

Manajemen Konflik Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang

OLEH : HASBI HASSAN

Email : hasbi_al_hasny@yahoo.com / hasbialhasny@gmail.com

Pembimbing : Wachid Abdurrahman S.IP , M.Si

Departemen Politik dan Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Diponegoro

Jl. Prof. H Soedarto, SH Tembalang, Semarang, Kode Pos 1269

Telp/Fax. (024) 7465405

Abstrak

Proses Pengadaan Tanah dalam pembangunan untuk kepentingan umum pada umumnya akan penuh dengan masalah. Hal ini disebabkan karena kepentingan umum selalu mengorbankan kepentingan pribadi, dan ketersediaan tanah yang terbatas. Dalam proses pengadaan tanah pada pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang, terdapat beberapa permasalahan namun dapat teratasi dengan baik oleh Tim Pengadaan Tanah. Hal ini menjadi faktor ketertarikan peneliti dalam meneliti manajemen konflik dalam pengadaan tanah bagi pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yaitu tipe penelitian yang bertujuan untuk menganalisis secara mendalam suatu fenomena yang berkaitan dengan fokus penelitian yang akan dialami. Sumber yang digunakan adalah data – data primer dan sekunder, serta data mengenai proses jumlah pengadaan tanah yang sudah terealisasi. Subyek penelitian penelitian ini Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman, Dinas Agraria dan Tata Ruang.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa pelaksanaan manajemen konflik dan negosiasi pengadaan tanah dalam pembangunan jalan tol Batang – Semarang telah berjalan dengan baik walaupun terdapat beberapa tahapan dalam pengadaan tanah yang belum efektif dimana yang mengakibatkan efek menjadi melesetnya target penyelesaian dalam pengadaan tanah. Terdapat 598 Bidang tanah milik penduduk yang melakukan penolakan terhadap pengadaan tanah ini tetapi hal ini dapat diatasi oleh pemerintah. Dalam konteks ini pemerintah harus lebih aktif dalam proses pendekatan atau pemberian pemahaman kepada masyarakat, serta harus lebih transparan kepada warga terkait harga dari hasil penilaian tim Appraisal mengenai hal apa yang menjadi dasar penilaian dari tim Appraisal.

Kata Kunci : Manajemen Konflik, Pengadaan Tanah, Kepentingan Umum, Negosiasi.

1. Pendahuluan

Terdapat dua latar belakang yang menjadi pokok mengapa penelitian mengenai Manajemen Konflik Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang penting untuk dilakukan, yakni latar belakang empirik dan latar belakang teoritik. Latar belakang empirik didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan berikut ini :

Dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera pemerintah perlu melaksanakan pembangunan. Seperti pembangunan infrastruktur tersebut maka akan mengarah pada Pembangunan Nasional dilaksanakan untuk mewujudkan Tujuan Nasional. Lalu peran pemerintah dalam melaksanakan pembangunan tersebut dengan cara membangun jalan tol. Jalan tol diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah. Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan tol terkadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Jalan tol di Indonesia mulai ada sejak dari tahun 1973, pada waktu itu pemerintah mulai membangun jalan bebas hambatan pertama yang menghubungkan Jakarta dengan Bogor.

Sedangkan untuk latar belakang teoritik dalam penelitian ini berdasarkan dari pemikiran bahwa pada 2017 ini masa kepemimpinan Presiden Jokowi terjadi pembangunan infrastruktur jalan tol secara besar besaran, dan rencana pada kedepannya perkiraan bakal ada 47 jalan tol baru yang akan membentang di Indonesia. Kepastian pembangunan jalan tol ini muncul setelah keluar Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 1 Tahun 2016.

Pada pelaksanaan Proyek Strategis Nasional Trans Jawa dipandang lebih prioritas karena pulau Jawa merupakan pusat mobilitas pada Indonesia. Pemerintah melakukan pembangunan infrasruktur jalan tol pada Trans Jawa, tetapi dalam ini kita lebih spesifik ke pembangunan jalan tol dari Jakarta menuju Surabaya dimana yang sering disebut dengan jalur perdagangan, ekonomi, dan lain-lainnya. Pada saat ini pembangunan jalan tol dari Jakarta menuju Surabaya pembangunannya sudah sampai pada jalan tol Kanci – Pajagan, selanjutnya pada jalan tol Pejagan – Pemalang yang panjang jalurnya sepanjang 57,5 kilometer, pada jalan tol Pemalang – Batang sepanjang 39 kilometer, dan pada jalan tol Batang – Semarang sepanjang 74,5 kilometer dimana yang sedang dalam proses pengerjaan. Pembangunan tol Batang - Semarang sepanjang 74,20 kilometer itu dibagi menjadi lima seksi pengerjaan yaitu seksi I menghubungkan Batang hingga Kandeman dengan panjang 3,2 kilometer, seksi II menyambungkan Kandeman sampai dengan daerah Weleri sepanjang 36,35 kilometer. Kemudian untuk pembangunan jalan di seksi III akan menghubungkan Weleri - Kendal dengan panjang 11,05 kilometer, dan seksi IV Kendal hingga Kaliwungu sepanjang 13,5 kilometer lalu seksi V yaitu Kaliwungu hingga Semarang dengan panjang jalan 10,05 kilometer. Dimana kontrak pengerjaan tol tersebut dimulai pada 25 Juli 2016 dengan nilai kontrak 6,42 triliun rupiah.

Dalam pembangunan jalan tol tersebut mengalami hambatan dan tantangan dalam pelaksanaannya seperti pada pelaksanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum terdapat kesenjangan antara pihak pemerintah dengan masyarakat dimana masyarakat menghendaki ganti kerugian dengan nilai tinggi atau berdasarkan harga pasaran sedangkan pemerintah berpatokan pada NJOP. Dimana seharusnya target pembebasan lahan selesai pada akhir Februari 2017 tetapi mengalami kesenjangan yang mengakibatkan hingga sampai target akhir Februari dimana sudah selesai tapi tidak terselesaikan, dan di harapkan akan selesai pada akhir Maret 2017. Pada umumnya timbulnya permasalahan karena tidak terdapat penyesuaian mengenai jumlah ganti ruginya, dan adanya ikut campur pihak - pihak tertentu yang tidak bersangkutan ikut serta dalam hal ini dengan tujuan ingin mendapatkan keuntungan pribadi dengan cara mempengaruhi pemegang hak atas tanah untuk minta harga ganti rugi yang sangat tinggi atau tidak wajar, dimana hal tersebut yang menjadikan musyawarah antara masyarakat dengan pemerintah atau pihak yang mengurus mengenai pembebasan tanah tidak mencapai mufakat dan pembangunan menjadi terhambat karena penyelesaian menjadi berpanjangan.

Berbagai sengketa kepemilikan tanah terjadi yang tidak lain disebabkan karena pihak yang bersengketa merasa bahwa atas hak yang dimiliki dianggap paling benar atau yang satu didasarkan atas surat atau bukti yang dimiliki, sedang di pihak lain didasarkan pada penguasaan fisik di atas tanah tersebut. Tidak hanya pada penentuan harga ganti juga tetapi hambatan yang lain adalah masyarakat yang kurang mendukung. Padahal lahan yang dibutuhkan untuk pembangunan jalan tol Batang – Semarang ini adalah lahan milik masyarakat. Banyaknya penolakan dari warga masyarakat di beberapa wilayah sangat menghambat pelaksanaan pembangunan jalan tol dan mengakibatkan biaya Pembebasan Lahan Tol Semarang - Batang Membengkak 5,8 Triliun Rupiah. Sumber (<http://nasional.kompas.com/>)

Berikut Tabel 1.1 merupakan Daerah Ruas Jalan Tol Batang – Semarang.

