

**HALAMAN PENGESAHAN
PENELITIAN DIPA FISIP**

- Judul Penelitian** : Pelepasan Hak Atas Tanah (Studi Kasus Mekanisme Pelaksanaan dan Sikap Proaktif Masyarakat Desa Agom, Kecamatan Kalianda dalam Pelaksanaan Pelepasan Hak Atas Tanah
- Bidang Penelitian** : Ilmu Sosial
- Ketua Tim Pengusul**
- a. Nama : Drs. Usman Raidar, M.Si.
b. Jenis Kelamin : Laki-laki
c. NIP/NIDN : 196011191988021001/001911605
d. Disiplin Ilmu : Sosiologi
e. Pangkat/Golongan : Pembina/IV a
f. Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
g. Fakultas / Jurusan : FISIP/Sosiologi
h. Alamat : Jl. Seroja No. 499, Bataranila, Lampung
i. Telp Kantor : (0721) 704656
j. HP/e-mail : 081369312233/usman.raidar@fisip.unila.ac.id
- Anggota Peneliti**
- a. Nama Lengkap : Drs. Ikram, M.Si/0002066212
Dr. Hartoyo, M.Si/001911605
Dra. Anita Damayanti, M.H/004036908
- Lokasi Penelitian** : Desa Agom, Kec. Kalianda, Kab Lampung Selatan
- Biaya yang Diusulkan** : Rp 10.000.000 (Sepuluh Juta Rupiah)

Bandar Lampung, 15 Agustus 2018

Ketua Jurusan Sosiologi

Drs. Ikram, M.Si
NIP 196106021989021001

Ketua Peneliti

Drs. Usman Raidar, M.Si
NIP 196011191988021001

Menyetujui, Ketua LPPM Universitas
Lampung



Warsono, Ph.D
NIP 196302161987031003

An. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kerjasama,



Drs. Susetyo, M.Si
NIP 195810041989021001

DIPA FISIP

LAPORAN PENELITIAN



Pelepasan Hak Atas Tanah
Studi Kasus Mekanisme Pelaksanaan dan Sikap Proaktif Masyarakat
dalam Pelaksanaan Pelepasan Hak Atas Tanah

Oleh :

Drs. Usman Raidar, M.Si (Ketua)
Drs. Ikram, M.Si (Anggota)
Dr. Hartoyo, M.Si (Anggota)
Dra. Anita Damayantie, MH (Anggota)
Asnani, S.Sos, M.Si (Anggota)

Dibiayai oleh Dana DIPA FISIP Universitas Lampung Dengan Nomor Kontrak:
501/UN26.16/KU.02.00.01/2018

JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
TAHUN 2018

**HALAMAN PENGESAHAN
PENELITIAN DIPA FISIP**

- Judul Penelitian** : Pelepasan Hak Atas Tanah (Studi Kasus Mekanisme Pelaksanaan dan Sikap Proaktif Masyarakat Desa Agom, Kecamatan Kalianda dalam Pelaksanaan Pelepasan Hak Atas Tanah
- Bidang Penelitian** : Ilmu Sosial
- Ketua Tim Pengusul**
- a. Nama : Drs. Usman Raidar, M.Si.
 - b. Jenis Kelamin : Laki-laki
 - c. NIP/NIDN : 196011191988021001/001911605
 - d. Disiplin Ilmu : Sosiologi
 - e. Pangkat/Golongan : Pembina/IV a
 - f. Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
 - g. Fakultas / Jurusan : FISIP/Sosiologi
 - h. Alamat : Jl. Seroja No. 499, Bataranila, Lampung
 - i. Telp Kantor : (0721) 704656
 - j. HP/e-mail : 081369312233/usman.raidar@fisip.unila.ac.id
- Anggota Peneliti**
- a. Nama Lengkap : Drs. Ikram, M.Si/0002066212
Dr. Hartoyo, M.Si/001911605
Dra. Anita Damayanti, M.H/004036908
- Lokasi Penelitian** : Desa Agom, Kec. Kalianda, Kab Lampung Selatan
- Biaya yang Diusulkan** : Rp 10.000.000 (Sepuluh Juta Rupiah)

Bandar Lampung, 15 Agustus 2018

Ketua Jurusan Sosiologi

Ketua Peneliti

Drs. Ikram, M.Si
NIP 196106021989021001

Drs. Usman Raidar, M.Si
NIP 196011191988021001

Menyetujui, Ketua LPPM Universitas
Lampung

An. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kerjasama,

Warsono, Ph.D
NIP 196302161987031003

Drs. Susetyo, M.Si
NIP 195810041989021001

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Negara berkembang seperti Indonesia juga membutuhkan kondisi infrastruktur yang memadai seperti negara maju. Indonesia termasuk negara dengan jumlah penduduk yang banyak dan pertumbuhan penduduk yang pesat. Pertumbuhan penduduk Indonesia semakin tahun semakin meningkat. Jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2010 sebanyak 237.641.326 jiwa. Peningkatan penduduk yang ada berdampak pada peningkatan penggunaan lahan dan kepemilikan kendaraan pribadi (BPS, 2010).

Kondisi lalu lintas yang semakin dipadati oleh beribu-ribu kendaraan bermotor, baik kendaraan beroda dua maupun kendaraan roda empat. Kepadatan yang terjadi seperti itu dapat menimbulkan suatu masalah, yaitu kemacetan. Kemacetan dapat membuat masyarakat membuang waktu dengan sia-sia hingga dapat menyebabkan stres. Arus lalu lintas yang lancar merupakan suatu kebutuhan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sosial dan politik dalam kondisi penduduk yang kian padat. Artinya, seiring dengan kondisi jumlah penduduk yang kian meningkat, kebutuhan infrastruktur jalan juga akan terus meningkat.

Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak, untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian nasional, menyejahterakan masyarakat, dan meningkatkan daya saing Indonesia dalam persaingan global (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015).

Saat ini di Indonesia, infrastruktur jalan tol dirasa masih kurang apabila dibandingkan dengan negara lainnya di Asia, seperti Jepang, Malaysia, Korea dan China. Mengingat banyaknya jumlah penduduk di Indonesia dan banyaknya kepemilikan kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan pembangunan infrastruktur jalan tol yang memadai.

Menghadapi kondisi seperti itu, pemerintah mulai menunjukkan perhatian yang serius terhadap pembangunan infrastruktur. Ada dua hal yang perlu segera dilakukan oleh pemerintah bersama-sama dengan pihak swasta dalam memperbaiki kondisi infrastruktur di dalam negeri, yakni membangun infrastruktur baru dan memperbaiki infrastruktur yang sudah ada. Pemerintah meyakini bahwa mutu infrastruktur dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, investasi asing, pengentas kemiskinan dan mutu lingkungan hidup.

Salah satu perhatian pemerintah yang sedang dijalankan terkait dengan membangun infrastruktur baru adalah pembangunan Jalan Tol, di antaranya Jalan Tol Trans Sumatera. Jalan Tol Trans Sumatera dibangun dari Provinsi Lampung hingga Provinsi Banda Aceh dengan perkiraan sepanjang 2.048 kilometer. Proyek Pembangunan jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung dimulai dari Pelabuhan Bakauheni, Kabupaten Lampung Selatan hingga Terbanggi Besar, Kabupaten Lampung Tengah diperkirakan sepanjang 140,41 kilometer dengan lebar jalan 120 meter dan luas total lahan yang diperlukan adalah 2.670 hektare.

Kementerian Pekerjaan Umum menyatakan bahwa pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini menggunakan konsep *High Grade Highway* (HGH). Dalam konsep HGH ini akan menghubungkan 8 (delapan) Pusat Kegiatan Nasional, 6 (enam) pelabuhan udara, dan 7 (tujuh) pelabuhan utama (Sutaryana, 2015).

Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan menjaga keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Selain itu tujuan dari dibangunnya jalan tol yakni untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, seperti di Pulau Sumatera (Perpres No. 15 Tahun 2005).

Jalan Tol Trans Sumatera berperan penting dalam pendukung pembangunan nasional serta mempunyai kontribusi terbesar dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri. Transportasi jalan semakin diperlukan untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan antar wilayah, antar perkotaan dan antar perdesaan serta mempercepat pengembangan wilayah dan mempercepat hubungan antar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (Bappenas, 2004).

Lahan yang dibutuhkan dalam pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera tidaklah sedikit. Sudah pasti tanah milik pemerintah tidaklah cukup untuk memenuhi kebutuhan tanah dalam pembangunan. Tentunya tanah milik masyarakat juga harus direlakan (Antara, 2015). Meskipun lahan sebagai sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarganya, investasi sebagai penunjang kehidupannya dimasa yang akan datang, bahkan tempat tinggal untuk setiap keluarga. Masyarakat tersebut harus “rela” melepaskan tanah berharga milik mereka untuk pembangunan jalan tol.

Proses pembebasan lahan pada proyek-proyek pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah biasanya menimbulkan konflik. Seperti hambatan yang terjadi pada

pembangunan Jembatan Suramadu dalam pembebasan lahan mengakibatkan jangka waktu penyelesaian cukup lama, yaitu hingga 19 tahun.

Dalam proses pelepasan hak atas tanah dalam pembangunan Jembatan Suramadu ini menimbulkan konflik antara masyarakat Madura dengan Pemerintah Daerah setempat. Beberapa pemicu timbulnya konflik pelepasan hak atas tanah ini diantaranya adalah (1) ganti rugi yang tidak memadai, (2) proses pelepasan hak atas tanah yang tidak demokratis dan cenderung manipulatif, (3) penolakan pemilik tanah untuk menyerahkan tanahnya, dan (4) penggunaan unsur kekerasan dalam proses pembebasan tanah serta ketidakpastian hidup masyarakat pasca pengusuran (Basri, 2013).

Peristiwa konflik dalam pelepasan hak atas tanah untuk kepentingan umum tidak hanya terjadi dalam proses pembangunan Jembatan Suramadu ini saja, namun di daerah lain dan diberbagai macam proyek pembangunan lainnya juga sering muncul konflik antara masyarakat dengan pemerintah dalam pelepasan hak atas tanah. Namun, peristiwa konflik yang sering ditemukan seperti kasus kasus pada umumnya, tidak ditemukan pada proses pembangunan jalan Tol Trans Sumatera di Lampung, khususnya di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Lampung Selatan.

Masyarakat Desa Agom sangat mendukung pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Masyarakat Desa Agom yang tanahnya harus direlakan demi kepentingan umum ini sangat proaktif dalam proses pelepasan hak atas tanah. Masyarakat Desa Agom telah memahami bahwa tanah yang berada dalam kawasan Negara Kesatuan Republik Indonesia ini adalah seutuhnya milik Indonesia. Tidak ada protes atau penolakan dari pihak masyarakat dalam proses pembebasan lahan tersebut. Masyarakat Desa Agom juga memiliki pengetahuan dan kesadaran terhadap hukum

pengadaan tanah ini, sehingga mereka mengikuti seluruh prosedur yang telah ditetapkan.

Dengan fenomena yang tidak biasa seperti ini, menarik untuk diteliti dan dikajilebih mendalam mengenai bagaimana mekanisme dan hambatan-hambatan dalam proses pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, khususnya di Desa Agom yang tidak menimbulkan konflik. Secara khusus penelitian ini akan mengkaji tentang faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka dapat ditarik suatu rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana mekanisme pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan?
2. Apa saja hambatan yang timbul dalam mekanisme pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan?
3. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat Desa Agom dalam proses pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui mekanisme pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan.
2. Untuk mengetahui hambatan yang timbul dalam mekanisme pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan.
3. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat Desa Agom bersikap proaktif dalam proses pelaksanaan pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Secara Akademik

Memberikan sumbangan pemikiran dan praktek Ilmu Sosiologi khususnya, Manajemen Konflik dan Sosiologi Pembangunan.

2. Secara Praktis

Dapat memberikan manfaat sebagai data awal untuk melakukan penelitian lebih lanjut dalam bidang kajian yang sama atau dalam kajian bidang yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini dan diharapkan dapat memberikan sumbangan saran dan informasi kepada pemerintah Provinsi Lampung dalam melakukan proses pelepasan hak tanah pada proyek lainnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. PELEPASAN HAK ATAS TANAH

1. Pengertian Pengadaan Tanah

Secara garis besar dikenal ada 2 (dua) jenis pengadaan tanah, pertama pengadaan tanah untuk kepentingan pemerintah yang terdiri dari kepentingan umum, sedangkan yang kedua pengadaan tanah untuk kepentingan swasta yang meliputi kepentingan komersial dan bukan komersial atau bukan sosial. Ismaya (2013:164) mengatakan bahwa pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak.

Menurut Pasal 1 ayat (2) Perpres Nomor 71 Tahun 2012 pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak. Artinya, tidak ada cara lain selain memberi ganti kerugian yang sesuai kepada pihak yang berhak atau memiliki obyek pengadaan tanah tersebut.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pihak yang memiliki sesuatu atas obyek pengadaan tanah harus menerima ganti kerugian atas obyek pengadaan tanah tersebut berupa ganti kerugian. Obyek atas pengadaan tanah adalah seperti tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan, tanaman, benda yang berkaitan dengan tanah, atau lainnya yang dapat dinilai (Ismaya, 2013:165).

2. Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum

Menurut Ismaya (2013:165) kepentingan umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Tercantum didalam UU Nomor 2 Tahun

2012 dikatakan bahwa pengadaan tanah untuk kepentingan umum bertujuan menyediakan tanah bagi pelaksanaan pembangunan guna meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa, negara, dan masyarakat dengan tetap menjamin kepentingan hukum pihak yang berhak.

Tahapan untuk melakukan pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang di jelaskan pada Pasal 2 Perpres Nomor 71 Tahun 2012 adalah perencanaan, persiapan, pelaksanaan dan penyerahan hasil. Tahapan pengadaan tanah untuk kepentingan umum tersebut harus dilaksanakan berdasarkan asas kemanusiaan, keadilan, kemanfaatan, kepastian, keterbukaan, kesepakatan, keikutsertaan, kesejahteraan, keberlanjutan dan keselarasan.

Oleh sebab itu, maka dapat disimpulkan yang dimaksud kepentingan umum adalah kepentingan bersama, bukan hanya kepentingan negara atau bangsa saja melainkan kepentingan masyarakat juga. Tanpa menghilangkan atau melupakan kepentingan hukum pihak yang berhak dan pembangunan untuk kepentingan umum bertujuan meningkatkan kesejahteraan seluruh pihak.

