”yaa semua masyarakat indonesia mas, terutama pengguna jalan tol. Kita yang berdekatan dengan jalan solo jogja itu kalau sabtu minggu itu pasti macet total mas. Jadi tol ini nantinya kalau sudah jadi bakal sangat bermanfaat sekali menurut saya.”

Diketahui akses masyarakat selama ini hanya dengan mengandalkan Jalan Raya Yogya-Solo, kapasitas jalan tersebut saat ini dinilai sudah sangat ramai dan sering terjadi

kemacetan yang panjang bila dihari libur ataupun hari besar seperti saat terjadi arus mudik lebaran. Tol yang melewati Desa Sidomulyo sebagai penghubung antar wilayah ini nantinya diharapkan dapat mengurai kemacetan yang terjadi. Perjalanan dari Kota Yogyakarta ke Kota Solo menggunakan jalan umum normalnya ditempuh selama 1-2 jam, dengan adanya proyek jalan tol ini pasti akan memangkas waktu tempuh tersebut menjadi lebih singkat.



Gambar 3.1.2 Akses Jalan Desa Sidomulyo
(Foto oleh peneliti)

Dengan adanya proyek pembangunan jalan tol ini dinilai sangat bermanfaat bagi masyarakat yang terdampak salah satunya yang ada di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten ini. Ujar salah satu narasumber mengatakan :

”disini kemarin pembebasan lahannya ganti untung kok mas, jadi kami sebagai warga yang terdampak merasa diuntungkan dengan adanya pembangunan jalan tol ini. Tanah saya itu yang kena dibayar Rp 910.000 per meternya mas. Kalau untuk dibelikan sawah lagi di daerah lain ya masih sisa itu mas”

Selain itu ada juga pembangunan yang dibangun oleh pihak proyek pembangunan seperti terowongan dan juga dibuatkan jalan desa agar akses menuju desa tersebut tidak terputus. Hal inilah yang membuat warga terdampak cukup mengapresiasi tindakan dari pihak proyek pembangunan karena melakukan hal tersebut yang tujuannya sangat baik bagi masyarakat sekitar. Ujar Pak Tri sebagai salah satu narasumber :

”Terus ada tetangga desa sebelah itu jalannya terkena yaa dibuatin jalan biar jalan desa tidak terputus mas sama pihak proyek tapi yaa belum jadi hehe”

Pembangunan Tol Solo-Yogya ini dijalankan oleh tiga kontraktor besar, yaitu PT Daya Mulia Turangga-PT Gama Group, PT Jasa Marga (Persero) Tbk dan PT Adhi Karya (Persero) Tbk. Dalam hal ini, masyarakat sekitar tidak dilibatkan dalam pembangunan sehingga pengerjaan jalan tol diserahkan sepenuhnya kepada pemerintah dan juga kontraktor. Meskipun masyarakat tidak dilibatkan dalam pembangunan, namun masyarakat berperan penting dalam suksesnya pembangunan tol ini.

Adanya proyek ini, tidak lepas dari dampak yang ditimbulkan terhadap wilayah sekitarnya. Menurut Hikmah Arif (2009 : 10) Pengertian Dampak secara umum, yaitu segala sesuatu yang ditimbulkan akibat adanya ‘Sesuatu’. Dampak itu sendiri juga bisa berat, konsekuensi sebelum dan sesudah adanya ‘Sesuatu’. Dampak negatif pembangunan tersebut tidak selalu disadari dan atau tidak selalu tampak ke permukaan, masalah singkat ini akan membicarakan cara menganalisis dampak sosial pembangunan dan setelah itu akan perhatikan serius dalam kajian dampak pembangunan.

Dampak yang dirasakan pun berbeda-beda, ada yang kurang merasakan dampak yang ditimbulkan dan ada juga warga yang merasakan dampak yang kurang mengenakkan.

Seperti salah satunya Pak Tri yang kurang merasakan dampak buruk dari proyek pembangunan jalan tol ini. Beliau mengatakan :

”dampaknya sejauh ini masih baik mas, nyatanya sawah-sawah disini aja irigasinya masih normal. Areal pertanian juga masih subur-subur aja tanahnya masih bisa ditanemin padi dan lain sebagainya. Termasuk daerah Rojolele Delunggu itu kan yang terkenal padinya mas.”

Terdapat juga salah satu narasumber yang ditemui oleh peneliti menyebutkan bahwa sejak adanya pembangunan jalan tol ini, ketika hujan turun wilayah di sekitar khususnya di Desa Sidomulyo akan tergenang oleh air. Pak Parjono mengatakan :

”dampaknya itu malah ada mas banyak itu, sekarang itu kalau hujan pasti banjir mas jadi air itu meluap ke jalan desa.”

Air tersebut menggenang di setiap jalan desa dan membahayakan bagi para pengguna jalannya ditambah lagi jalan tersebut berlubang dan berlumpur. Tidak hanya itu, ketika cuaca sedang panas masyarakat mengeluhkan banyaknya debu yang beterbangan akibat dari kendaraan proyek yang melintasi daerah tersebut. Hal itu cukup mengganggu aktivitas masyarakat yang tinggal di Desa Sidomulyo dan dirasakan langsung oleh warga desa semenjak proyek ini dijalankan. Sempat sampai terjadi kejadian warga hingga turun tangan meminta jalan untuk diperbaiki dulu baru kendaraan proyek boleh lewat.

Dampak ini dirasakan masyarakat sejak pertama kali pengerjaan proyek ini dimulai hingga saat ini. Frekuensi kendaraan proyek yang keluar masuk pun semakin meningkat seiring dengan berjalannya pembangunan ini. Tidak dapat dipungkiri bahwa proyek ini merupakan proyek pembangunan yang besar jadi wajar saja sangat banyak kendaraan proyek khususnya alat berat yang lalu lalang melintasi jalanan sekitaran proyek.

Hal ini dirasakan langsung oleh masyarakat sekitar proyek pembangunan jalan tol ini. Menurut salah satu narasumber yaitu Pak Parjono, beliau mengatakan :

”iyaa mas pasti itu, air langsung meluap ke jalanan. Apalagi yang sebelah sana itu mas yang ada terowongan tol nya itu kalau hujan wahh sudah itu jalan jadi kayak sungai. Terus pernah warga itu sampai nutup jalan mas, karena jalan itu jadi jelek karena keluar masuk kendaraan proyek itu yang mau ngurug tanah itu to mas, sampai rusak parah itu mas waktu itu dari pihak tol juga diem aja kan, akhirnya kami warga sini turun nutup jalan minta jalan untuk diperbaiki dulu baru kendaraan proyek boleh lewat-lewat lagi.”