SEKSI	PANJANG	DAERAH YANG DILALUI	PEMBEBASAN LAHAN
I	3,2 Km	Batang – Kademan	100 %
II	36,35 Km	Kademan – Weleri	94 %
III	11,05 Km	Weleri – Kendal	46,09 %
IV	13,5 Km	Kendal – Kaliwungu	33,27 %
V	10,9 Km	Kaliwungu - Semarang	94 %

Sumber <http://nasional.kompas.com/>

Dari semula target pembebasan lahan yang ditargetkan pada akhir bulan Februari 2017 tetapi berhubung masih mengalami kendala maka ditargetkan dapat diselesaikan pada akhir bulan Maret 2017.

Tetapi pada kali ini akan membahas lebih spesifiknya pada pembebasan lahan untuk jalan tol Batang – Semarang pada seksi III dan IV dimana terdapat kendala seperti terjadinya perselisihan harga dalam mencapai suatu negosiasi. Dimana pada konteks ini pihak Pemerintah berpatokan pada harga NJOP, sedangkan masyarakat berpatokan harga pada harga pasaran, maka terjadilah

suatu kesenjangan dimana ada warga desa Wungurejo dan Tejorejo, Kecamatan Ringinarum Kabupaten Kendal dimana yang lahannya terkena penggusuran guna untuk pembangunan jalan tol Batang – Semarang yang mana tepatnya desa tersebut terletak pada seksi III. Warga desa Wungurejo dan Tejorejo mengajukan banding kepada Pengadilan Negeri Kendal untuk mengenai harga yang ditawarkan oleh Pemerintah tidak sesuai dengan yang di harapkan oleh para warga. Warga desa Wungurejo dan Tejorejo tersebut melakukan banding atas dasar nilai ganti rendah dibanding desa lain dan desa tetangga yang tanahnya dihargai Rp 500.000 sampai Rp 600.000, warga merasa di dhalimi dengan harga ganti kerugian Rp 220.000 per meter persegi, tidak manusiawi. Setelah melakukan banding ke Pengadilan Negeri Kendal dikabulkan dari harga semula Rp 220.000 naik menjadi Rp 350.000. Sumber (<http://jateng.tribunnews.com>)

Berdasarkan berbagai pertimbangan empirik dan teoritik seperti yang telah disebutkan sebelumnya, maka penelitian ini ingin memperdalam kajian Manajemen Konflik Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang untuk kepentingan umum yang nantinya dapat mewujudkan masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera maka pemerintah perlu melaksanakan pembangunan.

2. Landasan Teori

2.1 Manajemen Konflik

Konflik pada biasanya timbul dalam organisasi sebagai hasil adanya masalah – masalah komunikasi, hubungan pribadi, atau struktur organisasi. (Hani, 2000 : 345).

Masalah – masalah dapat timbul semua fungsi manajemen (MANAGEMENT FUNCTIONS). Seperti dalam bidang perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan, pengawasan, dan komunikasi selalu dapat macam – macam masalah yang perlu dipecahkan oleh pihak manajer beserta stafnya (Winardi, 2006 : 147).

Ada tiga bentuk manajemen konflik : 1) stimulasi konflik dalam satuan – satuan organisasi di mana pelaksanaan kegiatan lambat karena tingkat konflik terlalu rendah. 2) pengurangan atau penekanan konflik bila terlalu tinggi atau menurunkan produktifitas; dan 3) penyelesaian konflik (Hani, 2000 : 349).

2.2 Negosiasi

Negosiasi merupakan sebuah proses di mana dua pihak (atau lebih) yang berbeda pendapat berusaha mencapai kesepakatan (Ivancevich, 2007 : 35).

Dalam negosiasi terdapat suatu strategi yaitu (Ivancevich, 2007 : 55) :
1) Negosiasi Menang-Kalah (Win-Lose). Apapun yang terjadi dalam negosiasi pastilah salah satu pihak akan menang, sedangkan pihak yang lainnya kalah, atau biasa dikenal dengan pendekatan distributif. 2) Negosiasi Menang-Menang (Win-Win). Negosiasi menang-menang adalah pendekatan penjumlahan positif. Situasi – situasi penjumlahan positif adalah pendekatan di mana setiap pihak mendapatkan keuntungan tanpa harus merugikan pihak lain.

Metode Penelitian

Peneliti akan menggunakan penelitian kualitatif, yaitu suatu tipe penelitian yang bertujuan untuk menganalisis secara mendalam suatu fenomena atau kasus yang berkaitan dengan fokus penelitian yang akan dialami. (Creswell, 2009: 175, 195-196). Situs penelitian ini dilakukan di Kabupaten Batang, Kendal, dan Kota Semarang. Subjek penelitian ini adalah Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman, Dinas Agraria dan Tata Ruang. Jenis data yang digunakan data kualitatif, berbentuk teks, kata-kata tertulis, simbol atau frasa yang menggambarkan tindakan dan peristiwa yang terjadi dalam penelitian. Dalam penelitian ini, terdapat dua jenis data yang digunakan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data penelitian dilakukan melalui 3 (tiga) tahap yang meliputi interviews (wawancara), observation (observasi) dan dokumentation (dokumentasi). Teknik pengolahan data dalam penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan dan verifikasi. Pada penelitian ini uji validitas yang digunakan peneliti adalah triangulasi.

3. Temuan dan Hasil Penelitian

3.1 Manajemen Pengadaan Tanah Oleh Pemerintah

3.1.1 Perencanaan

Pada konteks ini manajer dituntut untuk merencanakan segala sesuatu yang mengacu pada tercapainya tujuan yang diharapkan. Oleh dari itu maka, terkadang manajer perlunya pertimbangan dari atas untuk menegosiasi segala sesuatu yang terjadi dalam proses untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Dalam negosiasi harus memilikinya keterampilan untuk mengetahui kapan menggunakan strategi kepada pihak lain untuk memperbesar peluang mencapai keberhasilan. Dikatakan ilmu pengetahuan, yakni ilmu pengetahuan non eksakta, karena didalamnya terdapat prinsip-prinsip, srategi, dan aturan.