3. Dasar Hukum Pengadaan Tanah

Dasar hukum yang digunakan dalam rangka pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan adalah:

- a. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- b. Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

4. Mekanisme Pengadaan Tanah

Berdasarkan acuan dasar hukum pengadaan tanah untuk pembangunan kepentingan umum yang berlaku, maka mekanisme pengadaan tanah untuk pembangunan kepentingan umum melalui tahapan-tahapan sebagai berikut:

a. Tahap Perencanaan Pengadaan Tanah

Pada tahap awal, instansi yang membutuhkan tanah harus membuat perencanaan pengadaan tanah. Dokumen perencanaan pengadaan tanah ini paling sedikit memuat:

- 1) Maksud dan tujuan rencana pembangunan;
- 2) Letak tanah;
- 3) Luas tanah yang dibutuhkan;
- 4) Gambaran umum status tanah;
- 5) Perkiraan waktu pelaksanaan pengadaan tanah;
- 6) Perkiraan jangka waktu pelaksanaan pembangunan; dan
- 7) Rencana penganggaran (Ismaya, 2013:169)

b. Tahap Persiapan Pengadaan Tanah

Setelah dokumen perencanaan pengadaan tanah disusun, instansi yang memerlukan tanah dan pemerintah provinsi melakukan tiga tahap selanjutnya yaitu sebagai berikut:

1) Sosialisasi Rencana Pembangunan

Sosialisasi rencana pembangunan disampaikan kepada masyarakat pada rencana lokasi pembangunan untuk kepentingan umum, baik langsung maupun tidak langsung.

2) Pendataan Awal Lokasi Rencana Pembangunan

Pendataan awal lokasi rencana pembangunan meliputi kegiatan pengumpulan data awal pihak yang berhak dan obyek pengadaan tanah. Pendataan awal dilaksanakan

dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja sejak pemberitahuan rencana pembangunan. Hasil pendataan awal lokasi rencana pembangunan digunakan sebagai data untuk pelaksanaan konsultasi publik rencana pembangunan.

c. Tahap Pelaksanaan Pengadaan Tanah

Dalam Pasal 27 sampai dengan Pasal 47 UU Nomor 2 Tahun 2012 dijelaskan bahwa berdasarkan hasil penetapan lokasi pembangunan untuk kepentingan umum, Instansi yang memerlukan tanah mengajukan pelaksanaan pengadaan tanah kepada Lembaga Pertanahan. Pelaksanaan pengadaan tanah meliputi:

1. Pengumpulan data kepemilikan masyarakat berdasarkan ukuran dan pemetaan bidang tanah yang dimiliki
2. Penilaian ganti kerugian untuk pelepasan hak atas tanah
3. Musyawarah tentang penetapan besaran ganti kerugian
4. Pemberian ganti kerugian kepada masyarakat yang terkena pembebasan lahan

d. Tahap Penyerahan Hasil Pengadaan Tanah

Dalam Pasal 48 sampai dengan Pasal 50 UU Nomor 2 Tahun 2012 dijelaskan bahwa Lembaga Pertanahan menyerahkan hasil pengadaan tanah kepada Instansi yang memerlukan tanah setelah:

- a) Pemberian ganti kerugian kepada pihak yang berhak dan pelepasan hak dilaksanakan; dan/atau
- b) Pemberian ganti kerugian telah dititipkan di Pengadilan Negeri.

Instansi yang memerlukan tanah dapat mulai melaksanakan kegiatan pembangunan setelah dilakukan serah terima hasil pengadaan tanah. Pengadaan tanah untuk kepentingan umum karena keadaan mendesak akibat bencana alam, perang, konflik sosial yang meluas, dan wabah penyakit dapat langsung dilaksanakan

pembangunannya setelah dilakukan penetapan lokasi pembangunan untuk kepentingan umum. Sebelum penetapan lokasi pembangunan untuk kepentingan umum terlebih dahulu disampaikan pemberitahuan kepada pihak yang berhak. Dalam hal terdapat keberatan atau gugatan atas pelaksanaan pengadaan tanah, Instansi yang memerlukan tanah tetap dapat melaksanakan kegiatan pembangunan. Instansi yang memperoleh tanah wajib mendaftarkan tanah yang telah diperoleh sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

5. Sumber Pendanaan Pengadaan Tanah

Sesuai dengan apa yang tertuang dalam Pasal 52 ayat (1) dan (2) UU Nomor 2 Tahun 2012, pendanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan/atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Dalam hal Instansi yang memerlukan tanah Badan Hukum Milik Negara/Badan Usaha Milik Negara yang mendapatkan penugasan khusus sesuai dengan peraturan perundang undangan, pendanaan bersumber dari internal perusahaan atau sumber lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pendanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum dilakukan oleh instansi dan dituangkan dalam dokumen penganggaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dana pengadaan tanah tersebut meliputi dana perencanaan, persiapan, pelaksanaan, penyerahan hasil, administrasi dan pengelolaan, serta sosialisasi.

B. TINJAUAN PEMBANGUNAN JALAN TOL

1. Pengertian Jalan Tol

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol (Undang-undang nomor 38 tahun 2004). Menurut Pasal 43 ayat (1) dijelaskan bahwa jalan tol diselenggarakan untuk:

- a. memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang
- b. meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi
- c. meringankan beban dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan
- d. meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan

Jalan tol yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan umum adalah jalan lintas alternatif. Jalan tol harus mempunyai spesifikasi dan pelayanan yang lebih tinggi daripada jalan umum yang ada. Pengusahaan jalan tol dilakukan oleh Pemerintah dan/atau badan usaha yang memenuhi persyaratan. Wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada Pemerintah yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan jalan tol. Rencana umum jaringan jalan tol merupakan bagian tak terpisahkan dari rencana umum jaringan jalan nasional yang dilakukan oleh Pemerintah. Pengusahaan jalan tol dilaksanakan dengan maksud untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian jaringan jalan nasional (Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004).

2. Manfaat Jalan Tol

Pembangunan jalan tol sebagai jalan nasional yang dapat menjaga kesatuan nasional memiliki beberapa manfaat, yaitu sebagai berikut:

- a. Pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi.

- b. Meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang.
- c. Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol.
- d. Badan usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol (Badan Pengatur Jalan Tol, 2014).

C. HAMBATAN DALAM MEKANISME PELEPASAN HAK ATAS TANAH

Tidak adanya konflik yang berkepanjangan bukan penentu kelancaran dalam proses pelepasan hak atas tanah. Pada saat proses pelepasan hak atas tanah pasti ditemukan hambatan-hambatan sebagai berikut:

1. Bukti kepemilikan tanah
2. Para pemilik bidang tanah tidak hadir sesuai dengan jadwal pengumpulan data fisik bidang tanah
3. Sulitnya koordinasi karena sebagian para pemilik bidang tanah berdomisili di luar wilayah desa.
4. Tanah yang dalam status sengketa (Oktaviana, 2015:16-17)

D. SIKAP PROAKTIF MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN

Konsep pembangunan merupakan konsep yang sangat multi dimensional, yang mengacu kepada serangkaian karakteristik dan segenap aspek kehidupan, baik aspek politik, ekonomi maupun sosial. Menurut Todaro pembangunan adalah proses multidimensi yang mencakup perubahan-perubahan penting dalam struktur sosial, sikap rakyat dan lembaga-lembaga nasional dan juga akselerasi pertumbuhan ekonomi, pengurangan kesenjangan dan pemberantasan kemiskinan (Nur, 2014:2).

Pemerintah dalam menjalankan proses pembangunan sangat membutuhkan dukungan dari masyarakat agar pembangunan tersebut berjalan dengan lancar. Lubis

(2009:181) dalam menentukan keputusan publik tentang proses pembangunan sangat bergantung pada kesadaran masyarakat untuk mau melibatkan diri. Dalam suatu sistem publik kepentingan yang berkembang akan sangat beragam. Masyarakat sebagai elemen terbesar dalam suatu sistem publik atau sistem kehidupan dalam suatu negara seringkali terbentur ketika berhadapan dengan pemerintah yang dianggap sebagai perwujudan negara itu sendiri.

Faktor-faktor pengaruh sikap proaktif masyarakat dalam pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Kualitas Layanan Publik (*Public Service Quality*)

Ketidajelasan prosedur atas penyelesaian suatu layanan masyarakat oleh dinas atau unit kerja dapat membuat masyarakat menolak terjadinya pembangunan (Lubis, 2009:186). Pada dasarnya sistem birokrasi yang positif akan membentuk birokrasi menjadi lebih efisien, rasional dan efektif. Selain itu, komponen penting dari kualitas layanan publik lainnya adalah komunikasi, dengan adanya proses komunikasi yang baik maka akan berfungsi menumbuhkan, memelihara dan mengembangkan nilai-nilai positif. Pihak pemerintah melakukan komunikasi partisipatoris dapat mengubah masyarakat secara kolektif (Supriyadi, 2010:161-162). Artinya, untuk mendapatkan dukungan dari masyarakat sangat diperlukan kejelasan dari pihak pemerintah mengenai prosedur atau transparansi, sistem birokrasi yang mudah dan komunikasi dalam proses pembangunan.

Pelayanan yang berkualitas harus dapat memberikan rasa keamanan,kenyamanan, kelancaran dan kepastian hukum. Kualiatas pelayanan dapat diukur dengan kemampuan memberikan pelayanan yang memuaskan, dapat memberikan

pelayanan dengan tanggapan, kemampuan, kesopanan dan sikap dapat dipercaya yang dimiliki oleh pemerintah (Sari dkk, 2015:76).

2. Pengaruh Gaya Kepemimpinan Kepala Desa atau Kepala Camat

Akuntabilitas dapat pula menjadi indikator penting kemampuan suatu pemerintahan memperoleh kepercayaan dari masyarakatnya. Kepemimpinan akan memegang posisi penting dalam menata dan mengatur organisasi dalam rangka pembangunan. Kepemimpinan Lurah atau Kepala Desa yang baik dapat menjadi satu parameter yang tidak dapat dipisahkan dari kuat atau lemahnya partisipasi masyarakat. Akuntabilitas menjadi semacam kewajiban moral (*moral obligation*) dari para pemimpin yang dipilih secara absah oleh pendukungnya atau rakyatnya. Keyakinan masyarakat akan akuntabilitas seorang pemimpin akan diikuti dengan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap keputusan yang telah dibuat oleh sang pemimpin (Lubis, 2009:185 ; Supriyadi, 2010:162).

3. Sanksi

Dengan adanya pemaksaan (*coercion*) masyarakat taat pada aturan hukum karena takut adanya sanksi dari pihak yang lebih kuat atau pemerintah. Menurut Hobbes, masyarakat secara alamiah memerlukan penguasa kuat yang mampu mengatasi semuanya. Masyarakat yang kedudukannya lemah terkadang mendukung program pemerintah karena takut akan sanksi yang akan diterimanya (Sefriani, 2011:422-423).

4. Pemahaman Terhadap Pentingnya Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Dewasa ini masyarakat telah mengetahui dan paham akan tujuan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Masyarakat paham dengan adanya pembangunan

nasional dapat menciptakan pertumbuhan ekonomi, pemerataan hasil pembangunan, dan stabilitas ekonomi yang dinamis, termasuk didalamnya pemerataan pendapatan antar daerah atau wilayah (Yulianita, 2009:1). Masyarakat juga paham dan meyakini bahwa dengan adanya pembangunan kepentingan umum dapat menguntungkan diri sendiri dan khalayak umum (Sefriani, 2011: 423).

5. Kesadaran Masyarakat Untuk Mentaati Hukum

Indonesia merupakan salah satu negara hukum yang dimana segala sesuatunya telah diatur didalamnya. Selaku warga negara Indonesia sudah selayaknya untuk menaati segala aturan yang ada. Kesadaran untuk menaati hukum ini timbul karena adanya keyakinan dari masyarakat. Masyarakat menaati aturan hukum bukan karena takut akan sanksi atau hitungan ganti rugi tapi benar-benar atas dasar keyakinan (*internal sense of obligation*) masyarakat sendiri bahwa aturan itu menimbulkan kewajiban yang harus ditaatinya (Sefriani, 2011:423-424).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Penelitian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat terhadap pelepasan hak atas tanah dalam pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah instrumen kunci pengumpulan data dari penelitian ini tidak dipandu oleh teori tetapi dipandu oleh fakta-fakta yang ditemukan. Hasil akhir dari penelitian kualitatif ini menghasilkan data atau informasi yang bermakna bahkan hipotesis atau ilmu baru yang dapat mengatasi masalah (Sugiyono, 2008:1).

Menurut Direktorat Tenaga Kependidikan (2008) penelitian kualitatif bertujuan untuk (1) mendeskripsikan suatu proses kegiatan berdasarkan apa yang terjadi dilapangan, (2) menganalisis dan menafsirkan suatu fakta, gejala, dan peristiwa yang terjadi di lapangan, (3) menyusun hipotesis berkenaan dengan konsep dan prinsip suatu bidang kajian berdasarkan data dan informasi yang didapat. Penelitian kualitatif memiliki daya tarik dalam meneliti fakta-fakta dengan menggunakan strategi (Gunawan, 2014:105-106).

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus, yakni penelitian yang bertujuan untuk (1) mengembangkan suatu register tentang fakta atau peristiwa secara urut dimana peristiwa itu terjadi, (2) menggambarkan atau mengarkteristikan, (3) memberikan pengetahuan atau mengajarkan, (4) untuk membuktikan. Tujuan digunakannya pendekatan studi kasus adalah agar pemahaman

atas permasalahan yang diteleti dapat dijelaskan lebih mendalam dan komprehensif oleh peneliti (Ahmadi, 2014:70).

Permasalahan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui secara mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat Desa Agom dalam pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Disamping itu akan dibahas juga tentang mekanisme pelepasan hak atas tanah dan hambatan yang timbul dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah.

B. LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian dilakukan di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan. Alasan peneliti memilih lokasi penelitian di Desa Agom dikarenakan desa ini merupakan pintu masuk dan keluar dari dan ke Bandar Lampung. Melihat dari fakta tersebut, sangat tepat untuk dilakukakan penelitian terkait sikap proaktif masyarakat dalam mendukung kelancaran pembangunan jalan tol ini.