Suara bising yang ditimbulkan dari pengerjaan proyek ini dirasakan dalam waktu 24 jam. Hal ini tentunya sedikit mengganggu waktu istirahat bagi masyarakat ketika malam hari. Selain hal itu, ketika cuaca sedang panas-panasnya debu selalu beterbangan sehingga cukup mengganggu aktivitas warga disekitar proyek. Debu tersebut mengganggu masyarakat yang menggunakan motor untuk bepergian serta frekuensi untuk menyapu rumah menjadi meningkat karena debu tersebut mengotori pekarangan rumah warga hingga teras rumah yang dimana sering disinggahi oleh pemilik rumah tersebut. Banjir juga menjadi salah satu dampak yang dirasakan langsung oleh warga terdampak. Bila hujan turun dengan curah yang cukup deras, aliran irigasi disekitar proyek tidak cukup untuk menampung air sehingga air meluap ke jalan pedesaan dan juga area persawahan di daerah tersebut.

C. Makna Lahan/Tanah yang Dimiliki dan Pembebasan Lahan

Tanah merupakan modal pembangunan suatu negara dan dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat indonesia. Sebagai sumber daya alam, tanah dapat diusahakan, dieksploitasi, dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan bangsa indonesia. Sebagaimana Pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar 1945, menyatakan bahwa bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasi oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Diketahui tanah yang terdampak pembebasan lahan guna proyek pembangunan jalan tol solo-yogya milik salah satu narasumber yaitu Pak TM yang lokasinya berada di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten. Tanah tersebut merupakan tanah warisan yang berasal dari orang tuanya. Beliau mengatakan :

”warisan itu mas punya orang tua saya, itu masih ada sisa 700 meter saya suruh beli tapi nggak mau e mas. Sekarang ya saya tanamin padi aja orang masih bisa ditanemin kok”

Tanah tersebut merupakan tanah keluarga besar yang memang warisan dari orang tua untuk anak-anaknya.



Gambar 3.1.3 Area Sawah di Sekitar Proyek Jalan Tol
(Foto oleh peneliti)

Pak TM mengatakan bahwa tanah tersebut merupakan tanah yang sangat berkesan bagi beliau dan juga keluarga, karena tanah tersebut sudah ada sejak beliau kecil hingga saat ini. Dahulu orang tua beliau bermata pencaharian sebagai petani yang mana menggunakan tanah tersebut untuk menafkahi keluarga. Tanah tersebut tergolong sangat subur ketika ditanami berbagai macam tanaman, salah satu produk unggulannya yaitu padi. Dahulu beliau hidup bersama keluarganya dari hasil pertanian tersebut. Hal ini lah yang membuat kesan yang sangat berarti di dalam hidupnya.

Sementara itu, pembebasan lahan atau yang biasa disebut dengan istilah “pengadaan tanah” pertama kali dikenal sejak keluarnya Keputusan Presiden (Keppres) No. 55 Tahun 1993 tentang Pengadaan Tanah bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Pengadaan Tanah adalah setiap kegiatan

untuk mendapatkan tanah dengan cara memberikan ganti kerugian kepada yang berhak atas tanah tersebut. Dalam Peraturan Presiden No. 36 Tahun 2005 sebagai pengganti Keppres diatas, disebutkan bahwa pengadaan tanah adalah setiap kegiatan untuk mendapatkan tanah dengan cara memberikan ganti rugi kepada yang melepaskan atau menyerahkan tanah, bangunan, tanaman, dan benda-benda yang berkaitan dengan tanah atau dengan pencabutan hak atas tanah tersebut. Selanjutnya dalam Pasal 1 angka 2 UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum menyatakan bahwa pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak. Pihak yang berhak adalah pihak yang menguasai atau memiliki obyek pengadaan tanah.

Dalam hal ini, pembebasan lahan menjadi suatu aspek penting yang harus dikulik oleh peneliti. Ketika dilapangan, saya menemui salah satu warga desa terdampak dan juga sekaligus menjadi narasumber peneliti yaitu Pak Parjono. Ketika ditanyai mengapa ia mengizinkan tanahnya untuk dibebaskan yaitu :

“yaa itu kan untuk kepentingan umum mas, untuk proyek negara yang nantinya bakal dipakai sama orang banyak mas jadi mau tidak mau juga bakal di libas to mas. Orang itu ada yang istilahnya kurang sesuai bayarannya sama karepe to mas (maunya) itu aja diserahkan ke pengadilan terus ujungnya malah keluar uang juga dia jadinya. Yaa tetep kalah mas di pengadilan waktu itu, tapi itu Cuma 1 2 orang aja mas yang lain alhamdulillah setuju.”

Hampir semua masyarakat khususnya di Desa Sidomulyo yang terdampak proyek pembangunan jalan tol ini setuju dan turut mendukung proyek yang dilakukan pemerintah ini karena dengan adanya proyek ini turut memajukan infrastruktur negara ini. Masyarakat khususnya Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten ini beranggapan bahwa mereka ini hanya rakyat kecil yang tidak ingin menentang negara. Selama yang dilakukan oleh negara itu sesuai prosedur dan adil terhadap semuanya masyarakat pasti akan menerima. Proses komunikasi dari pihak proyek pembangunan jalan tol dan masyarakat terjadi ketika awal pembebasan lahan akan dimulai.

Proses pembebasan lahan tersebut dikatakan oleh narasumber sebagai berikut :

”Jadi sebelumnya warga dikumpulkan, kepala desa itu dikumpulkan terlebih dahulu baru warga yang terdampak dikumpulkan untuk sosialisasi dan negosiasi.

Disitu diberitahu tanahnya yang terdampak diganti untung dengan harga sekian sekian. Tapi kalau saya sendiri ya mas sejujurnya berapapun nominalnya itu saya tetep nerima kok mas, saya sebagai warga negara yang baik selalu mendukung proyek nasional negara. Saya itu baru pensiun 2 tahun yang lalu juga kok mas.”

Begitu juga seperti ujar salah satu narasumber yaitu Pak Parjono, mengatakan sebagai berikut :

”dari dulu awalnya ya ada mas, pengeboran tanah itu sudah dari tahun 2017 kalau nggak salah itu udah mulai. Terus setelah itu ada pengukuran tanah yang melibatkan warga juga waktu itu. Habis itu baru ada dari pihak tol yang menyebutkan nominal untuk harga per meternya dikasih tau ke warga sini semua, kebetulan yang kelas 1 deket jalan kabupaten itu per meter satu juta, yang kelas 2 itu deket dengan jalan desa 600 ribu, terus yang kelas 3 diharga 400 ribu mas permeter.”