Jalan Tol Batang – Semarang ini direncanakan pada Tahun 2006, didasarkan pada Surat Keputusan dari Gubernur Provinsi Jawa Tengah Nomor 590/20 2018 mengenai Persetujuan Penetapan Lokasi Tanah Bagi Pembangunan Tambahan Ruas Jalan Tol Trans Jawa. Sumber (<http://www.semarangkab.go.id/>). Dan SK dari Pemerintah Provinsi Jawa Tengah Nomor 590/0001928 mengenai penambahan ruas jalan tol dari Batang – Semarang. Sumber (<https://jatengprov.go.id/>). Jalan Tol Batang – Semarang memiliki panjang sejauh 75 km dengan rincian sebagai berikut :

- a. Seksi I, awal proyek - Batang Timur (3,2 km)
- b. Seksi II, Batang Timur - Weleri (36,35 km)
- c. Seksi III, Weleri - Kendal (11,05 km)
- d. Seksi IV, Kendal - Kaliwungu (13,5 km)
- e. Seksi V, Kaliwungu - Krpyak (10,9 km)

Proyek tol ini dimulai pembangunannya dengan ground breaking oleh Presiden Joko Widodo pada 17 Juni 2016. Total Investasi untuk pembangunan jala tol ini Rp 11.050 Triliun. Pada pembangunan jalan tol Batang – Semarang dimana seharusnya dalam target pembebasan lahan selesai pada akhir Febuari 2017 tetapi pada realitanya terjadi suatu kesenjangan yang mengakibatkan hingga sampai target akhir Febuari dimana sudah selesai tapi tidak

terselesaikan juga, dan diharapkan akan selesai pada akhir Maret 2017, hingga sampai kini target tersebut masih meleset dan masih terdapat kendala dalam pengadaan tanah. Proyek ini awalnya direncanakan akan selesai pada Juli 2017 sesuai target yang diminta oleh Presiden Joko Widodo dan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Jalan Tol Batang-Semarang bisa digunakan pada arus mudik Lebaran 2017 untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas di jalur pantura Jawa Tengah. Tetapi pada realitanya hingga kini proyek tersebut belum terselesaikan bahkan targetnya mundur menjadi diperkirakan selesai pada Oktober 2018. (<https://bisnis.tempo.co/>)

3.1.2 Pengorganisasian

Pada sistem pengorganisasian pengadaan tanah berdasarkan pada Peraturan Kepala BPN RI Nomor 5 Tahun 2012, sebagai berikut :

Membentuk Susunan Keanggotaan Pelaksana Pengadaan Tanah (nama kegiatan pengadaan tanah) dan Sekretariat dengan susunan keanggotaan paling kurang sebagai berikut :

a. Pelaksana Pengadaan Tanah

1. Kepala Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional sebagai Ketua;
2. Kepala Bidang Hak Tanah dan Pendaftaran Tanah atau pejabat setingkat Eselon III yang ditunjuk sebagai Anggota;
3. Kepala Kantor Pertanahan setempat pada lokasi Pengadaan Tanah sebagai Anggota;
4. Pejabat Satuan Kerja Perangkat Daerah provinsi paling rendah setingkat Eselon III yang membidangi urusan pertanahan atau yang ditunjuk sebagai Anggota;
5. Pejabat Satuan Kerja Perangkat Daerah kabupaten/kota paling rendah setingkat Eselon III yang membidangi urusan pertanahan sebagai Anggota;
6. Camat atau nama lain setempat pada lokasi pengadaan tanah sebagai Anggota;
7. Lurah/Kepala Desa atau nama lain setempat pada lokasi pengadaan tanah sebagai Anggota; dan
8. Kepala Seksi Pengaturan Tanah Pemerintah atau yang ditunjuk sebagai Sekretaris merangkap Anggota;

b. Sekretariat.

1.
2.
3.
4.

3.1.3 Pelaksanaan

Tahapan Pelaksanaan dimana berdasarkan penetapan lokasi pembangunan untuk Kepentingan Umum, Instansi yang memerlukan tanah mengajukan permohonan pelaksanaan Pengadaan Tanah kepada Lembaga Pertanahan atau Kanwil BPN setempat. Didasarkan pada Surat Keputusan dari Gubernur Provinsi Jawa Tengah Nomor 590/20 2018 mengenai Persetujuan Penetapan Lokasi Tanah Bagi Pembangunan Tambahan Ruas Jalan Tol Trans Jawa. Sumber (<http://www.semarangkab.go.id/>). Dan SK dari Pemerintah Provinsi

Jawa Tengah Nomor 590/0001928 mengenai penambahan ruas jalan tol dari Batang – Semarang. Sumber (<https://jatengprov.go.id/>).

Proyek Jalan Tol Batang – Semarang mulai dilaksanakan pembangunannya dengan ground breaking oleh Presiden Joko Widodo pada 17 Juni 2016. Pada pembangunan jalan tol Batang – Semarang dimana seharusnya dalam target pembebasan lahan selesai pada akhir Februari 2017 tetapi pada realitanya terjadi suatu kesenjangan yang mengakibatkan hingga sampai target akhir Februari dimana sudah selesai tapi tidak terselesaikan juga, dan diharapkan akan selesai pada akhir Maret 2017, hingga sampai kini target tersebut masih meleset dan masih terdapat kendala dalam pengadaan tanah. Proyek ini awalnya direncanakan akan selesai pada Juli 2017 sesuai target yang diminta oleh Presiden Joko Widodo dan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Jalan Tol Batang-Semarang bisa digunakan pada arus mudik Lebaran 2017 untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas di jalur pantura Jawa Tengah. Tetapi pada realitanya hingga kini proyek tersebut belum terselesaikan bahkan targetnya mundur menjadi diperkirakan selesai pada Oktober 2018. (<https://bisnis.tempo.co/>)

Cara pelaksanaan pembebasan lahan dalam pengadaan tanah bagi pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang meliputi:

a) Instansi yang Memerlukan Tanah

Pada point ini Instansi yang memerlukan tanah memberikan permohonan ke Kanwil BPN setempat.

b) Pembentuk Pelaksana Pengadaan Tanah

Kanwil BPN setempat tersebut akan membentuk Tim Pelaksana Pengadaan Tanah yang dilakukan maksimal selama 2 hari kerja.

c) Pembentukan Satgas A dan Satgas B

Jika sudah terbentuk Tim Pelaksana Pengadaan Tanah maka Tim tersebut akan membentuk Satgas A dan Satgas B, dimana terjadi dari 1 orang ketua dan minimal 2 orang anggota. pembentukan tersebut dilaksanakan dalam waktu paling lama 2 hari kerja.

d) Inventarisasi dan Identifikasi

Tugas dari Tim Satgas A dan Satgas B nantinya yaitu inventarisasi dan identifikasi tanah yang menjadi target perencanaan dimana yang dilakukan paling lama selama 30 hari kerja yang meliputi kegiatan:

(1) Pengukuran dan pemetaan bidang per bidang tanah

(2) Pengumpulan data Pihak yang Berhak dan objek pengadaan tanah.

Hasil inventarisasi dan identifikasi penguasaan, kepemilikan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah wajib diumumkan di kantor desa/kelurahan, kantor kecamatan, dan tempat pengadaan tanah dilakukan dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja yang dilakukan secara bertahap, parsial, atau keseluruhan. Pengumuman hasil inventarisasi dan identifikasi meliputi subjek hak, luas, letak, dan peta bidang tanah objek pengadaan tanah.

