

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBEBASAN LAHAN DALAM
PEMBANGUNAN JALAN TOL BANDA ACEH – SIGLI**

SKRIPSI



**Disusun Oleh:
HAMSARIADI
NIM. 160802089**

**Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
TAHUN 2023 M/1444 H**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Hamsariadi
NIM : 160802089
Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Tempat Tanggal Lahir : Pulo Baro, 15 Juni 1997
Alamat : Gampong Pulo Baro, Kec.Tangse, Kab.Pidie

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap karya ilmiah orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.
4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.

Bila kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenakan sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 5 April 2023
Yang menyatakan,



Hamsariadi
NIM. 160802089

LEMBARAN PENGESAHAN PEMBIMBING

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBEBASAN LAHAN DALAM
PEMBANGUNAN JALAN TOL BANDA ACEH – SIGLI**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

Oleh:

HAMSARIADI

NIM. 160802089

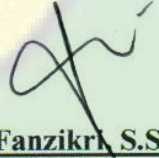
Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Disetujui untuk Dimunaqasyahkan Oleh :

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Dr. Said Amirul Kamar, M.M., M.Si
NIP. 19611051982031007


Mirza Fanzikri, S.Sos.I., M.Si
NIP. 199007022020121010

**LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBEBASAN LAHAN DALAM
PEMBANGUNAN JALAN TOL BANDA ACEH – SIGLI**

SKRIPSI

Telah Diuji Oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

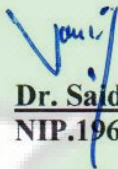
Pada Hari/Tanggal :

Rabu/12 April 2023

Banda Aceh,

Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua,



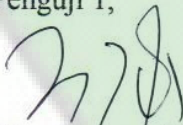
Dr. Saïd Amirul Kamar, M.M., M.Si
NIP.19611051982031007

Sekretaris,



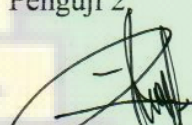
Mirza Fanzikri, S.Sos.I., M.Si
NIP.199007022020121010

Penguji 1,



Eka Januar, M.Soc.Sc
NIP. 198401012015031003

Penguji 2,



Arif Akbar, M.A
NIP. 199110242022031001

Mengetahui

Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan
UIN Ar-Raniry Banda Aceh



Dr. Muji Mulia, S.Ag., M.Ag
NIP.197403271999031005

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan yang sangat mendasar dalam pemenuhan hak dasar masyarakat serta memberikan pengaruh pada peningkatan akses terhadap sumberdaya sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi. Salah satu infrastruktur yang penting untuk membantu masyarakat adalah pembangunan jalan tol. Berdasarkan observasi peneliti terdapat permasalahan pembebasan lahan dan ketimpangan dalam pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli tepatnya di Kecamatan Padang Tiji, dimana masih banyak lahan masyarakat yang terkena pembebasan lahan yang belum dibayar sesuai dengan harga yang telah ditetapkan, sehingga masyarakat mengalami kerugian dan dalam proses pembayarannya tidak bersifat adil dan layak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pembebasan lahan dalam pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli serta apa saja hambatan dalam pelaksanaan pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Selanjutnya untuk mendapatkan hasil penelitian penulis menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi sebagai indikator yang menjadi landasan dalam penelitian. Berdasarkan hasil penelitian segala tahapan dalam implementasi kebijakan pengadaan tanah yang meliputi sosialisasi, pengukuran ricikan, inventarisasi bangunan dan tanaman, pengumuman hasil ukur, musyawarah harga, pembayaran ganti rugi, pelepasan hak dan sertifikasi telah sesuai dengan prosedur/tahapan yang ada. Terdapat hambatan dalam pelaksanaan pembebasan lahan dalam pembangunan tol Sigli-Banda Aceh yaitu adanya perbedaan pendapat tentang besarnya nilai ganti rugi sehingga sulit mencapai mufakat serta data/ dokumen kepemilikan tanah yang tidak lengkap. Adapun kesimpulan dari penelitian ini ialah Pemerintah dalam hal pengimplementasian kebijakan pengadaan tanah mengikuti aturan-aturan yang berlaku, pemerintah Kabupaten/Kota dan provinsi bersinergi dalam hal pengadaan tanah yang diperlukan. Adapun tahapan tersebut meliputi perencanaan, pelaksanaan, implementasi dan dana. Terdapat beberapa hambatan-hambatan dalam tahapan pelaksanaan pengadaan tanah dalam pembangunan tol Banda Aceh - Sigli yaitu terkait dengan sosialisasi, implementasi, inventarisasi, dan musyawarah/gantirugi.

Kata kunci: *Implementasi Kebijakan, Pembebasan Lahan, Pembangunan TOL*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan Rahmat, Nikmat dan hidayah-nya sehingga pada kesempatan ini penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh – Sigli”, Selanjutnya shalawat beriring salam saya sampaikan kepada junjungan alam Nabi Besar Muhammad SAW yang telah membawa umat manusia dari alam jahiliyah ke alam berilmu pengetahuan.

Penulisan skripsi ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Program Studi Ilmu Administrasi Negara. Dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari hambatan dan kesulitan, namun berkat Allah SWT yang telah memudahkan, serta bimbingan, bantuan, nasehat dan serta kerja sama dari berbagai pihak, sehingga kendala-kendala tersebut dapat terselesaikan.