Interaksi antara pihak proyek pembangunan jalan tol dengan masyarakat pun terbilang cukup sering seperti narasumber ketika ditemui yaitu Pak Parjono mengatakan :

”ooh ada mas, itu ada mas sosialisasi sejak awal waktu tol ini akan dibangun sampai urusan pembebasan lahan clear itu semua ada pertemuan pihak tol dengan warga mas. Setiap ada sesuatu pasti dimusyawarahkan dulu dengan masyarakat”

Dari pernyataan narasumber yang ditemui tersebut, dapat diartikan bahwa pihak proyek pembangunan jalan tol memiliki sebuah pengharapan yang besar terhadap kelancaran pembangunan ini agar masyarakat terdampak mengetahui langkah-langkah maupun informasi terbaru dari pihak proyek terkait serta guna meminimalisir kesalahpahaman dengan masyarakat terdampak. Pertemuan tersebut biasanya diadakan di gedung desa setempat yang dihadiri oleh seluruh departemen yang terkait seperti ujar Pak Tri Mulasno ketika ditemui :

”Iya mas, semua tanda tangan kok itu langsung dikumpulkan di kecamatan. Ada gubernur, Bupati, kepala desa, dari pihak proyek tol nya juga ada kok itu mas di kecamatan waktu itu. Saya pun juga kesana untuk tanda tangan bukti setuju dengan pembebasan lahannya.”

Mengenai frekuensi rapat yang diadakan dengan masyarakat terdampak pun tidak menentu, Pak parjono mengatakan :

”ngga menentu mas, tapi setiap ada kegiatan yang akan dilakukan pasti ada pertemuan. Contohnya pertama sosialisasi pembangunan jalan tol itu dulu ada, lalu kedua mengenai pembayaran ada pertemuan lagi”

Pertemuan rapat tersebut tidak selalu menentu tanggal dan frekuensi seberapa seringnya, namun dapat dilihat dari apa yang dikatakan narasumber yaitu semakin dekat dengan dimulainya pembangunan, rapat tersebut dapat dikatakan cukup sering diadakan seperti ujar Pak Parjono :

”iyaa ngga nentu mas, tapi terakhir itu yang udah mau finishing pembayaran itu sebulan kalau 5 kali pertemuan itu ada mas”

Dalam pertemuan tersebut, banyak membicarakan mengenai negosiasi harga tanah untuk melakukan pembebasan lahan tersebut. Ditemui didalam pertemuan tersebut, juga terdapat masyarakat yang kurang setuju dengan harga yang ditaksir oleh pihak proyek, mereka berharap bahwa harga tanah mereka itu bisa lebih dari apa yang telah diperhitungkan oleh pihak proyek pembangunan. Ujar Pak Tri Mulasno ketika ditemui mengatakan :

”yaa ada mas, tapi akhirnya yaa tidak masalah. Sebelum ada pembayaran itu warga ada yang mikir kalau tanahnya itu permeternya bisa diharga satu juta lebih tapi kan kenyataannya tidak sampai segitu.”

Pernyataan yang disampaikan oleh Pak Tri Mulasno tersebut dapat disimpulkan bahwa pertemuan antara pihak proyek pembangunan jalan tol dengan masyarakat berdampak sangat berguna untuk keadilan kedua belah pihak. Dengan adanya pertemuan tersebut, hal-hal yang kurang mengemukakan yang mungkin dirasakan kedua belah pihak dapat terselesaikan secara musyawarah di dalam pertemuan tersebut. Ketika kedua belah pihak dipertemukan harapannya dapat mengutarakan pendapat atas suatu masalah, dari situlah masalah akan dapat dipetakan dan dipikirkan solusinya secara bersama dan menjadi lebih mudah.



Gambar 3.1.4 Kondisi di Sekitar Proyek
(Foto oleh peneliti)

Masyarakat terdampak khususnya yang ada di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten, secara bersama-sama mengatasi permasalahan yang ada khususnya bagi sebagian kecil masyarakat yang mungkin kurang setuju dengan harga yang dikeluarkan oleh pihak proyek pembangunan. Pak Tri Mulasno mengatakan ketika ditemui apakah ada masyarakat yang paling berpengaruh dalam keputusan mengenai pembebasan lahan beliau mengatakan :

”nggak ada mas, kita semua setuju-setuju aja kok, disini pada dasarnya tokoh-tokoh masyarakat yang tanahnya tidak terdampak itu malah membebaskan masyarakat mau gimana orang itu haknya masing-masing kan mas. Kalau tanah saya sendiri itu kan, saya ngga peduli mau diomongin orang apa gimana orang itu tanah milik keluarga saya.”

Dilihat dari jawaban yang ditemui bahwa tidak ada yang paling berpengaruh dalam pembebasan lahan masyarakat terdampak tersebut. Semua atas keputusan dan hak pemilik tanah seutuhnya agar mereka dapat mengutarakan apa yang mereka rasakan masing-masing

sesuai dengan keinginannya. Status kepemilikan tanah yang diatur di dalam UUPA mengatakan bahwa Hak milik adalah hak kepemilikan tanah yang paling fundamental dan kuat yang dapat dipunyai orang atas tanah. Hak ini dapat beralih dan dialihkan kepada pihak lain. Dengan memiliki hak ini, seseorang memiliki kuasa penuh atas tanah yang menjadi miliknya.

Dalam suatu kepemilikan tanah, keluarga juga terkadang memiliki peranan penting apabila tanah tersebut akan dijual ataupun dipergunakan untuk sesuatu hal. Pak Tri Mulasno ketika ditanyai mengenai pendapat keluarga terhadap tanah yang terdampak pembebasan lahan guna proyek pembangunan jalan tol menjelaskan bahwa :

”Semuanya setuju kok mas, nggak ada masalah. Saudara saya kan ada tujuh, setelah pembayaran selesai langsung saya transfer kok mas saya bagi rata. 2,5% saya kasih ke yatim piatu.”

Dari keterangan narasumber terlihat bahwa keluarga tidak terlalu mempermasalahkan tanahnya dibebaskan untuk pembangunan proyek jalan tol selama pembayaran itupun juga sudah dilakukan sesuai prosedur dan melalui musyawarah yang telah diadakan. Selama pembayaran itu cocok mungkin tidak terlalu menjadikan masalah yang besar dan juga pembayaran dilakukan dengan tepat waktu. Bentuk kompensasi atas pembebasan lahan pun dirasa masyarakat sudah cukup dari apa yang mereka bayangkan, namun memang ditemui terdapat beberapa masyarakat yang kurang setuju namun pada akhirnya semua masalah terselesaikan. Bentuk kompensasi yang diberikan oleh pihak proyek pembangunan jalan tol ujar Pak Parjono mengatakan :

”dari pihak tol yang menyebutkan nominal untuk harga per meternya dikasih tau ke warga sini semua, kebetulan yang kelas 1 deket jalan kabupaten itu per meter satu juta, yang kelas 2 itu deket dengan jalan desa 600 ribu, terus yang kelas 3 diharga 400 ribu mas permeter.”

Bentuk kompensasi pembebasan lahan tersebut dirasa sangat cukup bagi masyarakat terdampak. Kompensasi ini bertujuan agar pemilik tanah atau pemegang hak yang terkena dampak proyek tidak mengalami kerugian ekonomi akibat pembebasan lahan tersebut.