Dalam hal tidak menerima hasil inventarisasi, pihak yang berhak dapat mengajukan keberatan kepada Lembaga Pertanahan dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak diumumkan hasil inventarisasi. Apabila keberatan atas hasil inventarisasi dilakukan verifikasi dan perbaikan

dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak diterimanya pengajuan. Dalam hal masih juga terdapat keberatan atas hasil inventarisasi dan identifikasi dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hasil pengumuman atau verifikasi dan perbaikan ditetapkan oleh Lembaga Pertanahan dan selanjutnya menjadi dasar penentuan pihak yang berhak dalam pemberian ganti kerugian.

e) Daftar Normatif dan Peta Bidang

Setelah selesainya inventarisasi dan identifikasi tanah maka dilakukan verifikasi yang menghasilkan akan diumumkan Daftar Nominatif dan Peta Bidang dilakukan dengan paling lama selama 14 hari kerja.

f) Pengadaan Penilai oleh Instansi

Pengadaan Penilai atau sering disebut dengan Tim Appraisal oleh Instansi yang bersifat Independent, tim appraisal beranggotakan bukan dari pihak BPN Kanwil atau BPN Kantah tetapi tim appraisal ditentukan oleh instansi dan pelaksana pengadaan tanah dimana yang dilakukan maksimal selama 30 hari kerja.

g) Penaksiran Ganti Rugi oleh Penilai

Setelah penetapan penilai oleh ketua tim pengadaan tanah maka tim appraisal akan bekerja untuk penaksiran ganti rugi yang dilakukan maksimal selama 30 hari.

Lembaga Pertanahan menetapkan penilai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Lembaga Pertanahan mengumumkan penilai yang telah ditetapkan untuk melaksanakan penilaian objek pengadaan tanah. Penilai yang ditetapkan wajib bertanggung jawab terhadap penilaian yang telah dilaksanakan dan apabila terdapat pelanggaran dikenakan sanksi administratif dan/atau pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penilaian besarnya nilai Ganti Kerugian oleh penilai dilakukan bidang per bidang tanah, meliputi:

- (1) Tanah
- (2) Ruang atas tanah dan bawah tanah
- (3) Bangunan
- (4) Tanaman
- (5) Benda yang berkaitan dengan tanah, dan/atau
- (6) Kerugian lain yang dapat dinilai.

Nilai Ganti Kerugian yang dinilai oleh Penilai merupakan nilai pada saat pengumuman penetapan lokasi pembangunan untuk kepentingan umum. Besarnya nilai ganti kerugian berdasarkan hasil penilaian Penilai disampaikan kepada Lembaga Pertanahan dengan berita acara dan menjadi dasar musyawarah penetapan ganti kerugian. Dalam hal bidang tanah tertentu yang terkena Pengadaan Tanah terdapat sisa yang tidak lagi dapat difungsikan sesuai dengan peruntukan dan penggunaannya, pihak yang berhak dapat meminta penggantian secara utuh atas bidang tanahnya.

Pemberian ganti kerugian dapat diberikan dalam bentuk:

- I. Uang
- II. Tanah pengganti

III. Permukiman kembali

IV. Kepemilikan saham, atau

V. Bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak

VI. Musyawarah Penetapan Ganti Kerugian

h) Musyawarah Bentuk Ganti Rugi

Musyawarah ini dilakukan dengan masyarakat didasarkan untuk pembahasan bentuk ganti rugi dengan ketentuan maksimal selama 30 hari kerja.

Jika dalam musyawarah ganti rugi ada masyarakat yang tidak setuju maka disarankan untuk mengajukan keberatan mengenai besaran ganti rugi kepada Pengadilan Negeri yang dilakukan maksimal selama 14 hari kerja. Nantinya jika masyarakat setuju atau menerima keputusan dari Pengadilan Negeri maka akan langsung diberikan pemberian ganti kerugian, jika masyarakat tidak setuju dengan hasil Pengadilan Negeri maka dalam waktu 14 hari masyarakat dapat mengajukan keberatan mengenai besaran ganti rugi kepada Mahkamah Agung. Dalam proses maksimal selama 30 hari keputusan Mahkamah Agung akan memberikan keputusan mengenai besaran ganti rugi, jika masyarakat menerima maka akan langsung mendapatkan pemberian ganti kerugian, jika masyarakat menolak maka disarankan untuk mengajukan konsinyasi. Konsinyasi dapat dilakukan dengan ketentuan jika tidak sepakat dengan besaran ganti rugi, tidak diketahui, Objek perkara, terjadi sengketa dalam kepemilikan, diletakkan sita atas tanah tersebut, dan jaminan bank. Dalam konsinyasi nantinya akan ada pemberitahuan pemutusan hubungan hukum, hapusnya hubungan hukum berarti sudah mulai pencatatan pada buku tanah dan daftar umum (tanah bersertifikat) dan pemberitahuan kepada kepala desa, camat, pejabat yang berwenang mengeluarkan surat untuk dicatat dalam buku administrasi kelurahan, camat, atau pejabat yang berwenang.

Pada permasalahan proses negosiasi dalam pencapaian harga untuk pengadaaan tanah bagi pembangunan jalan tol Batang – Semarang jika dikaitkan dengan proses pelaksanaan disini pada saat melakukan musyawarah penetapan ganti kerugian, dan pemberian ganti kerugian terdapat kendala. Kendala tersebut muncul dari pihak masyarakat karena ada sebagian yang menolak penetapan ganti kerugian dan ada juga yang setuju. Masyarakat yang menolak penetapan ganti kerugian dikarenakan nilai atau uang yang diberikan tidak sesuai dengan apa yang diharapkan oleh mereka. Lalu berikutnya kendala yang terjadi ketika pemberian ganti kerugian ada sebagian masyarakat yang menolak pemberian ganti kerugian tersebut dikarena adanya pihak ketiga antara pihak pemerintah dengan masyarakat. Pihak ketiga tersebut adalah LSM, dimana lsm tersebut berperan untuk mempengaruhi pihak masyarakat agar menaikkan nilai atau uang pemberian ganti kerugian. Setelah terjadinya penolakan akan pemberian ganti kerugian pihak pemerintah menyarankan kepada pihak masyarakat untuk mengajukan banding ke Pengadilan Negeri setempat, jika masih terjadi penolakan terhadap keputusan Pengadilan Negeri mengenai besaran ganti rugi maka masyarakat dapat mengajukan keberatan mengenai besaran ganti rugi kepada Mahkamah Agung setempat, dalam waktu maksimal 30 hari akan keluar keputusan Mahkamah Agung mengenai besaran ganti rugi, jika masyarakat menolak masih maka disarankan untuk mengajukan

konsinyasi. Konsinyasi dapat dilakukan dengan ketentuan jika tidak sepakat dengan besaran ganti rugi, tidak diketahui, Objek perkara, terjadi sengketa dalam kepemilikan, diletakkan sita atas tanah tersebut, dan jaminan bank. Dalam konsinyasi nantinya akan ada pemberitahuan pemutusan hubungan hukum, hapusnya hubungan hukum berarti sudah mulai pencatatan pada buku tanah dan daftar umum (tanah bersertifikat) dan pemberitahuan kepada kepala desa, camat, pejabat yang berwenang mengeluarkan surat untuk dicatat dalam buku administrasi kelurahan, camat, atau pejabat yang berwenang.

i) Pemberian Ganti Rugi

Jika dalam musyawarah bentuk ganti rugi masyarakat setuju maka dalam waktu maksimal 14 hari kerja akan diberikan hasil ganti rugi tersebut. Ganti kerugian diberikan kepada pihak yang berhak berdasarkan hasil penilaian yang ditetapkan dalam musyawarah atau putusan Pengadilan Negeri dan Mahkamah Agung.

j) Pelepasan Hak dihadapan Ketua Kantah

Dalam pelepasan pemberian ganti rugi dilakukan dihadapan Ketua Kantah setempat dalam waktu maksimal 14 hari kerja akan diberikan hasil ganti rugi tersebut.

k) Permohonan ke Kanwil BPN Setempat

Setelah tahap pelepasan oleh ketua Kantah setempat berlanjut pada permohonan kepada Kanwil BPN.

l) Penyerahan Hasil

Dalam penyerahan hasil dilakukan oleh Kantah setempat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur pengelolaan barang milik negara atau daerah. Pelepasan objek pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang dikuasai oleh pemerintah atau dikuasai/dimiliki oleh Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah dilakukan berdasarkan UU NO. 2 Tahun 2012.