C. FOKUS PENELITIAN

Fokus penelitian dilakukan pada awal penelitian karena fokus penelitian memberikan batasan-batasan hal yang akan diteliti. Fokus penelitian berfungsi memberikan arahan selama proses penelitian, khususnya pada proses pengumpulan data untuk mendapatkan data yang relevan dengan penelitian. Pada penelitian ini peneliti akan berfokus pada bagaimana mekanisme pelepasan hak atas tanah dalam pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, faktor faktor apa saja yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah, dan hambatan apa saja yang ditemui pada saat proses pelepasan hak atas tanah (Suyanto, 2011:171).

Fokus dalam penelitian ini yaitu:

1. Mekanisme Pelepasan Hak Atas Tanah

a. Tahap Perencanaan

1. Menentukan letak dan luas tanah yang dibutuhkan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera

b. Tahap Persiapan

1. Membentuk Tim Satgas
2. Sosialisasi Rencana Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
3. Pendataan Awal Lokasi
4. Konsultasi Publik
5. Surat Keputusan Gubernur Tentang Penetapan Lokasi (Penlok)

c. Tahap Pelaksanaan

1. Membentuk Tim Satgas
2. Pengumpulan Data Kepemilikan Masyarakat
3. Penilaian Ganti Kerugian Untuk Tanah Yang akan dibebaskan
4. Musyawarah Tentang Penetapan Besaran dan Bentuk Ganti Kerugian
5. Pemberian Ganti Kerugian Kepada Masyarakat Yang Terkena Pembebasan Lahan

d. Tahap Penyerahan Hasil

2. Hambatan Dalam Mekanisme Pelepasan Hak Atas Tanah

- a. Proses pendataan kepemilikan tanah masyarakat
- b. Koordinasi dengan masyarakat yang berdomisili diluar desa
- c. Ketidaktepatan waktu masyarakat dalam mengumpulkan data kepemilikan tanah
- d. Bukti kepemilikan tanah masyarakat

3. Sikap Proaktif Masyarakat dalam Pembangunan

- a. Kebijakan Ganti Rugi Yang Menguntungkan
- b. Pemahaman Terhadap Pentingnya Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
(Jalan Tol Trans Sumatera)
- c. Kualitas Layanan Publik
 1. Transparansi mekanisme pemberian ganti rugi
 2. Komunikasi dua arah yang dilakukan oleh tim pelepasan hak atas tanah
- d. Peran Kepala Desa
- e. Pemaksaan atau takut pada sanksi yang berlaku

D. TEKNIK PENENTUAN INFORMAN

Informan (narasumber) adalah orang yang mengetahui serta memiliki informasi yang luas terkait dengan permasalahan yang akan diteliti. Keberadaan atau peran informan dalam suatu penelitian sangat vital, karena dari informanlah peneliti mendapatkan informasi tentang suatu yang menarik untuk diteliti lebih lanjut. Teknik penentuan informan yang digunakan dalam penelitian adalah dengan teknik *purposive* yaitu penentuan informan dengan pertimbangan dan tujuan tertentu (Sugiyono, 2014:52).

Kriteria informan dalam penelitian ini adalah meliputi berapa hal diantaranya;

1. Warga yang terkena pembebasan lahan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Dimana warga tersebut dipilih berdasarkan variasi luas tanah yang dimiliki dan variasi latar belakang pekerjaan.
2. Tim pelepasan tanah yang melakukan proses pelepasan hak tanah dari awal hingga akhir.

3. Individu yang memiliki informasi mengenai mekanisme pelepasan hak atas tanah di Desa Agom

Dalam penelitian ini, informan terdiri dari tujuh orang dengan rincian profil masing-masing informan:

1. Tim pembebasan lahan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Lampung, kepala urusan tata usaha. Bertugas mengontrol kerja tim persiapan dan tim pengadaan tanah dalam menjalankan tugasnya.
2. Kepala Desa Agom yang juga termasuk kedalam tim satuan tugas pelepasan hak atas tanah dari desa untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.
3. Warga Desa Agom yang terkena dampak dari adanya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Rumah miliknya harus direlakan demi pembangunan jalan tol.
4. Tokoh masyarakat yang keberadaannya cukup terpandang ditengah masyarakat Desa Agom. Memiliki lahan investasi yang direlakan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.
5. Warga yang tinggal di Desa Agom yang memiliki lahan yang direlakan untuk pembangunan jalan tol.
6. Kepala dusun yang berada di Desa Agom. Aktif mengikuti tahapan dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah di Desa Agom, seperti pendataan awal lokasi dan musyawarah penetapan dan bentuk ganti rugi.

E. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut;

1. Wawancara Mendalam (*Indepth Interview*)

Wawancara mendalam merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara melakukan tanya jawab sambil bertatap muka antara informan dan pewawancara. Wawancara tidak hanya dilakukan dalam satu kali atau dua kali melainkan dilakukan secara berulang-ulang. Dengan melakukan wawancara mendalam diharapkan akan mendapatkan informasi yang lengkap dan sedalam mungkin (Bungin, 2011:101).

Wawancara mendalam merupakan bentuk komunikasi antara penelitian dengan subjek yang diteliti dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan dalam mencari informasi berdasarkan tujuan. Wawancara dapat dilakukan secara formal dan informal (terjadwal dan tidak terjadwal) di tempat resmi dan di tempat umum atau tidak resmi (Ahmadi, 2014:119).

Peneliti mengajukan pertanyaan-pertanyaan bersifat terbuka kepada informan mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan mekanisme pelepasan hak atas tanah, hambatan dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah dan faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Peneliti tidak membatasi jawaban yang diberikan oleh informan sehingga informasi yang didapatkan akan lengkap dan mendalam.

2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu teknik mengumpulkan data yang berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan, cerita, biografi, peraturan dan kebijakan(Sugiyono,2014: 82).

Dokumentasi merupakan cara pengumpulan data melalui peninggalan tertulis terutama berupa arsip-arsip dan termasuk juga buku-buku mengenai pendapat, dalil yang berhubungan dengan masalah penyelidikan. Sumber dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya arsip-arsip yang dimiliki warga, pemerintah desa dan instansi (Nawawi, 1993:133).

Dalam penelitian ini peneliti mengumpulkan arsip milik pemerintah desa yang berhubungan dengan mekanisme pelepasan hak atas tanah, seperti data kepemilikan tanah masyarakat berdasarkan ukuran, daftar hadir sosialisasi, berita acara konsultasi publik. Selain itu, peneliti juga akan mendokumentasikan beberapa foto rumah milik masyarakat yang akan digunakan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.

F. SUMBER DATA

1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari obyek atau subjek yang akan diteliti. Dalam penelitian ini data primer akan didapatkan secara langsung oleh peneliti berdasarkan hasil wawancara yaitu informasi yang dilontarkan oleh para informan.

2. Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada (peneliti sebgaitangan kedua). Data sekunder yang

digunakan peneliti berupa arsip pemerintah desa, catatan peneliti lapangan, foto-foto bidang tanah milik masyarakat yang akan digunakan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, serta berita media *online*.

G. TEKNIK ANALISIS DATA

Sugiyono (2014:89) menyatakan bahwa analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang telah diperoleh melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan ke dalam unit unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah difahami oleh diri sendiri dan orang lain.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan model analisis seperti yang telah diberikan oleh Miles dan Huberman (Sugiyono, 2014:91), yaitu:

1. Reduksi Data

Data yang diperoleh di lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu perlu dicatat secara teliti dan rinci. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal hal yang pokok, memfokuskan pada hal hal yang penting, dicari tema dan polanya. Data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

2. Penyajian Data

Setelah direduksi, maka langkah berikutnya adalah penyajian data. Penyajian data dalam penelitian kualitatif bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sebagainya. Miles dan Huberman (1984)

menyatakan: *“the most frequent form of display data for qualitative research data in the past has been narrative text”*, dijelaskan bahwa yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks bersifat naratif.

3. Verifikasi Data dan Menarik Kesimpulan

Langkah ketiga adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Namun bila kesimpulan memang telah didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang dapat dipercaya.

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah yang dapat menjawab rumusan masalah yang sudah dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan.

Tahapan-tahapan dalam analisis data di atas merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan, sehingga saling berhubungan antara tahapan satu dan tahapan yang lainnya. Analisis dilakukan secara berkesinambungan dari awal sampai akhir penelitian, untuk mengetahui bagaimana mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan jalan tol dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah.

BAB IV

GAMBARAN DAERAH PENELITIAN

A. DESA AGOM

Nama Desa Agom berasal dari sebuah nama seorang bernama Agam. Sebelum menjadi sebuah desa, Agom adalah sebuah dusun. Tahun 2002 Dusun Agom menjadi sebuah Desa namun masih menginduk pada Desa Kedaton. Kemudian desa Agom kecamatan Kalianda baru dibentuk secara resmi berdasarkan Surat Keputusan Bupati Lampung Selatan Nomor 19 Tahun 2002 Tanggal 21 Mei 2002. Tahun 2004 Desa agom menjadi Bagian dari Kecamatan Way Panji dan Kepala Desa pertama yang menjabat adalah Kustam Efendi sampai dengan Tahun 2009. Selanjutnya diadakan pemilihan Kepala Desa untuk yang kedua kali pada tahun 2010 dan terpilih Muchsin Syakur yang sampai saat ini menjabat sebagai Kepala Desa Agom.

Secara administratif pemerintahan, Desa Agom merupakan bagian wilayah Kecamatan Kalianda Kabupaten Lampung Selatan. Desa Agom memiliki 5 (lima) dusun dengan 17 Rumah Tangga (RT), yaitu Dusun I Sukajaya (2 RT), Dusun II Agom (4 RT), Dusun III Banyumas (3 RT), Dusun IV Waringin Harjo (4 RT), dan yang terakhir yaitu Dusun V Kenihai (4 RT) dengan luas wilayah sebagai berikut :

- a. Pemukiman dan Perumahan (124 Ha);
- b. Pertanian Persawahan (375 Ha);
- c. Ladang (125 Ha);
- d. Perkantoran (0,25 Ha);
- e. Prasarana umum lainnya (5,75 Ha).

Desa Agom memiliki batas-batas wilayah yaitu :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Desa Taman Agung, Kecamatan Kalianda;

- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Desa Merak Belantung, Kecamatan Kalianda;
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Desa Taman Agung, Kecamatan Kalianda;
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Desa Suka Tani, Kecamatan Kalianda.

Desa Agom memiliki sejumlah sarana yang mendukung berjalannya proses pembangunan. Proses pembangunan Desa diawali dari musyawarah yang dihadiri oleh tokoh-tokoh masyarakat, tokoh agama ketua RT/RW, Pemerintah desa beserta anggota BPD dalam rangka penggalan gagasan. Dari penggalan gagasan tersebut dapat diketahui permasalahan yang ada di Desa dan kebutuhan apa yang diperlukan oleh masyarakat sehingga aspirasi dari seluruh lapisan masyarakat bias tertampung. Sarana yang ada yakni sarana pemerintahan, sarana pendidikan, sarana peribadatan dan sarana kesehatan. Sarana pemerintahan yaitu kantor Kepala Desa yang berjumlah satu unit dengan peralatan dan perlengkapan kantor. Desa Agom memiliki 2 (dua) unit Taman Kanak-Kanak (TK) atau PAUD yang terletak di Dusun Agom dan Dusun Waringin Harjo. Selain itu, Desa Agom memiliki 2 (dua) unit Sekolah Dasar yang masing-masing terletak di Dusun Waringin Harjo, dan Dusun Sukajaya. Sedangkan Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama yang terletak di Dusun Waringin Harjo dan Dusun Sukajaya serta Sekolah Menengah Atas terletak di Dusun Waringin Harjo, dan Dusun Sukajaya, dan terdapat pula 2 (dua) unit Pondok Pesantren.

B. JALAN TOL

Sejarah jalan tol di Indonesia dimulai pada tahun 1978 dengan dioperasikannya jalan tol Jagorawi dengan panjang 59 km (termasuk jalan akses), yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi. Pembangunan jalan tol yang dimulai 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 ditugasi oleh pemerintah untuk membangun jalan tol dengan tanah yang dibiayai 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, 553 km jalan tol telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia. Dari total panjang tersebut 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan 135 km sisanya dioperasikan oleh swasta lain.

Pada periode 1995 hingga 1997 dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km. Namun upaya ini terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997 yang mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39 Tahun 1997. Akibat 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 Tahun 1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan Infrastruktur. Selanjutnya di tahun 2002 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15 Tahun 2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur.

Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap perusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004 terbangun 4 ruas jalan dengan panjang total 41,80 km. Pada tahun 2004 diterbitkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga.

Proses pembangunan jalan tol kembali memasuki fase percepatan mulai tahun 2005. Pada 29 Juni 2005 dibentuk Badan Pengatur Jalan Tol sebagai regulator jalan tol

di Indonesia. Penerusan terhadap 19 proyek jalan tol yang pembangunannya ditunda pada tahun 1997 kembali dilakukan. Di masa yang akan datang pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan menggunakan tiga pendekatan yaitu pembiayaan penuh oleh swasta, program kerja sama swasta-publik (*Public Private Partnership/PPP*) serta pembiayaan pembangunan oleh Pemerintah dengan operasi-pemeliharaan oleh swasta.

C. PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS SUMATERA

Peraturan Presiden (Perpres) RI No. 100 Tahun 2014, Perpres No. 3 Tahun 2016, dan Perpres No. 58 Tahun 2017 sebagai dasar hukum Pembangunan dan Percepatan Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) sebagai proyek strategi nasional. PT Hutama Karya sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mendapatkan penugasan untuk membangun 4 ruas tol, yakni Tol Medan - Binjai (16,8 kilometer) dengan investasi Rp 2 Triliun, Palembang - Indralaya (22 kilometer) dengan investasi Rp 1 Triliun, Bakauheni - Terbanggi Besar (140 kilometer) dengan investasi Rp 13,8 Triliun, dan Pekanbaru - Dumai (135 kilometer) dengan investasi Rp 14,7 Triliun yang akan terbentang dari Lampung hingga Nangroe Aceh Darussalam (NAD) dengan total panjang 2.771 kilometer dan dibagi menjadi 23 ruas yang akan dibangun bertahap sampai Tahun 2025 mendatang. PT. Hutama Karya yang ditugaskan untuk membangun 311,8 kilometer yang terbagi atas 4 ruas jalan tol (Proyek Pembangunan JTTS) merupakan bagian dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Ada banyak permasalahan sebelum dibangunnya JTTS ini. Pertama, permasalahan pembiayaan pembangunan JTTS. Semula, ruas prioritas Trans Sumatera adalah ruas Medan - Binjai dan Palembang - Indralaya. Namun, Presiden Joko Widodo

menetapkan agar Bakauheni - Terbanggi Besar lebih diprioritaskan karena punya arti penting untuk program tol laut sehingga awalnya 2 proyek menjadi 4 proyek. Hal ini, akan berpengaruh pada peningkatan pembiayaan pembangunan JTTS. Kedua, Pemerintah Indonesia tidak mengeluarkan regulasi terkait pembebasan lahan proyek JTTS, seperti lahan pertanian yang akan dijadikan jalan tol sehingga tidak ada aturan hukum yang mengawal proses pembebasan lahan dan masih menjadi pekerjaan rumah tersendiri bagi investor, seperti PT. Jasa Marga.