3.1.2 Pembentukan Makna Pembangunan Jalan Tol dalam Interaksi Warga

Makna pembangunan jalan tol warga desa dibentuk melalui interaksi-interaksi warga. Misalnya dalam interaksi informan dalam rapat ditemukan bahwa informan juga memiliki peran didalam pertemuan tersebut. Contohnya adalah seperti saling memberi pemahaman mengenai proyek pembangunan jalan tol ini serta mengenai negosiasi pembebasan lahan bagi warga yang dirasa mungkin kurang faham tentang hal ini. Setiap orang memiliki kebebasan untuk mengeluarkan pendapatnya masing-masing dalam pertemuan tersebut. Dengan demikian, permasalahan yang mungkin muncul dalam rapat tersebut dapat ditemukan solusi demi kebaikan bersama, serta menjaga hubungan baik antara pihak proyek pembangunan jalan tol dengan masyarakat terdampak. Interaksi menjadi faktor yang sangat penting dalam keberlangsungan proyek pembangunan jalan tol ini, karena semua pihak yang terlibat harus saling mendukung serta berlaku adil bagi sesama agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Simpulan ini akan dijelaskan melalui sub-bab seterusnya. Peneliti membagi permasalahan ini itu menjadi tiga bagian, diantaranya;

A. Interaksi Informan Dalam Rapat/Negosiasi Pembebasan Lahan

Dalam rapat pembebasan lahan, terjadi interaksi yang merupakan proses komunikasi dan pertukaran informasi antara pihak yang melakukan pembebasan lahan dengan para pemilik tanah atau pihak yang terdampak pembebasan lahan tersebut. Interaksi dalam rapat pembebasan lahan harus dilakukan dengan transparan, adil, dan menghormati hak-hak kedua belah pihak terkait. Komunikasi yang efektif dan kesempatan untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan akan membantu menciptakan lingkungan yang lebih harmonis dan dapat meminimalisir potensi konflik yang mungkin timbul selama proses pembebasan lahan.

Pak Tri selaku masyarakat yang terdampak pembebasan lahan dan juga menjadi narasumber peneliti ketika ditanyai apa yang dilakukan oleh beliau didalam rapat pembebasan lahan tersebut mengatakan :

”yaa warga itu kan dikumpulkan di kantor desa mas, saya itu disitu yaa memberi pemahaman bagi warga bahwa ini tanah yang terkena bagi masyarakat petani itu ada ganti rugi. Sudah dipertimbangkan harganya dari pihak proyek dan harganya itu sesuai dan masih menguntungkan bagi kita.”

Begitu juga dengan Pak Parjono yang ikut berperan aktif didalam pertemuan tersebut. Beliau mengatakan :

”yaa kalau saya mendampingi pak kepala desa. Tapi saya di dalam musyawarah itu tugasnya bagi saya yaa meminimalisir dampak bagi masyarakat sekitar sini mas. Entah itu jalan rusak, jalan jadi becek, jalan jadi berlumpur itu pasti saya sampaikan ke pihak tol.”

Dapat dilihat dari pernyataan narasumber diatas, bahwa mereka turut aktif di dalam rapat/negosiasi tersebut. Keaktifan di dalam suatu musyawarah sangat penting untuk mencapai hasil yang baik dan memuaskan. Musyawarah ada proses diskusi atau pertemuan kelompok yang bertujuan untuk mencapai kesepakatan atau mengambil keputusan bersama. Keaktifan di dalam musyawarah akan memberikan kontribusi positif dalam mencapai hasil yang adil, memuaskan, dan dapat diterima oleh semua pihak yang terlibat. Dengan berpartisipasi aktif dan berdialog dengan baik, musyawarah dapat menjadi sarana yang efektif untuk mencapai tujuan bersama dan mencari solusi terbaik bagi semua pihak.

Dalam rapat tersebut, bahasan yang mungkin cukup serius yaitu tentang negosiasi harga tanah guna pembebasan lahan. Negosiasi merupakan proses interaktif antara dua pihak atau lebih yang berusaha mencapai kesepakatan atau menemukan cara untuk menyelesaikan perbedaan pendapat atau kepentingan yang ada. Salah satu narasumber yaitu Pak Tri mengatakan :

”kalau saya pribadi ya mas, harga yang dikeluarkan oleh pihak proyek untuk uang ganti pembebasan lahan itu sudah cukup mas. Mereka kan ngitung luas tanah dahulu kan mas itu udah lama, lalu baru kemudian di pertemuan itu keluar taksiran harga tanah permeter sesuai dengan kelasnya. Kalau saya pribadi sih sudah cocok mas.”

Dilihat dari jawaban narasumber tersebut, perhitungan pihak proyek yang ditaksir guna keperluan pembebasan lahan untuk proyek pembangunan jalan tol dirasa sudah cukup. Negosiasi yang melibatkan uang/materi merupakan hal yang sensitif karena perbincangan yang melibatkan uang dapat menyentuh nilai pribadi, ekonomi, dan emosional seseorang. Perbedaan pandangan dan prioritas seseorang juga pasti berbeda-beda, hal ini yang mungkin dapat memicu konflik di dalam rapat tersebut. Diperlukan adanya sikap terbuka, penuh pengertian, dan kerjasama antara kedua belah pihak untuk menghasilkan kesepakatan yang saling menguntungkan dan memperkuat hubungan antara pihak yang terlibat.

Rapat mengenai pembebasan lahan pun terbilang cukup sering ketika pembahasan sudah tentang pembebasan lahan. Seperti ujar Pak Parjono beliau mengatakan:

”: ngga menentu mas, tapi setiap ada kegiatan yang akan dilakukan pasti ada pertemuan. Contohnya pertama sosialisasi pembangunan jalan tol itu dulu ada, lalu kedua mengenai pembayaran ada pertemuan lagi, tapi semenjak bahasan mengenai pembebasan lahan itu jadi sering banget mas ada pertemuan.”

Frekuensi rapat sangat berpengaruh dalam mengatasi setiap masalah yang ada. Semakin sering rapat tersebut diadakan, memungkinkan untuk kedua belah pihak mengeluarkan pandangannya terhadap setiap tindakan yang ada. Dilihat dari jawaban narasumber pun, pihak proyek pembangunan jalan tol pun dapat dibilang sangat aktif untuk membahas permasalahan ini. Dalam rapat tersebut pihak pemerintah pun turut hadir didalam pertemuan tersebut. Ujar Pak Tri ketika ditemui mengatakan :

”kalau waktu yang di kecamatan itu ada mas, malah lengkap waktu itu ada pak gubernur, bupati, sama kepala desa, sama yang pasti dari pihak proyek pembangunan jalan tol.”