3.1.4 Evaluasi

Tahapan evaluasi penyelenggaraan pengadaan tanah untuk kepentingan umum dimana yang dilakukan oleh Pemerintah. Evaluasi hasil penyerahan pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang diperoleh dilakukan oleh Lembaga Pertanahan. Evaluasi ini dilakukan dengan tujuan tolak ukur dalam menentukan berhasil atau tidaknya suatu pengadaan tanah untuk kepentingan umum ini. Bahwasannya evaluasi memberikan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai hasil kerjanya.

Berdasarkan wawancara dengan Pak Djarot selaku Kepala Bidang Pengadaan Tanah pada Kantor Wilayah BPN Provinsi Jawa Tengah, pada pengadaan tanah untuk kepentingan umum bagi pembangunan jalan tol Batang – Semarang ini, yang pertama pada daerah Kabupaten Batang dimana yang tepatnya pada seksi I dan II dalam pembangunan jalan tol ini menargetkan menghabiskan tanah seluas 112,7438 Ha atau 1.127.438 m² dengan total 782 Bidang. Lalu yang kedua pada daerah Kabupaten Kendal dimana yang tepatnya pada seksi III dan IV dalam pembangunan jalan tol ini menargetkan menghabiskan tanah seluas 277,3284 Ha atau 2.773.284 m² dengan total 4123 Bidang. Dan yang terakhir yaitu pada daerah Kota Semarang dimana yang

tepatnya pada seksi V dalam pembangunan jalan tol ini menargetkan menghabiskan tanah seluas 112,7438 Ha atau 1.127.438 m² dengan total 2698 Bidang. Tetapi pada realita yang terjadi berdasarkan laporan per 1 Maret 2018 realisasi lahan yang pertama pada daerah Kabupaten Batang dimana yang tepatnya pada seksi I dan II dalam pembangunan jalan tol ini realisasi hingga kini masih menghabiskan tanah seluas 108,8409 Ha atau 1.088.409 m² dengan total 775 Bidang. Lalu yang kedua pada daerah Kabupaten Kendal dimana yang tepatnya pada seksi III dan IV dalam pembangunan jalan tol ini menargetkan menghabiskan tanah seluas 266,4156 Ha atau 2.664.156 m² dengan total 4059 Bidang. Dan yang terakhir yaitu pada daerah Kota Semarang dimana yang tepatnya pada seksi V dalam pembangunan jalan tol ini menargetkan menghabiskan tanah seluas 108,1658 Ha atau 1.081.658 m² dengan total 2651 Bidang.

Hasil data pada diatas masih dikatakan data lama karena setelah munculnya SK baru dari Gubernur Provinsi Jawa Tengah Nomor 590/20 2018 mengenai Persetujuan Penetapan Lokasi Tanah Bagi Pembangunan Tambahan Ruas Jalan Tol Trans Jawa. Sumber (<http://www.semarangkab.go.id/>) dan SK dari Pemerintah Provinsi Jawa Tengah Nomor 590/0001928 mengenai penambahan ruas jalan tol dari Batang – Semarang. Sumber (<https://jatengprov.go.id/>) Kini jadi ada tambahan lagi mengenai luas tanah yang dipakai untuk pembangunan jalan tol Batang – Semarang ini. Dimana target tambahannya tersebut pada pada daerah Kabupaten Batang dimana yang tepatnya pada seksi I dan II dalam pembangunan jalan tol ini menghabiskan tanah seluas 8,9761 Ha atau 89.761,92 m². Lalu pada daerah Kabupaten Kendal dimana yang tepatnya pada seksi III dan IV dalam pembangunan jalan tol ini menghabiskan tanah seluas 9,9013 Ha atau 99.013 m². Dan yang terakhir pada daerah Kota Semarang dimana yang tepatnya pada seksi V dalam pembangunan jalan tol ini menghabiskan tanah seluas 19,7498 Ha atau 197.498 m².

Evaluasi mengenai tidak sesuainya target pengadaan tanah menurut Pak Djarot selaku Kepala Bidang Pengadaan Tanah pada Kantor Wilayah BPN Provinsi Jawa Tengah. Kendala Pembangunan Jalan TOL dalam pelaksanaannya, proyek jalan tol ini ternyata mengalami masalah-masalah yang membuat pembangunannya sering terhambat bahkan terhenti. Masalah yang mengganggu pembangunan jalan tol ini adalah :

a. Investor yang sering berubah

Pembangunan jalan tol ini sempat terhenti karena mundurnya pemegang saham mayoritas konsorsium PT. Marga Setapuritama, yakni PT. Bakrie Toll Road. Disinyalir mundurnya PT. Bakrie Toll Road ini karena saat penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) pada 2006, ruas tol Batang-Semarang membutuhkan investasi sebesar Rp 3,6 triliun. Namun, berdasarkan evaluasi kementerian pada 2010 lalu, biaya membengkak hingga Rp 7,22 triliun.

b. Kondisi keuangan investor

Mundurnya bakrie toll road membuat kemampuan modal investor berkurang dan tidak bisa melakukan kegiatan pembangunan karena tidak tersedianya anggaran.

c. Pembebasan tanah

Akibat dari tidak adanya anggaran itu maka pembebasan tanah proyek ini terhenti dan Tim Pembebasan Tanah (TPT) juga dibubarkan, dan mengalami kemunduran jadwal. Padahal tanah yang harus dibebaskan untuk proyek senilai Rp 7,22 triliun itu mencapai 666,67 Ha, sementara yang sudah bebas baru mencapai 3,3%. Artinya total luas tanah yang sudah dibebaskan baru sebesar 22 Ha.

Pada permasalahan proses negosiasi dalam pencapaian harga untuk pengadaan tanah bagi pembangunan jalan tol Batang – Semarang jika dikaitkan dengan tahapan evaluasi maka dapat dikatakan bahwa setelah selesainya negosiasi dalam pencapaian harga untuk pembangunan pengadaan tanah Jalan Tol Batang – Semarang total keseluruhan tanah yang digunakan untuk pembangunan ini 541,4432 Ha atau 5.414.432,92 m². Jumlah tersebut sudah mencakup penambahan ruas baru untuk Jalan Tol Batang – Semarang. Tetapi hasil akhir tersebut bisa dikatakan sebagai acuan karena hasil tersebut berdasarkan laporan pelaksanaan per 1 Maret 2018.