Untuk membangun ke-empat ruas tol tersebut, dilakukan perhitungan ulang seluruh kebutuhan investasi untuk menyelesaikan ruas-ruas Tol Trans Sumatera berdasarkan faktor inflasi dan ketidakpastian situasi ekonomi. Total investasi yang dibutuhkan mencapai Rp 30,84 Triliun. Kebutuhan investasi tersebut kini meningkat menjadi Rp 33,602 Triliun. Sumber pembiayaan pihak PT. Utama Karya berasal berupa Penyertaan Modal Negara (PMN) yang berasal dari pinjaman perbankan untuk 5 tahun kedepan. Kebutuhan PMN meningkat dari Rp 12,95 Triliun menjadi Rp 17,4 Triliun, artinya ada kenaikan kebutuhan PMN Rp 4,45 Triliun atau 34,36%. Jumlah PMN yang tidak sedikit, menyebabkan perusahaan pemerintah maupun perusahaan lainnya juga akan dilibatkan dalam proyek pembangunan JTTS dalam bentuk konsorsium BUMN, yakni PT Utama Karya (Persero), PT Pembangunan Perumahan (PP), PT Waskita Karya, PT Wijaya Karya, serta PT Adhi Karya melalui skema penugasan dan PT. Sarana Multi Infrastruktur (SMI) sebagai lembaga pinjaman dana untuk infrastrukturnya.

Selain itu, PT. Utama Karya juga tengah melakukan penjajakan dengan sejumlah lembaga keuangan multilateral untuk mendukung pembiayaan pembangunan JTTS. Secara keuangan, investasi untuk membangun jalan tol di Sumatera masih terlalu

berat, maka disepakati untuk membangun perusahaan bersama antara PT. Jasa Marga dan setiap Pemerintah Daerah (Pemda) di Sumatera. Pembagian tugasnya adalah Pemda membebaskan tanah dan mencadangkan sejumlah kawasan di sepanjang jalan tol untuk sebuah proyek bisnis di masa depan yang akan kelak dikelola bersama. Selain bersinergi dengan Pemda, PT. Jasa Marga juga akan bersinergi dengan BUMN lain, seperti BUMN Perkebunan (karena jalan tol banyak melintasi perkebunan) dan BUMN kontraktor untuk konstruksi jalan tol itu sendiri.

Terkait dengan pembebasan tanah yang melibatkan pemerintahan daerah dan BUMN Perkebunan efektif untuk mempercepat pembebasan tanah dan pembangunan jalan tol tidak terhambat dan dapat berjalan dengan lancar. Masyarakat sendiri menanggapi pembebasan tanah untuk kebutuhan pembangunan jalan tol cukup positif. Harapan yang disampaikan oleh masyarakat yakni agar mereka yang tanahnya sudah dibebaskan, terutama di wilayah pertanian dan perkebunan disiapkan untuk menjalankan usaha-usaha baru.

Untuk mensiasati pola pikir masyarakat tersebut ada baiknya, PT. Jasa Marga dapat mengalokasikan dana Corporate Social Responsibility (CSR) dengan melakukan pelatihan kewirausahaan kepada masyarakat yang tanahnya terkena pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol. Paling tidak usaha tersebut dapat memberikan pemahaman kepada masyarakat akan pentingnya kesediaan masyarakat dalam mempengaruhi percepatan pembangunan dan perekonomian Sumatera.

Jalan Tol Trans Sumatera akan dibangun melintasi ruas dari Bakauheni (Lampung Selatan) - Bandarlampung - Terbanggi Besar (Lampung Tengah) di Provinsi Lampung sepanjang 140,41 Kilometer, rutenya dimulai dari Pelabuhan Bakauheni hingga Terbanggibesar, kemudian diteruskan hingga ke wilayah Lampung dengan

perbatasan Provinsi Sumatera Selatan dan kini dalam tahap penyelesaian pembangunan dan sebagian ruas telah dibuka.

Jalan tol ini pada awalnya kurang diminati investor sehingga Presiden Susilo Bambang Yudhoyono saat itu mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera pada 17 September 2014 dan dua kali dilakukan perubahan pada masa Presiden Joko Widodo. Dalam Perpres ini disampaikan, sebagai langkah awal, pembangunan jalan tol di Sumatera tersebut akan dilaksanakan pada empat ruas jalan tol yang meliputi ruas Jalan Tol Medan - Binjai, ruas Jalan Tol Palembang - Simpang Indralaya, ruas Jalan Tol Pekanbaru - Dumai, dan ruas Jalan Tol Bakauheni - Terbanggi Besar. Ground breaking pembangunan Jalan Tol Bakauheni - Terbanggi Besar telah dilakukan oleh Presiden Joko Widodo pada 30 April 2015.

Adapun trase jalan tol itu, dengan akses jalan tol ke Bakauheni 11 Km, seksi I Bakauheni - Babatan 27 Km (Subseksi 1a Bakauheni - Kalianda 12 Km, Subseksi 1b Kalianda - Babatan 15 Km). Kemudian, seksi II Babatan - Tegineneng 59 Km (Subseksi 2a Babatan - Lematang 35 Km, Subseksi 2b Lematang - Tegineneng 24 Km), dan seksi III Tegineneng - Terbanggi Besar 42 Km (Subseksi 3a Tegineneng - Bandarjaya 30 Km serta berlanjut Subseksi 3b Bandarjaya - Terbanggi Besar 12 Km).

Pelaksanaan pembangunan JTTS itu di Lampung, mendapat dukungan Pemprov Lampung yang mempercepat pembangunannya, dengan melakukan pembebasan lahan untuk pembangunan jalan yang terbentang dari Bakauheni Kabupaten Lampung Selatan, dan Tegineneng, Kabupaten Pesawaran hingga Terbanggi Besar Kabupaten Lampung Tengah. Pembangunan jalan tol sepanjang 140 Km dengan luas jalan mencapai 120 meter ini hampir selesai membebaskan lahan milik warga seluas 2.100 hektare.

Pembangunan Tol Sumatera ini akan melintasi tiga kabupaten, 18 kecamatan, serta 70 desa, yakni Kabupaten Lampung Selatan 13 kecamatan dan 30 desa, Kabupaten Pesawaran 1 kecamatan dan 3 desa, dan Kabupaten Lampung Tengah 4 kecamatan dan 14 desa. Dalam kurun waktu empat bulan, masalah besar ganti rugi pembebasan lahan dapat diselesaikan Provinsi Lampung. Pembebasan lahan seluas 2.100 hektare ini telah menelan dana kurang lebih sebesar Rp3 Triliun.

Berikut trase - trase Jalan Tol Trans Sumatera, sebagai berikut:

1. Akses jalan tol ke Bakauheni dengan panjang 11 Km;
2. Seksi I Bakauheni - Babatan dengan panjang 27 Km;
 - a. Sub Seksi 1a Bakauheni - Kalianda dengan panjang 12 Km;
 - b. Sub Seksi 1b Kalianda - Babatan dengan panjang 15 Km;
3. Seksi II Babatan - Tegineneng dengan panjang 59 Km;
 - a. Sub Seksi 2a Babatan - Lematang dengan panjang 35 Km;
 - b. Sub Seksi 2b Lematang - Tegineneng dengan panjang 24 Km;
4. Seksi III Tegineneng - Terbanggi Besar dengan panjang 42 Km;
 - a. Sub Seksi 3a Tegineneng - Bandar Jaya dengan panjang 30 Km;
 - b. Sub seksi 3b Bandar Jaya -Terbanggi Besar dengan panjang 12 Km.

Di wilayah Kabupaten Lampung Selatan, setidaknya ada lima pintu masuk jalan tol, yaitu:

1. Pintu keluar Pelabuhan Bakauheni, dari pelabuhan Bakauheni langsung masuk jalan tol (STA 000+000);
2. Simpang Susun Bakauheni, terletak di Desa Hatta (STA 008+878);

3. Simpang Susun Kalianda, terletak di Simpang Palas (STA 022+500);
4. Simpang Susun Sidomulyo, (STA 038+975), dan
5. Simpang Susun Lematang, Kecamatan Tanjung Bintang.

Untuk Kabupaten Lampung Selatan, pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Bakauheni - Terbanggi Besar membentang sejauh kurang lebih 97 Km, dari STA 0+000KM di Pelabuhan Bakauheni Kecamatan Bakauheni sampai Kecamatan Natar, melintasi 11 (sebelas) kecamatan dan 55 (limapuluh lima) desa yang telah ditetapkan menjadi Penlok. Adapun 11 kecamatan dan 55 desa tersebut adalah sebagai berikut:

1. Penlok Ruas Kecamatan Bakauheni, dari STA 0 s.d. STA 8,9 Km, meliputi :
Desa Bakauheni, Desa Kelawi, dan Desa Hatta;
2. Penlok Ruas Kecamatan Penengahan, dari STA 8,9 s.d. STA 23KM, meliputi Desa Kekiling, Desa Sukabaru, Desa Penengahan, Desa Tetaan, Desa Rawi, Desa Kuripan, Desa Banjar Masin, Desa Taman Baru, Desa Pasuruan, Desa Klaten, dan Desa Ruang Tengah;
3. Penlok Ruas Kecamatan Kalianda, dari STA 23 s.d. STA 38KM, meliputi :
Desa Palembang, Desa Tajimalela, Desa Sukatani, Desa Hara Banjar Manis, Desa Agom, Desa Taman Agung, Desa Negeri Pandan, Desa Munjuk Sempurna, dan Desa Cunggu.
4. Penlok Ruas Kecamatan Sidomulyo, Candipuro, Katibung, Way Sulan, dan Merbau Mataram, dari STA 38 s.d. STA 64KM, meliputi : Desa Sidodadi, Desa Sidorejo, Desa Sidowaluyo, Desa Sidomulyo, Desa Batu Liman Indah, Desa Rantau Minyak, Desa Trans Tanjungan, Desa Tanjung Ratu, Desa

Negla Sari, Desa Sumber Agung, Desa Way Sulan, Desa Panca Tunggal, dan Desa Talang Jawa;

5. Penlok Ruas Kecamatan Tanjung Bintang, dari STA 64 s.d. STA 74+975KM, meliputi : Desa Jati Baru, Desa Sinar Ogan, Desa Serdang, Desa Galih Lunik, Desa Sukanegara, Desa Lematang, Desa Way Galih, dan Desa Sabah Balau.
6. Penlok Ruas Kecamatan Tanjung Bintang, dari STA 74+975 s.d. 75+950KM, meliputi : Desa Sabah Balau.
7. Penlok Ruang Kecamatan Tanjung Bintang, dari STA 75+950 s.d. STA 77+100KM, meliputi : Desa Sabah Balau.
8. Penlok Ruas Kecamatan Tanjung Bintang dan Simpang Susun Kota Baru, dari STA 77+100 s.d. 80+00, terdiri dari : PT. Perkebunan Nusantara VII (Persero) Unit Usaha Kedaton yang terletak di Desa Way Galih, dan Desa Sabah Balau.
9. Penlok Ruas Kecamatan Jati Agung dan Natar, dari STA 80+00 s.d. 97+00KM, meliputi : Desa Way Hui, Desa Jati Mulyo, Desa Karang Sari, Desa Fajar Baru, Desa Muara Putih, Desa Karawang Sari, Desa Kali Sari, Desa Tanjung Sari, Desa Way Sari, Desa Branti Raya, Desa Relung Sari, Desa Relung Helok, dan Desa Mandah.

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian diperoleh dari wawancara terhadap tujuh informan, di antaranya 2 (dua) orang tim pelepasan hak atas tanah, 1 (satu) orang aparat Desa Agom dan 4 (empat) orang pelepas hak atas tanah. Keempat orang tersebut terdiri dari seorang tokoh masyarakat, seorang warga yang memiliki luas tanah paling kecil dan warga yang memiliki kebun karet serta seorang warga yang rumahnya terkena dampak pembangunan jalan tol.

Temuan-temuan juga akan dilakukan pembahasan yang meliputi mekanisme pelepasan hak atas tanah, hambatan-hambatan yang terjadi dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah dan faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.

1. Mekanisme Pelepasan Hak Atas Tanah

Mekanisme pelepasan hak atas tanah terdiri dari beberapa tahapan, yaitu tahap perencanaan, tahap persiapan, tahap pelaksanaan atau pengadaan dan tahap penyerahan hasil. Pada setiap tahap mekanisme pelepasan hak atas tanah dibentuk tim khusus untuk menangani segala agenda, seperti tim persiapan yang *menghandle* seluruh kegiatan-kegiatan yang berlangsung pada saat tahap persiapan. Begitu juga pada tahap pelaksanaan atau pengadaan tanah, tim pelaksana tanah melaksanakan tugasnya pada saat tahap pelaksanaan pengadaan tanah dilangsungkan. Berikut ini adalah penjelasan mengenai tahap-tahap dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah:

a. Tahap Perencanaan

Pada tahap perencanaan ini instansi yang membutuhkan tanah untuk membangun suatu fasilitas umum harus membuat dokumen-dokumen perencanaan terlebih dahulu berdasarkan aturan perundang-undangan yang telah ditetapkan. Pada pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini instansi yang memerlukan tanah adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Lampung.