Kehadiran pemerintah didalam pertemuan tersebut dirasa sangat penting dan memiliki peran yang krusial. Pemerintah memiliki kewajiban untuk mewakili kepentingan publik dan memastikan proses negosiasi berjalan dengan adil dan transparan. Pemerintah juga memiliki kekuasaan dan kewenangan untuk menegakkan hukum dan peraturan tentang pengadaan tanah, dampak lingkungan, dan hak-hak warga yang terdampak dan masih banyak hal lain yang besar peranannya. Pak Tri menjelaskan mengenai peran pemerintah dalam rapat tersebut :

”seingat saya waktu itu kalau dari pihak pemerintah cuma seperti memberi sosialisasi tentang pembebasan lahan itu waktu itu mas, sama mereka menampung apa yang menjadi keluh kita sebagai masyarakat yang tanahnya terdampak pembangunan jalan tol ini. Pokoknya semuanya memiliki peran lah mas dalam pertemuan tersebut.”

Oleh karena itu, partisipasi pemerintah dalam pertemuan antara pihak proyek pembangunan jalan tol dengan warga yang terdampak sangat penting guna memastikan kesetaraan, transparansi, perlindungan hak-hak sipil, dan pengambilan keputusan yang bertanggung jawab bagi sesama. Pemerintah harus bisa menjadi penengah, yang bertujuan untuk mencapai kesepakatan yang adil diantara kedua belah pihak.

B. Interaksi Informan di Luar Rapat Pembebasan Lahan

Interaksi masyarakat yang terjadi di luar rapat dapat memiliki peran yang penting dalam memahami perspektif, kebutuhan, dan masalah yang dihadapi oleh para masyarakat terdampak. Dengan berinteraksi di luar pertemuan, para pihak yang terlibat dapat membangun hubungan yang lebih pribadi dan lebih dalam yang dapat mempengaruhi cara mereka berinteraksi di dalam rapat dengan pihak proyek pembangunan jalan tol. Interaksi sendiri merupakan landasan penting untuk membangun hubungan yang bermakna, mengembangkan keterampilan sosial, dan membangun komunitas yang harmonis. Melalui interaksi yang baik, kita dapat saling belajar, berkembang bersama, dan bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama. Pak Tri ketika ditanyai mengenai apakah ada diskusi dengan warga terdampak di luar rapat beliau mengatakan :

”yaa paling Cuma rembukan soal harga tanah per meternya sih mas, harusnya harganya bisa diatas satu juta tapi ya kenyataannya nggak sampai segitu to mas. Tapi itu kita cuma obrolan biasa aja mas.”

Begitu juga dengan Pak Parjono ketika ditemui, beliau mengatakan :

”tidak pernah mas kalau sama warga, pokoknya warga sini itu ngikut dari pihak tol aja selagi bayarannya itu cocok udah oke. Tetapi kalau sama pak kepala desa lumayan sering mas.”

Dilihat dari pernyataan narasumber tersebut, interaksi di luar rapat memang ada dan itu membahas mengenai pembayaran guna pembebasan lahan tersebut. Pak Parjono ketika ditanyai mengapa beliau sering membahas dengan Pak Kades mengatakan :

”yaa karena saya bekerja di kantor desa sih mas jadi saya sering ketemu sama pak kades, saya juga otomatis bantu-bantu pak kades dalam segala sesuatunya. Tapi tetep sih mas kalau masalah pembebasan lahan itu tetep sama pada keputusan pemilik tanah masing-masing.”

Dari pernyataan Pak Parjono, beliau sering bertemu dengan Pak Kepala Desa karena beliau bekerja di Kantor Desa. Namun dengan begitu bukan berarti Pak Kepala Desa memiliki pengaruh yang sangat besar dalam keputusan mengenai pembebasan lahan. Keputusan pembebasan lahan tetap pada pemilik tanah tersebut ujarnya. Dari pernyataan Pak Parjono tersebut, beliau merupakan salah satu bawahan Pak Kepala desa di kantor desa setempat. Pak Parjono ketika diwawancarai mengatakan :

”tempat saya 3000an meter mas, tapi pak kades ada yang kena, pak sekdes juga kena, tanah kas desa juga ada. Tapi kebanyakan diganti lagi ke tanah mas baliknya jadi cari tukeran tanah.”

Dari pernyataan tersebut, Pak Parjono selaku bawahan dari Pak Kepala Desa juga diberikan tugas untuk mencari pengganti tanah yang terkena pembebasan lahan guna proyek pembangunan jalan tol tersebut. Maka dari itu beliau percaya dengan Pak Kepala Desa tersebut.

C. Interaksi Warga Umumnya dan Makna Pembangunan Jalan Tol

Berdasarkan jawaban dari beberapa narasumber, mereka mengetahui pembebasan lahan tersebut karena pembangunan jalan tol merupakan proyek dari pemerintah yang tidak bisa ditolak dan dihindari. Pak Parjono ketika ditemui mengatakan :

”yaa itu mas, pihak proyek itu sudah kesini sejak tahun 2020 kalau nggak salah membahas akan ada rencana pembangunan jalan tol, lalu baru setahun kemudian membahas mengenai pembebasan lahan, mengukur tanah segala macemnya mas.”

Dari pernyataan tersebut, bisa diketahui bahwa pihak proyek pembangunan jalan tol memang sudah hadir menemui masyarakat yang terdampak jauh sebelum proyek tersebut dimulai. Langkah yang dilakukan oleh pihak proyek pembangunan jalan tol dirasa sangat baik karena secara keseluruhan, komunikasi yang baik antara kedua belah pihak sudah terjalin dengan baik dan efektif dalam memastikan kelancaran proses pembangunan jalan tol, serta menjaga keterbukaan, partisipasi, serta kepercayaan antara pihak yang melakukan pembangunan dan tentunya masyarakat yang terdampak.

Informasi mengenai rencana pembangunan jalan tol yang di dapat oleh masyarakat terdampak terutama para narasumber yang peneliti sudah ditemui mengatakan bahwa informasi tersebut disampaikan langsung oleh pihak proyek pembangunan jalan tol terkair. Pak Parjono mengatakan :

”iyaa mas, mereka datang kesini ketika rencana pembangunan jalan tol itu ada hingga semua masalah mengenai pembebasan lahan itu beres. Kalaupun pihak proyek nggak kesini, itu pasti mengirim surat mengenai informasi terbaru ke kantor desa setempat mas.”

Informasi yang diberikan oleh pihak proyek pembangunan jalan tol bila dilihat dari jawaban narasumber tidak hanya melalui sosialisasi saja, namun juga memanfaatkan media

surat yang dikirim ke kantor desa setempat guna menyampaikan informasi terbaru. Dengan begitu informasi dengan mudah dan cepat diketahui oleh masyarakat yang terdampak. Lalu setelah informasi sampai ke desa setempat, ketika narasumber ditanyai mengenai bagaimana warga berpendapat atas isu tersebut, Pak Parjono mengatakan :

”yaa nggak gimana-gimana sih mas, warga sini itu intinya mengikuti prosedur yang ada aja, selagi solusi itu dirasa sama-sama menguntungkan yaa kita nggak banyak protes mas kan untuk kemajuan negara ini juga kita mikirnya.”