3.1.5 Kendala dalam Pengadaan Tanah

Dalam Pengadaan Tanah di Jalan Tol Batang – Semarang ini tidaklah suatu hal yang mudah, sebelum proses dalam pencapaian harga terdapat beberapa kendala antara lain :

a. Terdapat sisa tanah

Terdapat pemilik tanah yang mengajukan permohonan untuk membeli sisa tanahnya dengan atas nama Bapak Rosidi Nomor Bidang 19 yang tanahnya hanya terkena 430 M² dan menyisakan tanah seluas 35 M², meminta agar sisa tanahnya dapat dibeli sekaligus oleh Pihak Pemerintah karena sisa tanah tersebut sudah tidak mempunyai nilai dan fungsi. Selain itu juga terdapat warga lainnya yang beratas nama Bapak Saroji dengan Nomor Bidang 42 memiliki tanah dengan sisa seluas 108 M² meminta untuk dapat dibeli sisa tanahnya oleh Pihak Pemerintah.

b. Demo

Seperti yang terjadi pada kasus di Kabupaten Kendal, ratusan warga yang tanahnya terkena gusuran proyek jalan tol Batang – Semarang berunjuk rasa di Gedung DPRD Kabupaten Kendal. Massa meminta pemerintah untuk bertindak adil dan mengukur kembali luasan lahan yang terdampak proyek jalan tol karena dinilai tidak sesuai. Dalam aksinya, ratusan warga mendirikan tenda di halaman gedung DPRD. Mereka menginap di lokasi itu hingga tuntutannya dipenuhi. Ratusan korban gusuran jalan tol ini merupakan gabungan warga dari delapan desa yang terdampak proyek Tol Semarang-Batang. Yakni, Desa Nolakerto, Magelung, Kertomulyo, Penjalin, Tungulsari, Rejosari, Sumbersari, dan Ngawensari. (<https://www.inews.id>)

c. Permohonan perpanjangan waktu menempati lokasi yang terkena proyek
Negosiasi pengadaan tanah yang telah berlangsung dalam upaya mengatasi setiap keluhan / permintaan dari setiap pemilik tanah dapat diatasi dengan baik oleh Pemerintah, seperti yang terjadi pada salah satu tanah warga di Kecamatan Ngaliyan Kota Semarang, dimana pada Nomor Bidang 246 masih berdiri bangunan rumah milik Nur Syafa'at. Beliau tidak memperbolehkan rumahnya

tersebut untuk di bongkar sebelum selesainya tahap pembangunan tempat tinggalnya yang sudah di janjikan yang di buat dimana yang lokasinya tidak jauh dari rumah yang lama.

d. Rendahnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum

Dengan kelatarbelakangan sebagai masyarakat desa yang terkena pengusuran proyek jalan tol Batang – Semarang ini juga menjadi kendala dalam pengadaan tanah ini. Masih banyaknya pola pemikiran masyarakat yang kurang paham dan kurang mengetahui akan pembangunan untuk kepentingan umum.

e. Terdapat sertipikat tanah yang di jadikan jaminan

Terdapat beberapa warga yang sertipikat tanahnya di jadikan jaminan ke bank atau perseorangan. Terjadinya proses penggadaian sertipikat tanah tersebut adalah di karenakan himpitan ekonomi dan kebutuhan masyarakat yang terus berkembang.

f. Penolakan Ganti Rugi

Seperti kasus pada Warga Desa Wunurejo dan Tejorejo Kecamatan Ringinarum Kabupaten Kendal, sejumlah warga desa tersebut menolak akan ganti rugi yang diberikan dari pihak pemerintah di karenakan tidak sesuai dengan yang diharapkan. Dimana pihak Pemerintah menghargai tanah mereka dengan harga Rp 220.00 Per Meter², sedangkan mereka meminta tanahnya di beli Rp 500.000 Per Meter². Mereka merasa harga Rp 220.000 Per Meter² dianggap rendah karena pada desa tetangga mereka di nilai harganya lebih tinggi.

g. Ketidaksesuaian hasil pengukuran

Terdapat warga yang mengajukan keberatam yaitu atas nama Napis dengan Nomor Bidang 09 dimana yang teletak di Desa Galih Kecamatan Gemuh Kabupaten Kendal yang mana hasil pengukuran tanah yang dilakukan oleh BPN tidak sesuai dengan ukuran di sertipikat tanah.

Pada permasalahan proses negosiasi dalam pencapaian harga untuk pengadaan tanah bagi pembangunan jalan tol Batang – Semarang jika dikaitkan dengan kendala pengadaan tanah yaitu dalam mengatasi banyak permasalahan yang terjadi dalam pengadaan tanah perlunya tahapan negosiasi agar bisa tercapainya tujuan yang diharapkan. Seperti Terdapat sisa tanah, Demo, Permohonan perpanjangan waktu menempati lokasi yang terkena proyek, Rendahnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, Terdapat sertipikat tanah yang di jadikan jaminan, Penolakan ganti rugi, dan Ketidaksesuaian hasil pengukuran. Semua permasalahan tersebut harus diselesaikan harus diselesaikan dengan sistem negosiasi berdasarkan regulasi, hukum, pemberian pahaman atau pengertian dan menyelesaikan secara musyawarah. Dalam negosiasi harus memilikinya keterampilan untuk mengetahui kapan menggunakan strategi kepada pihak lain untuk memperbesar peluang mencapai keberhasilan. Dikatakan ilmu pengetahuan, yakni ilmu pengetahuan non eksakta, karena didalamnya terdapat prinsip-prinsip, srategi, dan aturan.

3.2 Konflik Dalam Pengadaan Tanah

3.2.1 Sumber Konflik

Jika berdasarkan dari sumber konflik permasalahan tersebut bisa terjadi dikarenakan kelangkaan sumber daya dan dana yang langka dan pribadi. Dalam persepsi kelangkaan sumber daya dan dana yang langka hal ini disebabkan karena suatu individu atau salah satu pihak atau organisasi yang memiliki sumber daya dan dana yang terbatas. Jika dilihat berdasarkan dari pihak pemerintah dalam melaksanakan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang ini tentunya secara sumber daya dana dapat dikatakan terbatas karena sebelum pelaksanaan di lapangan tentunya sudah diperhitungkan secara rinci dan dana yang akan di anggarkan, maka jika terjadi penolakan dari masyarakat terhadap nilai ganti kerugian yang diberikan oleh pemerintah maka pemerintah tidak bisa memberikan penawaran lebih terhadap nilai ganti kerugian yang akan diberikan. Jika ingin meminta penawaran lebih pemerintah merekomendasikan untuk melakukan konsinyasi dan mengajukan banding. Lalu jika dilihat berdasarkan dari pihak masyarakat mereka mempunyai sumber daya berupa tanah yang akan digunakan untuk pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang, maka masyarakat berhak untuk menolak atas harga ganti kerugian yang akan diberikan karena tidak sesuai dengan yang diharapkan. Point kedua sumber konflik berasal dari pribadi yaitu terjadinya suatu ketidaksesuaian tujuan dan perbedaan dalam nilai- nilai atau persepsi yang dapat menimbulkan terjadinya konflik.