Pada tahap perencanaan ada beberapa *output* yaitu pertama, menentukan letak dan luas tanah yang dibutuhkan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung dengan cara menentukan titik *center line* melalui titik koordinat. Setelah menentukan titik *center line* Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menentukan patok kanan kiri sehingga lebar jalan tol dapat diketahui besarnya. Kedua, menentukan *design* pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera baik secara keseluruhan maupun secara khusus di Provinsi Lampung. Dalam *mendesign* pembangunan jalan tol ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menentukan *interchange* jalan tol di setiap kabupaten, yaitu Kabupaten Lampung Selatan, Kabupaten Pesawaran, dan Kabupaten Lampung Tengah. *Interchange* yang dimaksud adalah simpang susun yang berada di jalan tol atau dapat dikatakan sebagai *gate* masuk dan *gate* keluar. Untuk Jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung sendiri terdiri dari 9 *interchange*. Setelah *design* pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera selesai ditentukan maka panjang Jalan Tol di Provinsi Lampung adalah 147 km dengan lebar 120 m. Kedua output tersebut dikerjakan selama bulan Januari 2015 hingga kini.

Pada rencana awal *design* pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung salah satu *interchange* berada di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan. Namun *interchange* ini sifatnya sangat *fleksibel* sesuai

dengan kebutuhan dan keadaan di lapang. Hal tersebut di kemukakan oleh S dalam hasil wawancara sebagai berikut:

“Design interchange itu sifatnya bisa berubah tergantung dengan kebutuhan daripada gate itu sendiri, misalnya yang tadinya direncanakan oleh PU misalnya titik keempat interchanganya itu ada di Natar tiba-tiba karena untuk kepentingan bandara kemudian akhirnya dipindahkan ke Sidomulyo, itu mungkin terjadi.”

b. Tahap Persiapan

1. Membentuk Tim Satuan Tugas (Satgas)

Awal kegiatan dalam tahap persiapan ini adalah rapat koordinasi antara perwakilan dari Pemerintah Provinsi, perwakilan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, perwakilan dari Badan Pertanahan Nasional (BPN) Provinsi dan Kabupaten, dan perwakilan aparat pemerintah kabupaten serta aparat desa. Agenda yang dilaksanakan pada saat itu adalah membentuk tim satuan tugas (satgas) persiapan pelepasan hak atas tanah.

Hasil dari rapat koordinasi, terbentuk tim satgas persiapan pelepasan hak atas tanah yang terdiri dari Kepala Desa Agom, Kakanwil BPN Lampung Selatan, Kapolsek, Komandan Rayon Militer (Danramil), Bintara Pembina Desa (Babinmas) di Desa Agom, Bintara Pembinaan dan Keamanan Ketertiban Masyarakat (Babinkamtibmas), Sekretaris Camat Kalianda dan Sekretaris Desa Agom. Pada tahap persiapan ini diketuai oleh Asisten II Sekertaris Daerah Provinsi Lampung.

2. Sosialisasi Rencana Pembangunan Jalan Tol

Tim persiapan pelepasan hak atas tanah melakukan sosialisasi kepada warga di Balai Desa Agom pada April 2015. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari My, warga yang terkena dampak pembangunan jalan tol diundang secara resmi oleh tim persiapan pelepasan hak atas tanah dari provinsi melalui aparat desa. Pada saat sosialisasi dilaksanakan, My pun menyatakan bahwa tidak semua warga yang tanahnya terkena pembebasan hadir, hanya sekitar 60% yang hadir dari total 115 warga yang terkena pembebasan lahan.

Hal tersebut terjadi karena tim satgas kesulitan untuk menghubungi para pemilik tanah yang berdomisili di luar Desa Agom. Tim satgas persiapan pelepasan hak atas tanah telah berusaha untuk menemukan para pemilik tanah dengan menghubungi para pengkavling tanah, namun hal tersebut kurang memberikan dampak yang signifikan karena tanah tersebut sudah berpindah tangan lebih dari 2 (dua) kali. Selain itu, berita di media cetak juga kian menyebar secara luas sehingga dapat membantu tim pelepasan hak atas tanah untuk menemukan para pemilik tanah.

Dalam sosialisasi ini tim persiapan pelepasan hak atas tanah menyampaikan kepada warga bahwa akan segera dibangun sebuah fasilitas umum, yaitu jalan tol. Pada pertemuan tersebut, tim persiapan pelepasan hak atas tanah menjelaskan maksud dan tujuan rencana pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, letak dan luas tanah yang dibutuhkan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera berdasarkan patok yang telah ditentukan pada tahap perencanaan.

Tim persiapan pelepasan hak atas tanah memberitahu kepada warga bahwa tanah yang dimiliki oleh mereka termasuk kedalam lahan yang dilewati pembangunan jalan tol berdasarkan patok *center line*, patok kanan kiri dan *interchange* yang telah

dilakukan oleh tim perencanaan pelepasan hak atas tanah. Selain itu, tim persiapan pelepasan hak atas tanah juga memberitahu kepada warga mengenai tata cara atau prosedur mekanisme pelepasan hak atas tanah.

Sembari melakukan sosialisasi, tim persiapan pelepasan hak atas tanah membagikan formulir pendaftaran kepemilikan tanah kepada warga yang terkena pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol. Dimana formulir tersebut berisikan tentang identitas warga, yaitu nama, alamat, nomor telepon, dasar hak kepemilikan tanah, luas bangunan dan jumlah tanam tumbuh yang dimiliki.

Kondisi selama berlangsungnya sosialisasi tersebut kondusif. Tidak terlihat penolakan dari warga Desa Agom yang terkena pembebasan lahan mengenai pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Namun, beberapa warga ada yang merasa resah mengenai besaran ganti rugi yang akan didapatkannya nanti. Berikut penjelasan yang diberikan oleh H dalam hasil wawancara:

“Pada saat sosialisasi banyak permasalahan itu dari masyarakat sendiri, sebetulnya masyarakat ingin tau berapa nilai ganti rugi yang kami dapat nantinya.”

Pada saat sosialisasi ini tim persiapan pelepasan hak atas tanah tidak memberikan kesempatan tanya jawab kepada warga. Tim persiapan pelepasan hak atas tanah menyikapi keresahan beberapa warga dengan meyakini mereka bahwa pembangunan untuk kepentingan umum ini tidak mungkin merugikan. Agenda sosialisasi pada saat itu ditutup dengan kondusif walaupun ada beberapa warga yang memendam keresahannya.

3. Pendataan Awal Lokasi

Tahap pendataan awal lokasi ini dilakukan setelah sosialisasi diselenggarakan dan mendapatkan tanggapan baik dari warga mengenai pembangunan jalan tol di Provinsi Lampung. Berselang beberapa waktu setelah sosialisasi dilaksanakan, tim persiapan pelepasan hak atas tanah kembali datang ke Desa Agom untuk melakukan pendataan lokasi. Proses pendataan awal lokasi ini dimulai April 2015.

Pendataan awal lokasi ini dilakukan oleh BPN Provinsi Lampung dan BPN Kabupaten Lampung Selatan dan didampingi oleh Kepala Desa Agom beserta aparat lainnya, proses pendataan awal lokasi ini juga tak luput dari pengawasan tim satgas persiapan pelepasan hak atas tanah. BPN mengukur dan mendata obyek pengadaan tanah, yaitu berupa kepemilikan tanam tumbuh dan bangunan milik warga yang nanti akan terkena gusur untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.

Pada pendataan awal lokasi ini, BPN yang didampingi oleh tim satgas berhasil mendata sebanyak 91 warga yang terkena dampak pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Kepala Desa Agom kesulitan dalam menemukan para pemilik tanah yang berdomisili diluar Desa Agom. Proses pendataan awal lokasi ini masih dilaksanakan hingga semua bidang tanah diketahui pemiliknya.

4. Konsultasi Publik

Konsultasi publik merupakan pertemuan antara tim persiapan pelepasan hak atas tanah dengan warga yang kedua setelah sosialisasi. Para warga yang terkena pembebasan lahan kembali diundang secara resmi oleh kepala desa untuk dapat menghadiri konsultasi publik di Balai Desa Agom pada Mei 2015. Undangan konsultasi publik ini diterima oleh warga 1 (satu) minggu sebelum konsultasi publik dilaksanakan. Tingkat kehadiran warga dalam konsultasi publik ini meningkat jika

dibandingkan dengan kehadiran warga pada sosialisasi lalu. Pada konsultasi publik ini terdapat 75% warga yang hadir.

Konsultasi publik ini selain dihadiri oleh tim satgas persiapan pelepasan hak atas tanah dan para warga yang terkena pembebasan lahan, dihadiri juga oleh beberapa aparat Desa Agom dan dipimpin langsung oleh ketua tim satgas persiapan pelepasan hak atas tanah. Agenda dalam konsultasi publik ini merupakan forum tanya jawab antara warga dengan tim persiapan pelepasan hak atas tanah mengenai segala sesuatu tentang pembebasan lahan.

Dimana sebelum melakukan tanya jawab, ketua tim satgas persiapan pelepasan hak atas tanah menyampaikan beberapa dasar hukum yang dijadikan acuan dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah. Penyampaian mengenai dasar hukum pelepasan hak atas tanah dilakukan agar para warga memahami bahwa tim pelepasan hak atas tanah bekerja berdasarkan peraturan yang berlaku.

Selama konsultasi publik berjalan, beberapa warga Desa Agom sangat aktif bertanya kepada tim persiapan pelepasan hak atas tanah mengenai hal-hal yang menjadi keresahan mereka sejak awal sosialisasi dilaksanakan. Salah satu yang menjadi keresahan para warga yaitu mengenai besaran ganti rugi yang akan mereka dapatkan nantinya. Berikut penuturan masukan dari salah satu warga Desa Agom yang cukup aktif dalam konsultasi publik, M:

“Saya mendukung program pemerintah untuk pembangunan tetapi dengan catatan bahwa jangan sampe masyarakat dirugikan, jangan dirugikan dalam arti kata memberi penilaian rendah kepada tanah masyarakat.”

Selain memberi masukan, M juga mengajukan pertanyaan kepada tim persiapan pelepasan hak atas tanah tentang harga tanah per meternya. Pada dasarnya hampir seluruh warga yang hadir dalam konsultasi publik ini memiliki rasa penasaran yang sama mengenai besaran ganti rugi yang akan diterima.

Tim persiapan pelepasan hak atas tanah menjawab seluruh pertanyaan dan menerima masukan dari warga secara terbuka. Menjawab pertanyaan tentang harga tanah per meter seperti yang diajukan oleh M, tim persiapan pelepasan hak atas tanah mengatakan bahwa besaran ganti rugi secara kasar berada pada kisaran Rp 180.000/m² sampai dengan Rp 350.000/m². Pada saat itu tim belum bisa memastikan secara langsung tentang jumlah besaran yang akan diterima oleh warga karena ada tim khusus yang bertugas memberi penilaian terhadap jumlah besaran ganti rugi.

Ketika mendengar penilaian harga tanah tersebut, keresahan warga yang terkena pembebasan lahan sedikit berkurang. Dengan harga sekian warga tidak merasa dirugikan dengan adanya pembangunan jalan tol ini. Pada akhir agenda konsultasi publik ini tim persiapan pelepasan hak atas tanah menanyakan kepada warga pemilik tanah mengenai penerimaan atau penolakan atas lokasi yang telah ditetapkan untuk dibangun jalan tol. Pada saat itu, seluruh warga yang menghadiri konsultasi publik menyatakan setuju atas pembangunan jalan tol. Persetujuan dari warga yang tanahnya terkena pembebasan lahan tersebut dinyatakan dalam penandatanganan mereka pada berita acara.

5. Surat Keputusan Gubernur Tentang Penetapan Lokasi (Penlok)

Berita acara yang sudah ditandatangani oleh warga pada saat konsultasi publik sebagai tanda kesepakatan antara warga yang memiliki lahan dengan Kementerian

Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bahwa warga siap melepaskan kepemilikan lahannya untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Langkah selanjutnya adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melakukan permohonan kepada Gubernur Lampung mengenai penetapan lokasi jalan tol.

Surat keputusan gubernur resmi dikeluarkan pada Juli 2015. Surat keputusan tentang penetapan lokasi ini sebagai bukti bahwa Jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung sudah layak untuk dilaksanakan pembangunannya.

c. Tahap Pelaksanaan

1. Membentuk Tim Satgas Pelaksana

Tim pelaksana pelepasan hak atas tanah ini diketuai oleh Kepala Kantor Wilayah (Kakanwil) Badan Pertanahan Nasional (BPN) Provinsi Lampung. Mekanisme pelaksanaan pelepasan hak atas tanah di Desa Agom sendiri diketuai oleh Kakanwil BPN Lampung Selatan. Hal ini dikarenakan Kakanwil BPN Provinsi Lampung mendelegasikan wewenangnya kepada Kakanwil BPN di setiap kabupaten yang dilewati pembangunan jalan tol untuk mempermudah proses pelepasan hak atas tanah ini.

Seperti pada tahap persiapan sebelumnya, tahap pelaksanaan ini juga dibantu oleh Kepala Desa Agom, Kapolsek Tanjung Bintang, Komandan Rayon Militer (Danramil) Tanjung Bintang, Bintara Pembina Desa (Babinmas) di Desa Agom, Bintara Pembinaan dan Keamanan Ketertiban Masyarakat (Babinkamtibmas), Sekretaris Camat Tanjung Bintang dan Sekretaris Desa Agom.

2. Pengumpulan Data Kepemilikan Tanah

Pada tahap pelaksanaan ini diawali dengan proses pengumpulan data kepemilikan tanah warga. Seluruh warga yang tanahnya terkena dampak pembangunan jalan tol, baik yang hadir dalam sosialisasi ataupun yang tidak hadir dalam sosialisasi harus mengumpulkan formulir yang telah dibagikan pada saat sosialisasi sebelumnya beserta dilengkapi dengan data kepemilikan tanahnya. Data-data tersebut dikumpulkan sebagai syarat untuk penilaian besaran ganti kerugian.

Data kepemilikan tanah yang harus dikumpulkan sebagai arsip untuk penilaian ganti kerugian, terdiri dari formulir pendaftaran kepemilikan tanah, *foto copy* surat tanah, *foto copy* Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan *foto copy* Kartu Keluarga (KK). Kemudian data-data tersebut dikumpulkan kepada tim pelaksana pelepasan hak atas tanah melalui kepala desa atau sekretaris desa. Posko atau *office* untuk mengumpulkan data tersebut bertempat di Balai Desa Agom. Warga diberi waktu 2 (dua) minggu untuk mengumpulkan berkas-berkas tersebut oleh tim pelaksana pelepasan hak atas tanah.