Dari isu yang telah beredar, tentunya menghasilkan asumsi yang berbeda-beda dalam setiap orang. Diketahui dari jawaban salah satu narasumber yang sudah peneliti temui, bahwa masyarakat terdampak tersebut sebenarnya mereka mengikuti prosedur yang ada dan yang terpenting menurut mereka tidak ada pihak yang dirugikan. Masyarakat terdampak pun turut serta mendukung segala proyek negara yang tujuannya untuk memajukan bangsa ini.

Pak Parjono ketika ditanyai mengenai bagaimana isu tersebut mulai ada di Desa Sidomulyo mengatakan :

”pokoknya warga sini itu tahu semenjak pihak proyek tol dateng kesini itu mas ngasih tau tentang rencana pembangunan jalan tol ini. Waktu itu warga sebenarnya udah menebak-nebak kalau pasti bakal ada pembebasan lahan mas, tapi kan waktu itu belum keliatan tanah siapa yang terdampak sama biaya untuk pembebasan lahannya di hargain berapa to mas permeternya, jadi ya warga cuma bisa nebak-nebak saja waktu itu.”

Dari pernyataan narasumber diatas, dapat diketahui bahwa warga terdampak mengetahui isu tersebut jauh sebelum proyek tersebut dilaksanakan. Dari apa yang dilakukan oleh pihak proyek pembangunan jalan tol menjadikan isu tersebut suatu interaksi yang terjadi di Desa Sidomulyo. Dari isu tersebut, menjadikan para masyarakat terdampak menjadi tahu akan dilaksanakannya proyek pembangunan jalan tol sejak tahun 2020.

D. Interaksi Keluarga dalam Memaknai Pembangunan Jalan Tol

Interaksi yang ada di keluarga dalam memaknai pembangunan jalan tol merupakan proses yang cukup kompleks dan bervariasi tergantung pada konteks dan dinamika keluarga. Penting bagi keluarga untuk berkomunikasi secara terbuka, mendengarkan perspektif satu dengan yang lainnya, dan bekerja sama dalam menghadapi perubahan yang dibawa oleh pembangunan jalan tol. Terlebih ketika tanah yang terdampak pembebasan lahan merupakan tanah milik keluarga yang artinya tidak hanya atas kuasa satu orang, melainkan semua

anggota keluarga turut andil dalam mengambil keputusan. Pak Parjono ketika ditanyai mengenai hal ini mengatakan :

”yaa semua setuju-setuju aja sih mas, nggak ada masalah kalau keluarga mas. Semua mendukung aja mas selagi gantinya itu cocok nggak jadi masalah.”

Begitu juga dengan Pak Tri yang mengatakan :

”Semuanya setuju kok mas, nggak ada masalah. Saudara saya kan ada tujuh, setelah pembayaran selesai langsung saya transfer kok mas saya bagi rata. 2,5% saya kasih ke yatim piatu.”

Dari jawaban beberapa narasumber diatas, dapat diketahui bahwa keluarga masyarakat terdampak setuju dengan pembebasan lahan tersebut. Faktor yang mempengaruhi persetujuan tersebut salah satunya mengenai uang ganti pembebasan lahan yang dirasa lebih dari cukup dari apa yang mereka bayangkan. Interaksi dalam keluarga dalam memaknai pembangunan jalan tol dapat memiliki dampak signifikan dalam cara keluarga tersebut merespons dan menghadapi perubahan yang ditimbulkan dari adanya proyek pembangunan jalan tol tersebut.

Interaksi keluarga dalam memaknai pembangunan jalan tol merupakan hal yang sangat penting, karena dalam hal ini mencakup tentang bahasan yang cukup sensitif yaitu berbicara tentang uang. Apalagi tanah tersebut merupakan tanah warisan dari orang tua yang seharusnya keluarga tersebut dapat menyelesaikan masalah tersebut dengan adil. Salah satu narasumber yaitu Pak Tri ketika ditanya apakah ada salah satu anggota keluarga yang paling berpengaruh dalam keputusan tersebut beliau menjelaskan :

”nggak ada mas, semua diobrolin bareng-bareng kok. Nggak ada yang istilahnya pegang kendali penuh atas tanah itu mas, kan itu juga tanah warisan dari orang tua to mas jadi ya kita bicarakan bareng baiknya gimana. Tapi alhamdulillah semuanya setuju mas tanah kita terkena pembebasan lahan tol itu.”

Dari pernyataan narasumber diatas, dapat dilihat bahwa tidak ada anggota keluarga yang paling mempengaruhi keputusan tanah tersebut untuk pembebasan lahan. Keputusan tersebut didapat atas musyawarah bersama yang pastinya atas persetujuan seluruh anggota keluarga. Dalam hal ini, keputusan keluarga dalam pembebasan lahan adalah hal yang penting karena melibatkan dampak yang luas terhadap kehidupan mereka. Keluarga yang terdampak harus menghadapi berbagai pertimbangan dalam mengambil keputusan bersama.

Pembebasan lahan pada tanah milik warga terdampak tak lepas dari dampak yang ditimbulkan bagi keluarga tersebut. Dampak itu pun dapat berupa dampak positif dan negatif. Tetapi peneliti menemukan pernyataan dari salah satu narasumber yaitu Pak Tri ketika ditanya mengenai apakah pembebasan lahan itu sendiri berpengaruh terhadap ekonomi keluarganya menjelaskan bahwa :

”yaa keluarga saya itu istilahnya cukup mas alhamdulillah, keluarga saya itu 7 udah bekerja semua, yang swasta 3, di djarum kudu ada, karawang ada, Jakarta juga ada.”

Ujar Pak Tri yang menjelaskan bahwa dengan adanya pembebasan lahan tersebut tidak begitu berpengaruh terhadap keluarganya tersebut. Beliau menambahkan :

”iya mas, seandainya tanah saya ini tidak dibangun untuk tol aja masih aman saja mas perekonomian keluarga saya. Tapi alhamdulillahnya ini kan istilahnya uang gantinya itu menguntungkan gitu mas, jadi kita yaa sebagai warga biasa yaa cuma bisa bersyukur aja mas sama yang diatas, apalagi kan nanti adanya tol ini juga pasti ada manfaatnya buat warga sekitar sini juga to mas khususnya saya sendiri yang sering menggunakan jalan tol hehe.”

Dari jawaban narasumber diatas yang sekaligus menjadi salah satu masyarakat terdampak pembebasan lahan proyek pembangunan jalan tol mengatakan bahwa hal tersebut tidak menjadi suatu dampak buruk bagi perekonomian keluarga. Mereka malah merasa diuntungkan dengan adanya pembebasan lahan ini.