3.2.2 Aktor Yang Terlibat

Pihak – pihak yang terlibat dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang – Semarang antara lain :

a. Instansi Yang Memerlukan Tanah

Instansi yang memerlukan tanah yaitu Kementerian Pembangunan Umum dan Perumahan Rakyat, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Teknik PPK Jalan Tol Batang – Semarang, Kementerian Pembangunan Umum dan Perumahan Rakyat memiliki tugas/wewenang menyelenggarakan urusan Pemerintah di bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan Pemerintahan Negara.

b. Investor

Investor dalam pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang yakni PT Waskita Karya.

c. Tim Pengadaan Tanah

Panitia pengadaan tanah adalah panitia yang dibentuk untuk berperan membantu pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum.

d. Tim Penilai Harga Tanah (Appraisal)

Tim penilai harga tanah atau yang sering disebut juga dengan Tim Appraisal merupakan tim yang tugasnya menilai atau menafsirkan besarnya ganti kerugian suatu bidang tanah. Penilaian ganti kerugian tersebut mencakup 2 aspek yaitu yang pertama ganti kerugian fisik (material) tanah, bangunan, tanaman, benda-benda lain yang berkaitan dengan tanah. Aspek yang ke 2 merupakan Ganti kerugian non fisik (immaterial) terdiri dari penggantian terhadap kerugian pelepasan hak dari pemilik tanah yang akan diberikan dalam

bentuk uang (premium), serta kerugian lainnya yang dapat dihitung meliputi biaya transaksi, bunga (kompensasi masa tunggu), kerugian sisa tanah, dan jenis kerugian lainnya yang dinyatakan oleh pemberi tugas dalam surat perjanjian kerja.

e. Warga Yang Terkena Proyek Jalan Tol Batang – Semarang

Tanah yang terkena untuk pembangunan ini adalah luasnya sebesar 541,4432 Ha atau 5.414.432,92 m².

Pada permasalahan kesenjangan NJOP dengan harga yang ditentukan oleh masyarakat terjadinya perselisihan yang ada antara kedua belah pihak antara Pihak Pemerintah dengan Pihak Masyarakat. Berdasarkan observasi yang sudah dilakukan dilihat dari sisi aktor yang terlibat dalam pengadaan tanah, kesenjangan ini bisa terjadi dikarenakan adanya keterlibatan aktor baru dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum ini seperti LSM. Dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Batang – Semarang ini, ada beberapa LSM yang ikut campur dalam permasalahan ini. Dimana keterlibatan LSM ini dapat menjadikan semakin rumit dan berpanjangan. Lsm disini ikut campur dalam permasalahan ini dengan tujuan untuk mendapatkan kepentingan profit bagi mereka, walaupun lsm disini bersifat sebagai bukan pemilik tanah yang akan digunakan untuk pembangunan jalan tol Batang – Semarang. Tetapi lsm disini bersifat mempengaruhi para masyarakat untuk menolak pengadaan tanah dan menolak nilai ganti rugi yang diberikan oleh pihak pemerintah dan investor, karena tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh mereka nilai ganti kerugian tersebut.

3.3 Penyelesaian Konflik

Penyelesaian Konflik berdasarkan Kendala Pengadaan Tanah :

a. Terdapat sisa tanah

Peran Pemerintah disini untuk mengatasi tersebut yaitu dengan dasar acuan pada Peraturan Perundang – Undangan Pasal 67 dan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 dimana yang menyebutkan bahwa:

“Apabila luas tanah kurang dari 100 M², maka Pemerintah akan mengupayakan pembelian sisa tanah tersebut”

“Apabila luas tanah lebih dari 100 M², pihak yang berhak diwajibkan untuk mengajukan permohonan kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagai instansi yang memerlukan tanah untuk dapat meninjau kelayakan atas sisa tanah apakah sisa tanah tersebut sudah tidak dapat difungsikan dan tidak terdapat akses yang layak.”

b. Demo

Peran Pemerintah untuk mengatasi masalah demo tersebut dengan cara untuk menyuruh warga tersebut untuk melakukan negosiasi mengajukan keberatan mengenai besaran ganti rugi kepada Pengadilan Negeri dan Mahkamah Agung Setempat. Jika masih tidak setuju dengan hasil keputusan Pengadilan Negeri dan Mahkamah Agung Setempat dapat ditempuhnya Konsinyasi.

c. Permohonan perpanjangan waktu menempati lokasi yang terkena proyek

Pemerintah memberikan kelonggaran waktu selama tiga bulan setelah diberikan uang ganti kerugian kepada pemilik lahan yang dapat menempati tanahnya.

d. Rendahnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum

Pada masalah ini Pemerintah memberikan wawasan dan pemahaman kepada warga yang terkena gusuran proyek Jalan Tol Batang – Semarang ini mengenai pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Penyampaian wawasan ini dilakukan ketika pemerintah dalam melaksanakan konsultasi publik.

e. Terdapat sertipikat tanah yang di jadikan jaminan

Solusi Pemerintah dalam menangani kasus tersebut adalah dengan cara Pemerintah yang berwenang, dalam hal ini BPN setempat dan Pihak Kelurahan setempat yang bersangkutan, mengundang dari pihak Bank tempat sertipikat yang dijadikan jaminan dan pemilik sertipikat tanah untuk dilakukan proses pelunasan utang piutang kemudian apabila terdapat sisa uang pelunasan maka akan diberikan kepada pemilik sertipikat tanah. Sedangkan sertipikat yang digadaikan kepada perseorangan, maka akan dipertemukan antara pemilik sertipikat tanah dan pihak tempat yang digadaikan tersebut. Pelunasan utang dilakukan berdasarkan bukti kwitansi transaksi utang piutang yang sebelumnya sudah disepakati, apabila terdapat sisa uang pelunasan maka diberikan kepada pemilik sertipikat tanah tersebut.

f. Penolakan Ganti Rugi

Peran Pemerintah untuk mengatasi masalah penolakan ganti rugi tersebut dengan cara menyuruh pada warga tersebut untuk melakukan negosiasi mengajukan keberatan mengenai besaran ganti rugi kepada Pengadilan Negeri dan Mahkamah Agung Setempat. Jika masih tidak setuju dengan hasil keputusan Pengadilan Negeri dan Mahkamah Agung Setempat dapat ditempuhnya Konsinyasi.

g. Ketidaksesuaian hasil pengukuran

Tim Pengadaan Tanah mengatasi hal tersebut dengan dilakukan pengukuran ulang tanah. Apabila kondisi patok sudah hilang, maka Tim Pengadaan Tanah mengatasi hal tersebut dengan menyesuaikan ukuran tanah berdasarkan sertipikat tanah.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

a. Manajemen konflik dalam pengadaan tanah di jalan Tol Batang – Semarang terdapat beberapa masalah yang bersumber dari pribadi (pihak masyarakat) dan kelangkaan sumber daya dan dana yang langka. Masalah tersebut muncul karena menolak akan harga ganti kerugian yang diberikan tidak sesuai dan kelangkaan dana yang terbatas dari proyek tersebut juga menghambat dalam hal ini.

b. Konflik yang terjadi pada kasus ini disebabkan oleh perbedaan tujuan dan prioritas dan sikap menang- kalah. Perbedaan tujuan dan prioritas dikedua belah pihak ini tentunya akan menghambat dalam

pengadaan tanah ini, lalu adanya sikap menang kalah dalam konteks ini dipengaruhi oleh pihak ke tiga yaitu LSM. Dimana lsm bersifat mempengaruhi pihak masyarakat untuk menaikkan nilai ganti kerugian yang diberikan.