Namun pada pelaksanaanya warga mengumpulkan data kepemilikan lebih dari waktu yang ditentukan, bahkan hingga September 2015 masih ada warga yang datang ke Balai Desa Agom untuk mengumpulkan data kepemilikannya. Kebanyakan warga yang telat mengumpulkan data kepemilikannya berasal dari luar Desa Agom.

Ketika tim satgas menghubungi warga yang berdomisili diluar Desa Agom, mereka memiliki alasan masing-masing ketika diingatkan untuk segera mengumpulkan berkas kepemilikan tanahnya. Alasan yang diterima oleh tim satgas pada waktu itu adalah beberapa warga sibuk bekerja sehingga belum mempunyai waktu luang untuk

menyerahkan data-data kepemilikan ke Balai Desa Agom. Menghadapi alasan tersebut, tim pelepasan hak atas tanah khususnya Kepala Desa Agom beserta aparatnya selalu mengingatkan warga yang belum mengumpulkan berkas setiap hari. Untuk warga Desa Agom diingatkan secara langsung sedangkan warga yang berdomisili diluar Desa Agom diingatkan melalui telepon.

Keterlambatan warga dalam mengumpulkan data kepemilikan karena ada beberapa alas bukti kepemilikan tanahnya belum atas nama pemilik. Hal tersebut terjadi karena warga membeli tanah kavlingan dan belum sempat untuk membuat sertifikat tersebut menjadi atas namanya. Dilain kejadian, ada juga pemilik lahan tersebut sudah meninggal dan sertifikat tanahnya belum dibalik nama oleh ahli warisnya. Penjelasan tersebut mengutip dari wawancara dengan Y sebagai berikut:

“Permasalahannya itu balik nama, kebanyakan sertifikat yang dijual belikan belum dibalik nama. Kadang punya surat tapi karena orang tuanya udah meninggal belum diahli wariskan. Otomatis harus ngurus itu dulu.”

3. Validasi Data kepemilikan

Beberapa warga yang mengumpulkan data kepemilikannya tidak tepat waktu sesuai jadwal tersebut tidak menghalangi tahapan selanjutnya. Hanya saja mereka yang telat dalam pengumpulan data maka tahapan selanjutnya yang mereka harus jalani juga mengalami keterlambatan.

Selanjutnya tim pelaksana pelepasan hak atas tanah melaksanakan tugasnya yaitu, mencocokkan data antara formulir yang telah diisi dan diserahkan oleh warga

dengan pendataan awal lokasi yang telah dilakukan oleh tim persiapan pelepasan hak atas tanah. Hal tersebut seperti dijelaskan oleh S sebagai berikut:

“Bener gak nih misalnya punya si A di Desa Agom, di STA sekian, alas dasarnya adalah sertifikat, luas tanahnya $200/m^2$, diliat sama BPN bener apa enggak, oo bener, kemudian tanam tumbuhnya ada 10 pohon pisang, diliat bener, dan rumahnya semi permanen yang luasnya misalnya $100/m^2$, oiya bener”

Ketika data yang dicocokkan tersebut dikatakan valid, maka tim pelaksana pelepasan hak atas tanah menyerahkan data-data tersebut kepada Kakanwil BPN Provinsi Lampung untuk mengajukan permintaan penilaian ganti rugi kepada tim appraisal melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

4. Penilaian Ganti Kerugian Untuk Tanah Yang Akan Dibebaskan

Setelah data-data kepemilikan tanah warga sudah diterima oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, saatnya tim appraisal menjalankan tugasnya untuk menilai ganti kerugian yang adil. Tim appraisal atau Konsultan Jasa Penilai Publik (KJPP) yang berada dibawah naungan Kementerian Keuangan bersifat *independent*.

Cara kerja tim appraisal yang bersifat *independent* ini tidak dapat dipengaruhi oleh pihak manapun. Acuan yang dijadikan tim appraisal ini dalam menentukan besaran ganti rugi berdasarkan Peraturan Menkeu No. 13/PMK/2013 (APBN). Tim appraisal melakukan penilaian ganti kerugian untuk tanah yang akan dibebaskan ini selama 2 (dua) minggu. Jadi penilaian ganti kerugian ini berdasarkan kecocokan data

dari pendataan yang telah dilakukan oleh tim pelepasan hak atas tanah dan data-data kepemilikan warga yang dikumpulkan.

Kemudian *output* dari penilaian ganti rugi ini adalah data nominatif. Data nominatif ini berisikan rincian besaran ganti rugi tiap-tiap warga yang terkena pembebasan lahan. Berikut penjelasan dari S mengenai data nominatif:

“Data nominatif itu isinya tanah si A luasannya sekian, dasar alas kepemilikannya sertifikat, jumlah tanam tumbuhnya sekian, nilainya sekian.”

5. Musyawarah Penetapan Besaran dan Bentuk Ganti Kerugian

Tahap selanjutnya yaitu musyawarah tentang penetapan besaran dan bentuk ganti kerugian. Setelah tim appraisal selesai melakukan penilaian terhadap besaran ganti rugi dan tim pelaksana pelepasan hak atas tanah mengeluarkan data nominatif warga yang terkena pembebasan lahan, maka tim pelaksana pelepasan hak atas tanah kembali lagi mendatangi warga untuk membuat kesepakatan bersama mengenai besaran dan bentuk ganti rugi. Pertemuan ini adalah pertemuan ketiga antara tim pelepasan hak atas tanah dengan warga yang terkena pembebasan lahan.

Seperti pada pertemuan-pertemuan sebelumnya, warga diundang melalui kepala desa atau aparat desa lainnya. Pada saat itu, musyawarah tentang penetapan besaran dan bentuk ganti kerugian dilaksanakan di Balai Desa Agom pada Oktober 2015. Hampir seluruh warga yang terkena dampak pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera hadir dalam kegiatan musyawarah tersebut.

Mengetahui agenda dari musyawarah adalah pengumuman besaran ganti rugi, warga yang terkena pembebasan lahan datang dengan sangat antusias untuk

mengetahui besaran hak yang akan diperolehnya. Tim pelaksana pelepasan hak atas tanah memberitahu kepada seluruh warga yang terkena pembebasan lahan secara *detail* dari hasil penilaian tim appraisal.

Dari hasil penyampaian tim pelaksana pelepasan hak atas tanah terdapat perbedaan respon dari warga. Sebagian besar warga setuju atas penilaian yang diberikan, namun ada beberapa warga yang kurang setuju. Beberapa warga yang kurang setuju atas penilaian tersebut mengajukan pertanyaan kepada tim pelaksana pelepasan hak atas tanah karena warga tersebut merasa penilaian yang dilakukan oleh tim appraisal tidak adil. Berikut penuturan dari informan yang bernama M:

“Masalahnya kan kita ini kan dideket dengan kota madya, dideket *ground breaking*, lokasi kita ini lokasi perkebunan semua. Sebagian diantaranya itu ada yang udah dijual masyarakat, oleh pembeli dikavling-kavlingin. Nah yang sudah di kavling-kavling ini dihargai 350.000/m² sedangkan yang tidak dikavling dihargai 180.000/m², jadi perbedaannya hampir 100%, disitu bapak agak kurang setuju. Secara tim penilaiannya gimana? padahal semua lokasinya sama perkebunan.”

Pada saat musyawarah penetapan dan bentuk ganti rugi ini, tim appraisal tidak hadir sehingga informasi mengenai penetapan jumlah ganti rugi secara jelas tidak didapatkan oleh warga. Menanggapi keluhan dan pertanyaan dari M, tim pelaksana pelepasan hak atas tanah hanya dapat menjawab bahwa nilai tersebut yang menilai tim appraisal berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan. M merasa kurang puas atas jawaban yang diberikan oleh tim pelepasan hak atas tanah.

Kemudian A mengajukan keberatan atas jumlah tanam tumbuh yang tertera pada data nominatif miliknya. Jumlah tanam tumbuh yang tertulis pada data nominatif tidak sesuai dengan jumlah sesungguhnya yang beliau miliki. Di lahan perkebunannya A memiliki 87 pohon karet namun pada data nominatif hanya tertera 61 pohon karet. A secara langsung menanyakan kepada tim pelaksana pelepasan hak atas tanah mengenai ketidaksesuaian yang terjadi.

Warga dan tim pelaksana pelepasan hak atas tanah berdiskusi panjang lebar mengenai hal-hal yang membuat mereka merasa kurang puas. Untuk permasalahan tanam tumbuh milik A, tim pelaksana pelepasan hak atas tanah pada saat itu menyatakan siap untuk melakukan pendataan ulang ke kebun milik A.

Ketika seluruh warga yang hadir pada saat itu tidak ada lagi yang mengajukan pertanyaan, maka selanjutnya tim pelaksana pelepasan hak atas tanah menanyakan kepada warga tentang bentuk ganti rugi yang akan diterima. Tim pelaksana pelepasan hak atas tanah menawarkan bentuk ganti rugi ini dapat berupa uang, sebidang tanah atau bangunan rumah yang baru.

Seluruh warga yang terkena pembebasan lahan menyetujui bahwa bentuk ganti rugi dari adanya pembangunan mega proyek ini berupa uang. Ketika warga menginginkan bentuk ganti ruginya berupa uang, maka mereka diharuskan membuka rekening di bank yang mempunyai *connecting* dengan pemerintah, seperti Bank Lampung, Bank BNI, Bank Mandiri atau Bank BRI. Pada saat itu, warga yang terkena pembebasan lahan kompak memilih Bank Mandiri sebagai prantara pembayaran ganti rugi. Pembukaan rekening di Bank Mandiri tidak dapat

ditangguhkan. Pembukaan rekening tersebut harus dilakukan langsung oleh pemilik tanah yang namanya tertera di sertifikat atau alas kepemilikan lainnya.

Warga yang telah setuju dengan jumlah ganti rugi yang tertera pada data nominatif dan bentuk ganti ruginya berupa uang serta akan membuka rekening di Bank Mandiri langsung diarahkan untuk menandatangani berita acara sebagai bentuk kesepakatan bersama oleh tim pelaksana pelepasan hak atas tanah. Sedangkan warga yang masih merasa belum puas akan meneruskan musyawarah untuk mendapatkan suatu kesepakatan.

M bersama tim pelaksana pelepasan hak atas tanah berbicara secara mendalam mengenai ketidakpuasan atas besaran ganti rugi. Kepala Desa Agom menyadarkan M bahwa pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini akan dirasakan manfaatnya oleh semua pihak.

Setelah dilakukan mediasi dan berpikir lebih jauh, pada akhirnya M pun menyetujui besaran yang telah ditetapkan. M telah menyadari bahwa pembangunan jalan tol ini untuk pembangunan fasilitas umum dan sebagai warga negara Indonesia yang baik, beliau harus mendukung dan berkontribusi untuk kemajuan negaranya. M juga menyadari jika beliau tetap pada keputusan awal, beliau harus mengajukan gugatan ke pengadilan dan secara otomatis beliau akan membutuhkan waktu, tenaga dan biaya. Pada akhirnya, M menandatangani berita acara musyawarah penetapan dan bentuk ganti rugi yang menandakan bahwa M telah merelakan kepemilikan tanahnya dengan harga yang sudah ditetapkan.

6. Pemberian Ganti Rugi

Setelah musyawarah penetapan besaran dan bentuk ganti rugi selesai dilaksanakan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mengajukan pencairan dana kepada Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Proses pengajuan pencairan dana tersebut memakan waktu kurang lebih 7 hari kerja. Setelah dana ganti rugi pembebasan lahan untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini cair, maka tim pelaksana pelepasan hak atas tanah membayarkannya kepada warga yang berhak melalui Bank Mandiri.

Tahapan terakhir yang ditunggu-tunggu warga adalah tahapan pemberian ganti kerugian. Seperti yang telah disepakati bersama oleh kedua belah pihak, yaitu warga yang terkena pembebasan lahan dan tim pelepasan hak atas tanah, pembayaran dilakukan melalui rekening Bank Mandiri. Seluruh warga yang telah melengkapi syarat administrasi bisa langsung mendapatkan haknya berupa sejumlah uang. Pada tahap ini terjadi proses jual beli, ketika uang ganti rugi sudah masuk kedalam rekening masing-masing warga, maka mereka pun harus menyerahkan bukti alas kepemilikan yang asli kepada tim pelepasan hak atas tanah.

Dengan demikian, tahapan pemberian ganti rugi yang dilaksanakan pada November 2015 di Balai Desa Agom menandakan bahwa kepemilikan tanah milik warga telah resmi menjadi tanah milik negara dan siap untuk dibangun Jalan Tol Trans Sumatera. Sedangkan untuk warga yang mengumpulkan syarat administrasinya terlambat, maka uang ganti rugi yang diterima pun akan mengalami keterlambatan.

Tim pelaksana pelepasan hak atas tanah memberikan jangka waktu 7 (tujuh) haru kerja kepada warga untuk tetap berada atau menguasai tanahnya. Jangka waktu satu minggu yang diberikan oleh tim pelaksana pelepasan hak atas tanah tersebut

digunakan warga untuk mempersiapkan segala hal. Seperti salah satu informan, S yang rumahnya terkena pembebasan lahan, beliau baru merubuhkan rumahnya tepat di hari ketujuh setelah pembayaran ganti rugi.

Menurut keterangan dari S, dalam kurun waktu 7 hari tersebut beliau mencari rumah baru yang cocok untuk ditempatkan untuk keluarganya. Pada saat itu beliau mencari sebuah rumah di daerah sukabumi. Beliau dan keluarga memutuskan untuk membeli rumah baru dan tidak membangun rumah baru karena jika ingin membangun rumah baru beliau membutuhkan waktu yang lebih lama. Selain mencari rumah baru, beliau juga mencicil memindahkan barang-barang ketempat anaknya yang juga tinggal di Desa Agom, karena untuk sementara waktu beliau akan tinggal bersama anaknya sampai mendapatkan rumah baru.