3.2 PEMBAHASAN

Menurut penelitian yang dilakukan Khasanah, Nugraha, Kokotiasa, 2017 ini mengkaji dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan proyek jalan tol di Solo- Kertosono. Temuan studi menunjukkan dampak baik dan buruk pembangunan jalan tol Solo- Kertosono. Manfaatnya adalah membuka peluang bagi para pelaku usaha untuk memulai usaha di sekitar pembangunan jalan tol, sedangkan kerugiannya adalah pendapatan petani terkena dampak negatif karena semakin sedikitnya lahan pertanian yang tersedia untuk bercocok tanam, dan angka pengangguran Desa Kasreman tidak dapat dikurangi karena tidak ada keterlibatan masyarakat dalam pembangunan. Ternyata temuan yang ditemukan oleh peneliti bahwa pembangunan jalan tol yoga-solo juga terdapat dampak yang ditimbulkan. Namun berbeda dengan yang peneliti

temukan pada masyarakat terdampak tol yogyakarta - solo khususnya di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten. Bahwasanya bukan dampak pada perekonomian, melainkan dampak pada lingkungan sekitar seperti contohnya infrastruktur jalan keluar masuk desa menjadi rusak, banyak debu yang beterbangan, serta aliran irigasi tidak dapat menampung secara penuh air hujan yang turun yang mana menyebabkan air menjadi meluap ke jalanan dan juga lahan pertanian di sekitar proyek pembangunan jalan tol.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Handayani, 2016 mengenai pembebasan lahan pertanian untuk jalan tol Surabaya - Mojokerto terhadap kualitas hidup petani bekas pemilik lahan di Sumberwaru, Wringinanom, Gresik didapatkan hasil bahwa pembebasan lahan dilakukan dengan membentuk panitia yang diawasi oleh orang-orang yang sudah ditunjuk pemerintah. Upaya pembebasan dilakukan karena pada desa ini ribuan hektare sawah/lahan pertanian menjadi korban dibangunnya jalan Tol untuk kepentingan umum, akibatnya petani yang terkena pembebasan lahan kehilangan sebagian atau bahkan seluruh lahan pertanian yang dimilikinya. pembebasan dilakukan dengan mengadakan sosialisasi, inventarisasi, musyawarah dan realisasi pembebasan lahan. Dari hasil penelitian tersebut, didapatkan persepsi petani bekas pemilik lahan terhadap sosialisasi, inventarisasi, musyawarah, masalah prosedur, dan masalah pelayanan administrasi mengenai pembebasan lahan diketahui cukup baik. Sementara itu, untuk besarnya uang ganti rugi yang diterima kurang dari yang diharapkan oleh petani bekas pemilik lahan. Sisi baiknya uang ganti rugi didapatkan dengan proses yang cepat dan dibayar lunas. Jika dibandingkan dengan temuan peneliti, Hal ini memiliki kesamaan dan ada juga perbedaan dengan yang terjadi pada pembebasan lahan tol Yogyakarta - Solo. Peneliti setuju dengan prosedur yang dilakukan pihak pemerintah ataupun proyek pembangunan jalan tol dalam membebaskan lahan. Namun berbeda halnya dengan uang ganti pembebasan lahannya. Ditemui pada pembebasan lahan tol Yogyakarta - Solo di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten, masyarakat terdampak merasa sangat diuntungkan atau istilahnya “Ganti Untung” karena jumlah uang yang diterima dirasa lebih dari cukup sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak yang telah dimusyawarahkan sebelumnya.

Penelitian yang dilakukan oleh Purnama, A.G, 2020 ini membahas bagaimana pihak pengerjaan proyek bersosialisasi dengan masyarakat terdampak proyek tol dan feedback yang

didapatkan oleh masyarakat. Dalam hal ini, sosialisasi berlangsung tanpa menggunakan kekerasan, dan sekelompok warga meminta agar proses penggantian segera dimulai dalam surat resmi dukungan pembangunan jalan tol. Namun, karena hanya sebagian tanah mereka yang berhak mendapatkan ganti rugi pembangunan jalan tol, beberapa warga tetap merasa dirugikan dalam pembelian tanah ini. Ketidakmampuan masyarakat untuk menyepakati harga tanah yang diinginkan, yang meliputi bangunan, pohon, sumur, dan bangunan kecil milik warga, menyebabkan konfrontasi. Berbeda dengan temuan peneliti yang dilakukan di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten. Bahwasanya di desa tersebut masyarakat terdampak pembebasan lahan tidak merasa dirugikan dan tidak memperlakukan proyek pembangunan jalan tol Yogya-Solo tersebut. Karena pada saat rapat ataupun pertemuan yang dilakukan oleh kedua belah pihak terkait dirasa cukup terbuka dan adil sehingga terjadi kesepakatan yang dirasa adil dan transparan. Dan juga tidak ada konflik di dalam maupun di luar pertemuan mengenai pembebasan lahan tersebut.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Diyan Isnaeni pada tahun 2020 membahas mengenai pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol dalam perspektif hak menguasai negara. Pembangunan untuk kepentingan umum dengan tujuan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat menjadi salah satu dasar filosofis bagi pemerintah untuk melaksanakan pengadaan tanah, karena pemerintah memerlukan tanah untuk mewujudkan pembangunan di berbagai bidang. Tetapi ketersediaan tanah semakin terbatas, sehingga pelaksanaan pengadaan tanah menjadi terhambat, dan berdampak pada pelaksanaan pembangunan tidak dapat dilakukan tepat waktu sesuai jadwal yang telah ditentukan. Peneliti setuju dengan penelitian ini, karena pembangunan jalan tol merupakan salah satu proyek negara yang tujuannya untuk memajukan negara itu sendiri. Peneliti menemukan pendapat dari beberapa narasumber mereka setuju dengan adanya pembangunan ini karena masyarakat turut mendukung proyek negara.

Kemudian selanjutnya Penelitian dari Sumaryoto pada tahun 2010 membahas tentang Pembangunan infrastruktur jalan bebas hambatan atau jalan tol di suatu negara dapat digunakan sebagai indikator untuk melihat sejauh mana ekonomi suatu negara membaik, baik makro maupun mikro. Selain itu, industri jalan tol bisa juga dijadikan sebagai bukti dan kesiapan sebuah negara dalam menyongsong sebuah peradaban yang serba mudah dan

serba cepat dalam setiap melakukan aktivitas. Pemerintah mengklaim bahwa proyek Tol Trans-Jawa adalah proyek multimanfaat karena transportasi angkutan barang akan semakin efisien dengan waktu tempuh yang semakin cepat biaya transportasi yang semakin efisien akan berdampak pada nilai tambah berbagai komoditas, termasuk komoditas hasil pertanian. Peneliti menyimpulkan dari beberapa temuan yang ada jika hal tersebut memang benar adanya. Seperti narasumber yang sudah ditemui oleh peneliti di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten, berpendapat bahwa adanya jalan tol akan banyak berguna bagi siapapun khususnya dalam kemajuan infrastruktur negara. Masyarakat turut serta mendukung segala hal demi kemajuan Negara Indonesia ini.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Kembali pada pertanyaan penelitian yang mempertanyakan bagaimana makna pembangunan jalan tol oleh warga Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten dan bagaimana makna tersebut dikonstruksi oleh interaksi warga desa tersebut disimpulkan oleh peneliti sebagai berikut.