c. Adanya keterlibatan aktor baru dalam pengadaan tanah ini yaitu LSM, dengan adanya lsm dapat menjadikan semakin rumit dan berpanjangan dalam konflik. Karena lsm disini bersifat mempengaruhi pihak masyarakat untuk menaikkan nilai ganti kerugian yang diberikan.

d. Dalam bidang perencanaan manajer dituntut untuk merencanakan segala sesuatu yang mangacu pada tercapainya tujuan yang diharapkan. Oleh dari itu maka, terkadang manajer perlunya pertimbangan dari atas untuk menegosiasi segala sesuatu yang terjadi dalam proses untuk mencapai tujuan yang diharapkan.

e. Berdasarkan pelaksanaan dilapangan terdapat kendala yaitu dalam musyawarah penetapan ganti kerugian, dan pemberian ganti kerugian. Dalam musyawarah penetapan tersebut terjadinya penolakan harga ganti kerugian karena tidak sesuai dengan yang mereka harapkan. Lalu dalam pemberian ganti kerugian terdapat penolakan harga karena adanya pihak ketiga yaitu lsm yang ikut campur dalam masalah ini yang bertujuan untuk mempengaruhi pihak masyarakat.

f. Berdasarkan evaluasi total tanah yang diperlukan untuk pengadaan tanah pembangunan jalan tol Batang – Semarang ini setelah adanya sk mengenai penambahan ruas jalan tol yaitu 541,4432 Ha atau 5.414.432,92 m².

g. Dalam pengadaan tanah untuk jalan Tol Batang – Semarang ini terdapat kendala yaitu terdapat sisa tanah, demo, permohonan perpanjangan waktu menempati lokasi yang terkena proyek, rendahnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, terdapat sertipikat tanah yang di jadikan jaminan, penolakan ganti rugi, dan ketidaksesuaian hasil pengukuran.

h. Pada penyelesaian konflik bagi masyarakat yang menolak harga ganti rugi yang sudah di tentukan dapat ditempuh upaya konsinyasi

4.2 Saran

a. Pemerintah harus memberikan peraturan atau kebijakan mengenai cakupan kerja LSM yang ada pada Indonesia agar lsm tidak ikut campur dalam suatu permasalahan dan hanya bertujuan untuk mencari keuntungan bagi mereka.

b. Perlunya penyuluhan, pemberian wawasan bagi rakyat yang tinggal di daerah pedesaan atau pelosok mengenai pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Agar masyarakat nantinya sadar akan diajak untuk maju bersama, dan tidak menolak terhadap pembangunan yang bersifat untuk memajukan rakyat Indonesia.

c. Dalam sebelum merumuskan suatu rencana manajer diharuskan untuk turun ke lapangan agar mengetahui situasi kondisi yang ada pada saat itu dan kedepannya. Lalu manajer tidak boleh menyama ratakan

situasi dan kondisi yang ada pada suatu wilayah dengan wilayah yang lain, karena setiap wilayah mempunyai situasi dan kondisi yang berbeda.

Daftar Pustaka

Buku

Burhan, Bungin, 2007. Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, Dan Ilmu Sosial Lainnya, Edisi pertama, Cetakan ke-2, Jakarta: Kencana.

Creswell, John W. 2009. Research Design Pendekatan Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Penterjemah Achmad Fawaid.

Handoko, T. Hani. 2000. Manajemen Edisi 2. Yogyakarta : BPFE

Ivancevich, John M., Robert Konopaske, Michael T. Matteson. 2007. Perilaku dan Manajemen Organisasi Jilid 2 Edisi 7. Jakarta: Erlangga.

Kamaludin, Rustian. 1983. Beberapa Aspek Pembangunan Nasional dan Daerah. Jakarta : Ghalia Indonesia.

Koeswahyon, Imam. 2008. Artikel, Melacak Dasar Konstitusional Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Pembangunan Bagi Umum

Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND. Bandung : CV Alfabeta.

Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Bandung : Alfabeta

Sutedi, Adrian. 2007. Implementasi Kepentingan Umum Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan. Jakarta : Sinar Grafika.

Terry, George R., dan Rue, Leslie W. 2011. Dasar – Dasar Manajemen. Jakarta : Bumi Aksara

Winardi. 2006. Pengantar Ilmu Manajemen (Suatu pendekatan Sistem). Bandung : Nova.

Winarno, Budi. 2013. Etika Pembangunan. Edisi pertama. Yogyakarta : CAPS.

Perundang - undangan

Keputusan Presiden Nomor 55 Tahun 1993

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2015

Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012

UU Nomor 9 Tahun 2009

UU PBB No 12 Tahun 1985 pada Pasal 1 Angka 3

Peraturan Kepala BPN RI Nomor 5 Tahun 2012

Perpres Nomor 36 Tahun 2005

Internet

<http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah> diakses pada 28 Maret 2017

<https://jateng.merdeka.com/infrastruktur/proyek-tol-batang-semarang-masih-terhambat-pembebasan-lahan--170426c.html> diakses pada 28 Maret 2017

<http://jateng.tribunnews.com/2017/02/20/masih-ada-kendala-pembangunan-tol-semarang-batang-di-kendal-ini-detailnya> diakses pada 28 Maret 2017

<http://jateng.tribunnews.com/2017/05/09/ini-alasan-mengapa-pembayaran-ganti-rugi-jalan-tol-desa-wungurejo-dan-tejorejo-paling-rendah> diakses pada 26 Oktober 2017

<http://jateng.tribunnews.com/2017/02/09/soal-ganti-rugi-jalan-tol-warga-kendal-mengamuk-seusai-mendengar-keputusan-ma?page=all> diakses pada 26 Oktober 2017

<http://metrojateng.com/2016/01/21/27-desa-di-7-kecamatan-terkena-proyek-tol-semarang-batang/> diakses pada 28 Maret 2017

<http://metrojateng.com/2016/05/06/pemkab-kendal-diminta-bantu-bebasakan-tanah-jalan-tol-semarang-batang/> diakses pada 30 Maret 2017

<http://nasional.kompas.com/read/2016/08/16/14453101/ini.infrastruktur.yang.dibangun.selama.dua.tahun.jokowi-jk> diakses pada 30 Maret 2017

<http://properti.kompas.com/read/2017/02/27/190000721/biaya.pembebasan.lahan.tol.semarang-batang.membengkak.rp.5.8.triliun> diakses pada 30 Maret 2017

<https://semarangpedia.com/ruas-tol-semarang-batang-dipreysikan-rampung-juni-2017/> diakses pada 30 Maret 2017

<http://drholix.wixsite.com/megalomania/single-post/2017/06/03/Jenis---Jenis-dan-Sumber-Konflik-dalam-Organisasi> diakses pada 12 Juli 2018

<https://www.dictio.id/t/bagaimana-konflik-sebuah-dalam-organisasi-terjadi/8162/2> diakses pada 12 Juli 2018

Dinas

Badan Pertanahan Nasional Provinsi Jawa Tengah

Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Kendal

Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Batang

Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang

Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman Provinsi Jawa Tengah

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Jawa Tengah