B menyatakan bahwa hingga proses pembayaran ganti rugi ini dilaksanakan di Desa Agom, masih terdapat 8 bidang tanah yang belum diketahui siapa pemiliknya. Hal tersebut terjadi karena kepemilikan tanah sudah berganti tangan lebih dari 2 (dua) orang sehingga sulit untuk menemukan siapa pemiliknya. Namun, Kepala Desa Agom beserta aparatnya telah menyampaikan amanat kepada para pekerja yang membangun jalan tol, jika ada warga pemilik tanah yang datang maka arahkan untuk datang ke Balai Desa Agom.

d. Tahap Penyerahan Hasil

Tahap penyerahan hasil merupakan tahap akhir yang dilakukan oleh tim pelaksana pelepasan hak atas tanah. Dimana tim pelaksana pelepasan hak atas tanah memberikan hasil pembebasan lahan kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Selanjutnya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

yang telah menerima alas kepemilikan tanah masing-masing warga wajib mendaftarkan tanah tersebut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bisa langsung memulai pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.

Demikian tahapan mekanisme pelepasan hak atas tanah yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012, mulai dari tahapan perencanaan, tahap persiapan, tahap pelaksanaan hingga tahap penyerahan hasil. Tahapan demi tahapan telah dilaksanakan pada mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, khususnya di Desa Agom Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan. Disetiap tahapan tersebut telah terjadi kerjasama yang baik dari setiap pihak yang terkait. Tim pembebasan lahan, baik tim persiapan maupun tim pelaksanaan telah melakukan tugasnya dengan baik, hal tersebut dapat terjadi berkat dukungan dari Pemerintah Kabupaten Lampung Selatan dan warga Desa Agom sendiri.

2. Hambatan dalam Mekanisme Pelepasan Hak Atas Tanah

Setelah melewati berbagai tahapan dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Desa Agom dapat disimpulkan beberapa hambatan yang ditemui yaitu mayoritas warga yang terkena pembebasan lahan bukan warga Desa Agom sehingga sulit untuk mengetahui pemilik lahan tersebut. Ketika pemilik lahan tidak diketahui keberadaannya, maka berpengaruh pada tahapan-tahapan selanjutnya, yaitu pendataan awal lokasi dan pengumpulan data kepemilikan tanah warga.

Selain itu, beberapa warga tidak tepat waktu dalam mengumpulkan data kepemilikan. Hal tersebut terjadi karena sulitnya berkoordinasi dengan warga pemilik

lahan yang berasal dari luar Desa Agom dan beberapa alasan lainnya seperti belum mempunyai waktu luang untuk mengumpulkan data-data kepemilikan tanah.

Hambatan terakhir yang ditemukan adalah bukti kepemilikan tanah warga yang belum dibalik nama oleh pemilik tanah sekarang. Pada beberapa kasus tanah yang berupa warisan belum dibalik nama oleh ahli warisnya sehingga ahli waris tersebut harus mengurus sertifikat tanahnya terlebih dahulu.

3. Sikap Proaktif dalam Pelepasan Hak Atas Tanah

Masyarakat bersikap proaktif dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah. Faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, khususnya di Desa Agom, di antaranya kebijakan ganti rugi yang menguntungkan, pemahaman akan pentingnya pembangunan untuk kepentingan umum, kualitas layanan publik yang baik, peran kepala desa dan juga ada faktor pemaksaan atau takut akan sanksi. Kelima faktor tersebut dijelaskan sebagai berikut:

a. Kebijakan Ganti Rugi yang Menguntungkan

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Pasal 2 telah menjelaskan secara *detail* mengenai pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum harus dilaksanakan berdasarkan asas kemanusiaan, keadilan, kemanfaatan, kepastian, keterbukaan, kesepakatan, keikutsertaan, kesejahteraan, keberlanjutan, dan keselarasan.

Menciptakan keadilan antara pemerintah dan masyarakat memang tidaklah mudah. Namun, pemerintah khususnya tim pelepasan hak atas tanah telah mencoba untuk bersikap adil disetiap putusannya terlebih pada kebijakan ganti rugi. Kebijakan ganti rugi yang berlaku sekarang lebih memihak pada rakyat kecil, hal itu dibuktikan

dengan besaran ganti rugi yang telah diterima oleh warga yang terkena pembebasan lahan.

Pada dasarnya harga tanah di Desa Agom pada tahun 2015 adalah Rp. 180.000/m². Tanah yang terkena pembebasan lahan di Desa Agom diberi harga Rp. 180.000/m² dan Rp. 350.000/m². Dimana tanah yang memiliki luas tidak begitu luas diberi harga Rp. 350.000/m² sedangkan luas tanah yang sangat besar diberi harga Rp. 180.000/m². Tanah yang tidak begitu luas tersebut seperti sawah dan tanah kavlingan, sedangkan lahan perkebunan yang sangat luas dan sifatnya sebagai lahan investasi.

Kebijakan tersebut diambil pemerintah atau tim pelepasan hak atas tanah atas berbagai pertimbangan. Salah satu pertimbangannya adalah rakyat yang berasal dari kalangan bawah atau rakyat kecil. Harga ganti rugi Rp. 350.000/m² dirasa sangat cukup untuk menggantikan kepemilikan tanah rakyat kecil. Tidak hanya tanah yang diperhitungkan, melainkan bangunan yang berdiri diatas tanah tersebut serta tanam tumbuhnya. Sehingga dengan harga ganti rugi tersebut warga dapat membeli tanah kembali bahkan dapat membeli 2 (dua) kali lipat dar luas tanah sebeelumnya.

Sebaliknya juga demikian, lahan-lahan yang memiliki luas hingga berhektar-hektar diberi harga ganti rugi Rp. 180.000/m². Kalkulasi keseluruhan yang menjadi pertimbangan oleh tim pelepasan hak atas tanah, dengan luas tanah yang begitu luas lalu dikalikan dengan harga ganti rugi maka hasil akhirnya dirasa sudah sangat cukup. Jika pemilik lahan tersebut menjual tanahnya pada orang lain, belum tentu akan mendapatkan harga yang sama dengan harga ganti rugi pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol ini.

Disamping itu juga penilai ganti rugi tidak hanya sebatas tanah, bangunan dan tanam tumbuh saja. Kerugian ekonomis lainnya yang dialami oleh warga selama mekanisme pelepasan hak atas tanah juga digantikan. Seperti pada saat warga yang memiliki sebuah usaha, dimana usaha tersebut terkena imbas selama mekanisme pelepasan hak atas tanah dan pemilik usaha tersebut mengalami defisit.

Oleh karena itu, tim pelepasan hak atas tanah juga menggantikan defisit yang dialami pemilik warung selama mekanisme pelepasan hak atas tanah berlangsung. Selain itu, warga yang rumahnya tergusur kemudian pemilik rumah harus pindah ke tempat lain dan membutuhkan jasa angkutan untuk mengangkut barang-barangnya, maka pemilik rumah akan mendapatkan penggantian uang jasa angkutan dari tim pelepasan hak atas tanah. Hal ini sebagaimana mengutip informasi yang disampaikan oleh S sebagai berikut:

“Nilai penantian dia artinya pada saat dia mau pindah itu dia butuh ongkos buat angkutan, butuh pajak buat membangun rumah kembali atau dia punya usaha yang tiba-tiba dalam proses pembebasan lahan ini tidak menguntungkan maka akan kita ganti. Misalkan dia punya warung, selama sosialisasi sampe pembebasan lahan misalnya katakanlah 6 bulan, yang mana warung dia ini tadi untungnya sebulan sejuta, tiba-tiba adanya ini jadi menurun jadi setengah juta, berarti punya kerugian setengah juta. Maka setengah juta dikali dengan 6 bulan itu nya juga kami bayarkan.”

Hal tersebut didukung oleh pernyataan R sebagaimana dalam hasil wawancara. Sebagai salah satu warga yang rumahnya tergusur, R menyatakan mengenai kebijakan ganti untung yang telah diterimanya sebagai berikut:

“Ya bagus sih kebijakan yang sekarang ini, ganti untung, duit yang diberikan sesuai. Kita mau beli tanah lagi dengan uang segitu ya cukup, terus untungnya gini lho sekarang kita udah dikasih duit, rumah kita yang digusurpun boleh diambil lagi. Contohnya tuh kayak genteng, kayu-kayunya itu boleh diambil, disitu untungnya.”

R sangat setuju dengan kebijakan yang berlaku sekarang ini, beliau yang berlatar belakang sebagai seorang buruh merasa tidak dirugikan dengan adanya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini. R merasa sangat cukup dengan uang ganti rugi yang didapatkannya. Dengan uang tersebut R dapat membeli rumah yang baru, walaupun untuk sementara ini beliau tinggal bersama anaknya yang juga berdomisili di Desa Agom.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa kebijakan ganti rugi untuk saat ini adalah ganti rugi yang menguntungkan. Warga yang terkena pembebasan lahan dan warga yang terkena imbas dari adanya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini dijunjung kesejahteraannya. Mereka mendapatkan ganti rugi atas lahan, bangunan, tanam tumbuh, nilai ekonomis, dan nilai nonfisiknya. Kebijakan yang sangat bijaksana ini membuat warga sangat proaktif dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah.

b. Pemahaman Pembangunan untuk Kepentingan Umum

Saat ini masyarakat selalu menginginkan perubahan dalam kehidupannya. Pasti kehidupan yang lebih baik dari sebelumnya yang diinginkan oleh setiap

masyarakat. Suatu perubahan dalam kehidupan masyarakat dapat terealisasi dengan berbagai macam bentuk, salah satunya adalah dengan adanya pembangunan fisik. Pemerintah sekarang sedang gencar-gencarnya membangun fasilitas umum untuk memperbaiki keadaan negara ini. Upaya pemerintah dalam memperbaiki keadaan negara ini membutuhkan dukungan dari masyarakat sendiri.

Dalam pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Provinsi Lampung mendapatkan dukungan positif dari masyarakat, khususnya warga yang terkena pembebasan lahan di Desa Agom. Letak Desa Agom yang tidak terlalu plosok mengakibatkan warga mudah menerima suatu perubahan dari kehidupannya. Pada dasarnya warga yang terkena pembebasan lahan di Desa Agom juga telah menginginkan perubahan dalam hidupnya.

Dengan adanya pembangunan jalan tol ini, warga paham bahwa tidak hanya pemerintah yang merasakan keuntungannya tetapi mereka juga akan merasakan keuntungan dari adanya pembangunan ini. Berikut apa yang telah disampaikan oleh S dalam hasil wawancara:

“Ya ini kan untuk kepentingan kita juga ya mba, ya sebenarnya kita juga gak mau sih ya pindah dari sini tapi kan buat kepentingan umum, ya gak papalah.”

Para informan dalam penelitian ini telah mengetahui keuntungan-keuntungan yang akan dirasakan dengan adanya pembangunan jalan tol di kota tempat mereka tinggal. Warga paham bahwa nantinya mereka dapat merasakan akses yang mudah dan waktu yang lebih efisien jika ingin berpergian keluar kota, berkunjung ke provinsi lain, bahkan ke lain pulau. Selain itu, dengan adanya pembangunan jalan tol

ini beberapa warga juga telah memiliki cita-cita untuk membuka usaha, terlebih *gate* masuk dan keluar jalan tol kota madya ada di Desa Agom.

Pada kasus-kasus konflik pembebasan lahan sebelumnya diakibatkan banyak warga bersikap acuh tak acuh akan pembangunan. Sifat *open minded* yang dimiliki warga Desa Agom terhadap suatu perubahan dalam kehidupannya dapat membuat mereka paham. Pemahaman akan pentingnya pembangunan untuk kepentingan umum yang dimiliki warga dapat menjadi modal dalam lancarnya mekanisme pelepasan hak atas tanah. Pemahaman tersebut sebagai wujud kesiapan masyarakat untuk menciptakan kehidupan yang lebih baik lagi.

c. Kualitas Layanan Publik

Pada banyak kasus terdahulu, pemerintah dalam menghadapi masyarakat bersikap arogan dan hanya mementingkan keuntungan yang akan didapatkan tanpa melihat kesejahteraan rakyatnya. Selain itu juga, prosedur yang tidak jelas juga sering diterapkan oleh pemerintah. Padahal kualitas pada layanan publik sangat menentukan sikap masyarakat.

Layanan publik yang diberikan oleh tim pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini sangat baik. Hal ini dibuktikan dengan prosedur mekanisme pelepasan hak atas tanah yang jelas dan tidak berbelit-belit. Para anggota tim pelepasan hak atas tanah memberikan layanan terbaiknya dalam melaksanakan tugasnya. Ada 2 (dua) layanan terbaik yang diciptakan oleh tim pelepasan hak atas tanah yaitu sebagai berikut:

1. Transparansi mekanisme pemberian ganti rugi

Tim pelepasan hak atas tanah sejak awal telah memberitahu dan menjelaskan kepada warga yang tanahnya terkena pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol tentang prosedur mekanisme pemberian ganti rugi. Kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan sebelum warga yang terkena pembebasan lahan mendapatkan haknya telah dijelaskan oleh tim pelepasan hak atas tanah secara transparan dan tidak ada yang ditutup-tutupi.

Secara tegas dan lugas tim pelepasan hak atas tanah menyampaikan kepada warga bahwa mereka harus mengumpulkan formulir dan berkas kepemilikan tanahnya yang kemudian tim appraisal akan menentukan besaran ganti rugi berdasarkan kecocokan antara berkas kepemilikan tanah warga dengan pengukuran yang dilakukan oleh tim persiapan pelepasan hak atas tanah. Setelah besaran ganti rugi telah keluar dan kesepakatan atas bentuk ganti rugi yang berupa uang, maka warga harus membuka rekening disebuah bank yang memiliki konektivitas dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dengan transparansi yang diberikan oleh tim pelepasan hak atas tanah tersebut membuat warga yang terkena pembebasan lahan mengikuti segala prosedur yang telah ditetapkan. Didukung dengan kebijakan pembebasan lahan saat ini yang sangat menguntungkan warga yang terkena dampak pembangunan.

2. Komunikasi

Komunikasi dua arah yang dilakukan oleh tim pelepasan hak atas tanah Kualitas publik yang baik juga ditandai dengan adanya komunikasi dua arah yang dilakukan oleh tim pelepasan hak atas tanah. Pada setiap pertemuan seperti sosialisasi, konsultasi publik, dan musyawarah bentuk ganti rugi, tim pelepasan

hak atas tanah memberi kesempatan warga untuk mengeluarkan aspirasi atau keluhan-keluhan mengenai mekanisme pelepasan hak atas tanah.