Dari hasil penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan, yang pertama masyarakat terdampak proyek pembangunan jalan tol Yogya-Solo khususnya yang berada di Desa Sidomulyo, Kecamatan Delanggu, Kabupaten Klaten memaknai pembangunan jalan tol sebagai suatu proyek negara yang harus didukung sepenuhnya oleh masyarakat karena dengan adanya pembangunan ini menjadi tolak ukur sejauh mana kemajuan perekonomian sebuah negara. Makna tersebut tentunya tidak datang secara tiba-tiba, melainkan dengan melalui banyak proses dan fase yang mereka lewati. Masyarakat terdampak tersebut beranggapan dengan dibangunnya proyek tol ini, turut mendukung kemajuan infrastruktur yang ada di Indonesia. Dan di dalam temuan yang ada, peneliti menemukan tidak ada permasalahan mengenai pembebasan lahan karena sudah mencapai kesepakatan yang telah disepakati kedua belah pihak dengan pertemuan yang telah diadakan. Harus diakui bahwa pemaknaan pembangunan jalan tol bersifat subjektif dan sangat bervariasi antara kelompok dan individu yang berbeda. Proses sosialisasi dan partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan jalan tol membantu memahami berbagai perspektif dan kepentingan yang terlibat dalam proyek tersebut.

Dari penelitian diatas, diketahui juga bahwa dampak yang ditimbulkan dari adanya proyek pembangunan jalan tol Yogya – Solo bukan merupakan dampak terhadap ekonomi masyarakat. Melainkan dampak terhadap lingkungan dan dalam kehidupan sehari-hari seperti contohnya jalan desa menjadi rusak akibat keluar masuknya kendaraan proyek, bila cuaca sedang panas debu banyak beterbangan, serta bila curah hujan sedang tinggi area persawahan menjadi terendam karena saluran irigasi tidak mampu menampung air hujan yang turun. Lalu mengenai kompensasi yang dilakukan oleh pihak proyek pembangunan

jalan tol Yogya – Solo dirasa tidak merugikan masyarakat terdampak khususnya yang berada di Desa Sidomulyo, Kec. Delanggu, Kab. Klaten. Masyarakat terdampak tersebut merasa bahwa uang ganti yang mereka terima sudah lebih dari cukup. Tanah yang terdampak pembebasan lahan pun bukan merupakan tanah yang mereka tinggali, melainkan areal persawahan yang digunakan untuk menanam berbagai tanaman pertanian. Sehingga masyarakat terdampak tidak ada yang berpindah tempat tinggal atas pembebasan lahan yang dilakukan. Selanjutnya interaksi yang dilakukan oleh masyarakat terdampak diluar pertemuan dengan pihak proyek pembangunan jalan tol dirasa kurang menjadi pengaruh yang besar dalam menjadi keputusan masyarakat terdampak dalam melepaskan lahannya guna pembebasan lahan. Pertemuan antara pihak proyek pembangunan jalan tol dengan masyarakat terdampak memiliki peran yang penting dalam menyelesaikan segala masalah yang ada.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan dalam penelitian ini adalah jarak yang lumayan jauh antara peneliti dengan narasumber yang menjadikan sedikit hambatan dalam melakukan penelitian ini. Jenis pendekatan penelitian yang dipilih memiliki keterbatasan dibandingkan pendekatan lain, seperti survei kuantitatif, studi etnografi lapangan, analisis tekstual, walking methodologies, metodologi sensoris, dsb. Lalu penyesuaian waktu dan keterbatasan waktu yang dimiliki oleh narasumber dengan peneliti sehingga harus menemukan waktu yang tepat. Selain itu peneliti tidak menemukan narasumber selain laki-laki, seperti remaja, ibu-ibu, dan anak-anak.

C. Saran

1. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan melibatkan narasumber yang lebih banyak agar riset selanjutnya dapat lebih dikembangkan lagi.
2. Bagi para masyarakat terdampak diharapkan bisa lebih memperbanyak interaksi mengenai hal tersebut agar lebih dapat memaknai apa arti dari adanya proyek pembangunan jalan tol ini.

DAFTAR PUSTAKA

Anwas, O. 2014. *Pemberdayaan Masyarakat di Era Global*. Bandung: Alfabeta.

Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang*. Yogyakarta : Graha Ilmu

Rizki, M Rananda. 2020. *Interaksi Simbolis Komunitas Barep (Bantul Reptil) Dalam Memaknai Pilek Ular Ball Python*. *Skripsi*. Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya. Universitas Islam Indonesia : Yogyakarta.

<https://dpmpt.kulonprogokab.go.id/detil/1305/titik-awal-jalan-tol-solo-yogya-kulon-progo-seksi-1-melalui-jembatan#>

<http://e-journal.unipma.ac.id/index.php/citizenship/article/view/1644/1381>

http://eprints.undip.ac.id/59760/2/Bab_II.pdf

<http://e-journal.unipma.ac.id/index.php/citizenship/article/view/1644/1381>

<http://e-journal.uajy.ac.id/9248/2/1TS14062.pd>

Dwi Rini Hartati Dan Wirawan Widiyanto, “Persepsi Masyarakat Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan Untuk Pembangunan Jembatan Selat Sunda”, *Jurnal Sosek Pekerjaan Umum*, Vol.7 No.2, Juli 2015, h. 134.

Blumer, Herbert. 1969. *Symbolic Interactionism Perspective and Method*. Prentice-Hall: New Jersey

Isnaeni 2020. *Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Tol Dalam Perspektif Hak Menguasai Negara*. Universitas Islam Malang Fakultas Hukum

Sumaryoto, 2010. *Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya*. Universitas Sebelas Maret Fakultas Teknik

Hariyati, Sinta. 2015. *Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jembatan Mahkota II Di Kota Samarinda*. Universitas Mulawarman Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

<https://www.rumah.com/panduan-properti/pembebasan-tanah-53890>

<https://money.kompas.com/read/2023/04/15/150331626/penggunaan-jalan-tol-dikenakan-biaya-berdasarkan-apa-saja?page=all>

https://www.pu.go.id/assets/images/pdf/Ntc_070704142624.pdf

Yuwono, Teguh. 2001. Manajemen Otonomi Daerah :Membangun Daerah Berdasarkan Paradigma Baru. Semarang: Ciyapps Diponegoro Universiti.

<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/15842/Kepemilikan-Tanah-Bagi-Warga-Negara-Asing-Atas-Tanah-di-Indonesia.html>

<https://indonesiare.co.id/id/article/jenis-jenis-kepemilikan-hak-atas-tanah#:~:text=Hak%20milik%20adalah%20hak%20kepemilikan,oleh%20perorangan%20atau%20badan%20hukum.>

<https://www.jsmm.co.id/detail/3-kontraktor-garap-tol-solo-jogja-yia-swasta-kuasai-51-persen-saham>

<https://delanggu.klaten.go.id/compro/geografi-dan-topografi>