Seperti pada saat konsultasi publik diselenggarakan, tim pelepasan hak atas tanah menyampaikan dasar hukum yang digunakan sebagai acuan dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah kepada warga yang terkena pembebasan tanah, kemudian warga diberi kesempatan oleh tim pelepasan hak atas tanah untuk memberikan tanggapan atas apa yang telah disampaikan. Pada saat itu, warga yang terkena pembebasan lahan memberikan respon berupa pertanyaan mengenai besaran ganti rugi. Tim pelepasan hak atas tanah menjawab pertanyaan tersebut bahwa yang menilai besaran ganti rugi bukan mereka tetapi tim appraisal. Pada saat itu tim pelepasan hak atas tanah hanya bisa memberikan kisaran harga yang akan diberikan. Sehingga pada saat konsultasi publik terjadi interaksi yang cukup komunikatif antara tim pelepasan hak atas tanah dengan warga yang terkena pembebasan tanah.

Terlebih pada saat musyawarah penetapan dan bentuk ganti rugi dilaksanakan, warga diberi kebebasan untuk menyampaikan *unek-unek* yang selama ini menjadi kekhawatiran mereka. Dalam agenda musyawarah penetapan dan bentuk ganti rugi ini sangat melibatkan para warga yang terkena pembebasan lahan. Tim pelepasan hak atas tanah bersama warga melakukan diskusi untuk menyelesaikan kekhawatiran mereka. Penjelasan tersebut diungkapkan oleh M sebagai berikut:

“Jadi pada saat itu saya panggil semua pimpinan-pimpinan mari kita berdiskusi, memang pada saat itu mereka menyediakan waktu diskusi.”

Komunikasi dua arah yang diciptakan oleh tim pelepasan hak atas tanah dengan warga membuat kondusif suasana konsultasi publik dan tahapan- tahapan lainnya

dalam mekanisme pelepasan hak atas. Warga juga merasa bahwa dirinya dianggap penting oleh tim pelepasan hak atas tanah, mereka juga merasa nyaman dalam menjalankan mekanisme tersebut. Pada akhirnya kualitas layanan publik yang baik merupakan faktor eksternal dari diri warga yang mendorong timbulnya sikap proaktif.

3. Peran Kepala Desa

Seorang pemimpin harus dapat menjadi contoh yang baik untuk rakyatnya. *Leadership style* yang dimiliki oleh seorang pemimpin sangat mempengaruhi segala sesuatu yang dipimpinya. Bagaimana seorang pemimpin menjalankan tugasnya yaitu mengayomi bawahannya untuk mencapai titik yang lebih baik dari keadaan yang sekarang.

Sikap warga pada mekanisme pelepasan hak atas tanah ini juga dipengaruhi oleh gaya kepemimpinan Kepala Desa Agom. Warga yang memiliki perbedaan pendapat dengan tim pelepasan hak atas tanah diarahkan oleh kepala desa untuk dapat bijaksana dalam mengambil sebuah keputusan. Warga tersebut merasa jumlah ganti rugi yang diterima tidak sesuai dengan apa yang diharapkannya, seperti yang dialami oleh M. Walaupun pada dasarnya beliau mendukung adanya pembangunan jalan tol.

M yang pada awalnya merasa ganti rugi yang didapatkannya tidak sesuai selalu dinasihati oleh kepala desa. Kepala desa berdiskusi dengan M untuk menemukan solusi atas permasalahan yang ada. Dalam diskusi tersebut kepala desa memberikan masukan dan pengertian agar M dapat menerima hasil keputusan yang telah dibuat. Hingga pada akhirnya M menerima besaran ganti rugi dan merelakan tanahnya untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Berikut pernyataan dari M:

“Pada awalnya bapak kurang setuju dengan harga yang segitu, tapi akhirnya saya setuju. Ya saya kan disadarkan oleh pak kades terus.”

Kepala Desa Agom aktif dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah. Beliau sendiri telah memiliki keterbukaan akan perubahan yang terjadi dan sepenuhnya mendukung terjadinya suatu perubahan tersebut. Dengan pemahaman yang dimiliki dan gaya kepemimpinannya yang dapat mengayomi warganya, Kepala Desa Agom mampu mempengaruhi sikap warganya.

d. Faktor Terpaksa atau Takut Sanksi

Peraturan pada umumnya bersifat memaksa. Kepatuhan masyarakat akan peraturan yang berlaku terkadang didasari oleh rasa takut pada sanksi. Pada banyak kesempatan masyarakat menjalankan segala prosedur atau aturan yang berlaku karena tidak ingin mendapatkan sanksi dan tidak ingin masalahnya terjadi secara berlarut-larut.

Seperti pada mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera di Desa Agom ini juga ditemukan adanya ketaatan warga yang didasarkan oleh keengganan untuk mengajukan gugatan ke pengadilan negeri. Mekanisme pada tahap konsultasi publik dan musyawarah besaran dan bentuk ganti rugi jika ada warga yang tidak menyetujui atau tidak menandatangani berita acara maka tim pelepasan hak atas tanah memberikan waktu kepada warga untuk berpikir ulang atas keputusannya. Setelah warga diberi waktu untuk berpikir tidak juga berubah keputusannya dan mereka merasa keberatan atas penetapan jumlah uang ganti rugi maka warga tersebut boleh mengajukan gugatan ke pengadilan negeri.

Kejadian tersebut ditemukan di Desa Agom, M yang semula kurang setuju dengan putusan tim appraisal mengenai besaran ganti rugi yang diterimanya. Jika M tetap pada keberatannya maka beliau harus ke Pengadilan Negeri Kabupaten Lampung Selatan untuk menggugat keputusan tim appraisal tersebut. Namun setelah M berpikir ulang mengenai langkah yang diambil jika harus berurusan dengan pengadilan negeri maka proses pemberian uang ganti rugi akan membutuhkan waktu, biaya dan tenaga. Berikut hasil wawancara dengan M:

“Ya saya pikir-pikir daripada berlarut-larut. Kalo kita ke pengadilan mungkin membutuhkan proses, waktu, memerlukan biaya dan yang pasti tenaga.”

Berdasarkan uraian di atas, dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan jalan tol trans sumatera telah terjadi kerjasama dan komitmen yang baik dari segala pihak yang terlibat. Instansi yang membutuhkan lahan telah merencanakan dan mempertimbangkan kemudahan proses pelepasan hak atas tanah yang didukung oleh pemerintah daerah dan lembaga pertanahan serta kerelaan warga untuk melepaskan kepemilikan tanahnya.

BAB VI

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan dari bab-bab sebelumnya, diperoleh kesimpulan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi sikap proaktif masyarakat dalam pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, sebagai berikut:

- a. Mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, khususnya di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan telah berjalan sesuai Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Pasal 1 hingga Pasal 50 dan sesuai dengan tahapannya, yaitu tahap perencanaan, persiapan, pelaksanaan dan penyerahan hasil menjunjung asas kemanusiaan, keadilan, keterbukaan, keikutsertaan, dan kesejahteraan.
- b. Secara keseluruhan mekanisme pelepasan hak atas tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, khususnya di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan berjalan sesuai dengan yang diharapkan warga yang terkena pembebasan tanah, namun tetap ada hambatan yang muncul dalam pelaksanaannya. Hambatan- hambatan yang ditemui dalam mekanisme pelepasan hak atas tanah tersebut yaitu:
 1. Proses pendataan kepemilikan tanah warga. Di Desa Agom terdapat tanah kavlingan yang sudah berganti tangan berkali-kali, sehingga sulit untuk menemukan pemilik tanah.
 2. Mayoritas warga yang terkena pembebasan tanah bukan warga Desa Agom sehingga sulit untuk berkoordinasi.

3. Ketidaktepatan waktu warga dalam mengumpulkan data kepemilikan tanah. Dengan alasan sibuk bekerja membuat warga telat mengumpulkan berkas-berkas kepemilikan tanahnya.
 4. Bukti kepemilikan tanah warga. Beberapa alas kepemilikan tanah berupa warisan dan tanah kavlingan belum atas nama pemilik yang sekarang, sehingga warga tersebut harus terlebih dahulu mengurus alas kepemilikan tanah.
- c. Dalam proses pelepasan hak atas tanah pada pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera tidak ditemukan konflik, khususnya di Desa Agom, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan. Sikap proaktif masyarakat Desa Agom dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain;
1. Kebijakan ganti rugi yang menguntungkan. Warga tidak hanya mendapatkan uang ganti rugi atas tanah yang dimiliki, tetapi tanam tumbuh, bangunan dan nilai ekonomis lainnya.
 2. Masyarakat telah memiliki pemahaman terhadap pentingnya pembangunan untuk kepentingan umum, khususnya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.
 3. Kualitas layanan publik yang baik. Transparansi mekanisme pelepasan hak atas tanah dan sistem komunikasi dua arah telah dilakukan oleh tim pelepasan hak atas tanah.
 4. Peran Kepala Desa Agom. Mediasi yang dilakukan oleh Kepala Desa Agom dapat mengubah keputusan salah satu warga yang awalnya kurang setuju dengan jumlah ganti rugi yang diterima.

5. Takut akan sanksi yang berlaku. Warga sadar akan sanksi yang akan diterima jika tidak setuju, yaitu harus mengajukan gugatan ke pengadilan negeri. Untuk mengajukan gugatan tersebut membutuhkan waktu, tenaga dan biaya.

2. Saran

- a. Instansi atau pemerintah yang ingin melakukan pembangunan dikemudian hari dan membutuhkan lahan milik masyarakat dapat mempelajari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 terlebih dahulu untuk mencegah terjadinya konflik pembebasan lahan.
- b. Proses pembebasan lahan untuk proyek pembangunan terkesan terburu-buru karena mengejar target waktu penyelesaian yang telah ditetapkan oleh instansi atau pemerintah. Upaya ini hanya akan membuat masyarakat sedikit kesulitan untuk mengikuti segala rangkaian pembebasan lahan. Hendaknya proses pembebasan lahan berjalan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan untuk peneliti selanjutnya, dimana peneliti selanjutnya disarankan untuk dapat melakukan kajian selanjutnya, di antaranya mengenai keberlangsungan hidup warga yang melepas hak atas tanah, peran pemerintah dalam alih usaha, dalam mensejahterakan warga yang melepas hak atas tanah sehingga dapat memperkaya hasil penelitian ini dikemudian hari.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Bungin, Burhan. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PTRaja Grafindo Persada.

Gunawan, Imam. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Praktik*. Jakarta: BumiAksara.

Ismaya, Samun. 2013. *Hukum Administrasi Pertanahan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Kulsum, Umi dan Jauhar, Mohammad. 2014. *Pengantar Psikologi Sosial*. Jakarta: Prestasi Pustaka.

Suyanto, Bagong dan Sutinah. 2011. *Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta: Kencana.

Wresniwiro, 2007. *Membangun Republik Desa*. Jakarta: Visimedia.

Yuwono, Teguh, 2001. *Manajemen Otonomi Daerah: Membangun Daerah Berdasarkan Paradigma Baru*. Semarang: Clogapps Diponegoro University.

Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. 2014. *Tujuan dan Manfaat Jalan Tol*. Diunduh dari: <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/tujuan-dan-manfaat> [24 September 2017]

BPN. 2012. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012. Diunduh dari: <http://www.bpn.go.id/Publikasi/Peraturan-Perundangan/Undang-Undang/undang-undang-nomor-2-tahun-2012-876> [3 September 2017]

BPS. 2010. Penduduk Indonesia Menurut Provinsi. Diunduh dari: <http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1267>. [18 September 2017]

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Peraturan Presiden Nomor 36 tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 71 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 30 tahun 2015 perubahan ketiga atas Peraturan Presiden nomor 71 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.

Undang-Undang RI Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Basri, Said Hasan. 2013. *Analisis Konflik Pembebasan Tanah Dan Resolusinya Di Balik Mega Proyek Jembatan Suramadu*. Walfare: Jurnal Ilmu Kesejahteraan Sosial. Diunduh dari: <http://digilib.uin> [3 September 2015]

Lubis, Asri. 2009. *Upaya Meningkatkan Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan*. Jurnal Tabularasa PPS UNIMED. Diunduh dari: <http://digilib.unimed.ac.id/public/UNIMED> [18 September 2015]

Misiyanti, Rika. 2014. *Peran Camat Dalam Pembangunan Fisik Di Kecamatan Sungai Kunjang Kota Samarinda*. Ejournal: Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Mulawarman. Diunduh dari: <http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content> [18 September 2015]

Nur, Faisal. Bulkis, Sitti. Naping, Hamka. 2014. *Partisipasi Masyarakat Dalam Proses Pembangunan Infrastruktur Desa Studi Kasus: Program Alokasi Dana Desa Di Desa Bialo Kabupaten Bulukumba*. Diunduh dari: <http://pasca.unhas.ac.id/jurnal/files/20896e948e.pdf> [18 September 2015]

Intan, Dimiyati Gedung. 2011. *Penyelesaian Konflik Pertanahan Di Provinsi Lampung*. Jurnal Keadilan Progresif. Diunduh dari: <http://download.portalgaruda.org/article.php> [27 September 2015]

Listyawati, Hery. Sulastriyono. 2014. *Kajian Konflik Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalur Evakuasi Tsunami Alai-By Pass Di Kota Padang*. Mimbar Hukum: Jurnal Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada. Diunduh dari: <http://download.portalgaruda.org/article> Oktober [2015]

Sari, R.A. Vivi Yulian. Susanti, Neri. 2015. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Wajib Pajak Dalam Membayar Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Unit Pelayanan Pendapatan Provinsi (UPPP) Kabupaten Seluma*. Diunduh dari: [jurnal.unived.ac.id/index. Php/er/article](http://jurnal.unived.ac.id/index.php/er/article) [4 Oktober 2015]

Supriyadi. 2010. *Pengaruh Implementasi Program Dana Pembangunan Desa Terhadap Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Di Pangkoh Sari Kecamatan Pandih batu Kabupaten Pulang Pisau*. Diunduh dari: <http://jurnalstieikayutangi.ac.id/downlot> [4 Oktober 2015]

Yulianita, Anna. 2009. *Analisis Sektor Unggulan Dan Pengeluaran Pemerintah Di Kabupaten Ogan Komering Ilir*. Jurnal Ekonomi Pembangunan. Diunduh dari: [http://eprints.unsri.ac.id/2834/1/Analisis isi.pdf](http://eprints.unsri.ac.id/2834/1/Analisis%20isi.pdf) [4 Oktober 2015]