Dalam proses penulisan Skripsi ini, penulis banyak mendapat bantuan dan dorongan serta bimbingan dari berbagai pihak, Oleh karena itu dengan penuh hormat saya ucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Mujiburrahman, M.Ag selaku Rektor Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
2. Bapak Dr. Muji Mulia, S.Ag.,M.Ag selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan.
3. Ibu Muazzinah, B.Sc.,M.P.A selaku ketua program Studi Ilmu Administrasi Negara.
4. Bapak Dr. Said Amirul Kamar, M.M.,M.Si selaku pembimbing I dan Bapak Mirza Fanzikri, S.Sos.I.,M.Si selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu dan tak pernah bosan-bosan dalam memberikan arahan dan motivasi serta membimbing penulis dengan penuh kesabaran sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen Ilmu Administrasi Negara yang telah mengajar dan memberikan ilmu pengetahuan, beserta seluruh Staf Fakultas Ilmu Sosial

dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry yang telah ikut membantu dalam menyiapkan segala keperluan untuk menyelesaikan skripsi ini.

6. Terima Kasih kepada teman-teman Ilmu Administrasi Negara angkatan 2016 dan kepada para responden yang telah membantu memberikan informasi yang sangat dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini. Terima kasih atas waktu dan kesediaannya.
7. Yang istimewa untuk keluarga tercinta terutama Alm Ibu (Nurhayati), Ayah (M.Yusuf Ibrahim), Abang Kandung (Hamdan, Amd.P.K dan Saifal, Amd.Pel) dan Adik (Zuhra) yang selalu mendoakan dan memberi dukungan dan semangat sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Terima Kasih kepada Riffa Ul Hajji, S.H yang telah mendukung saya untuk menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi jauh dari kata sempurna, sehingga penulis membutuhkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kemajuan pada masa yang akan datang. Sehingga pada akhirnya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Banda Aceh, 5 April 2023
Penulis,

Hamsariadi
NIM. 160802089

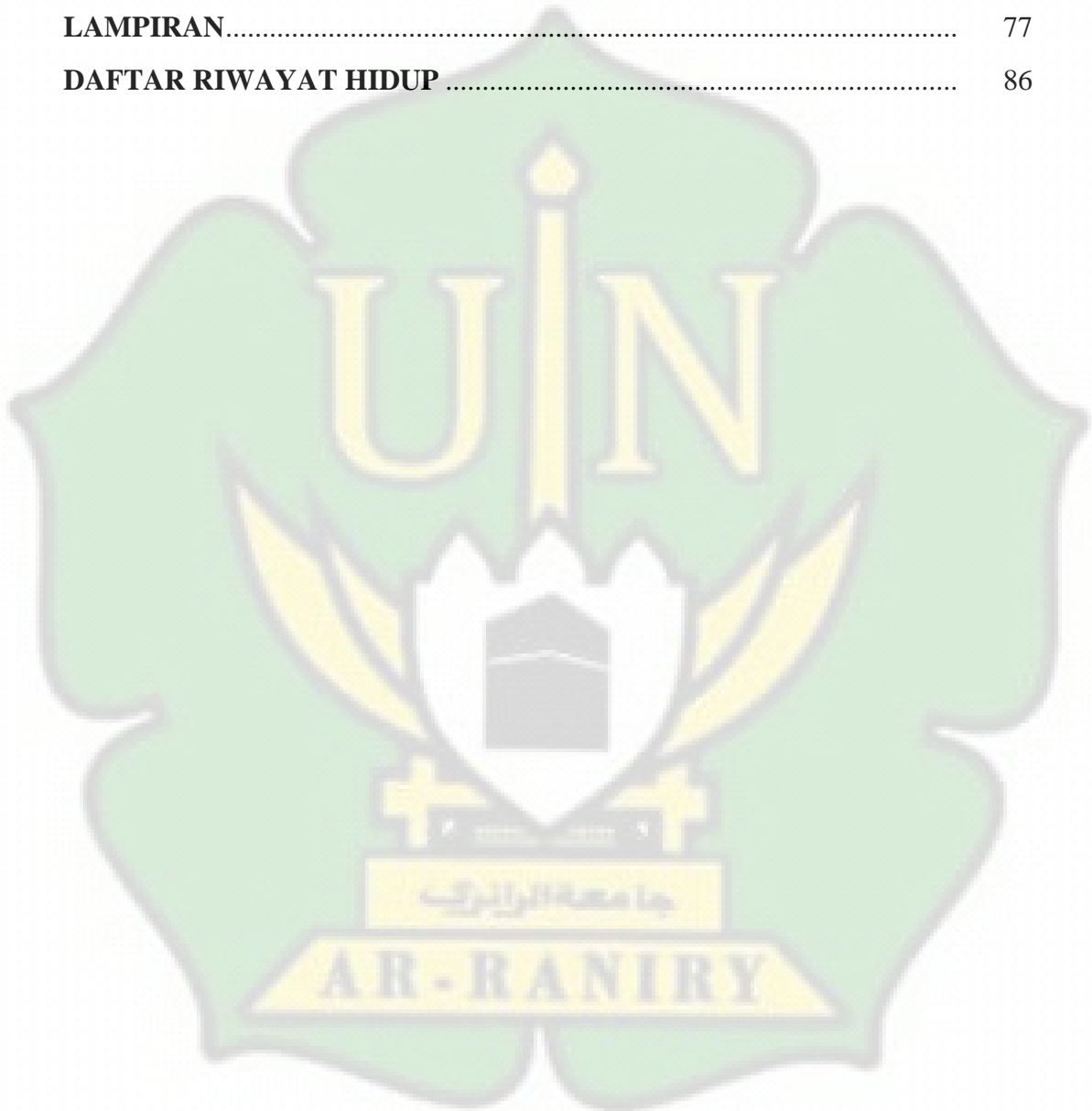
DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	ii
LEMBARAN PENGESAHAN PEMBINGBING	iii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Identifikasi Masalah	6
1.3. Rumusan Masalah	7
1.4. Tujuan Penelitian.....	7
1.5. Mamfaat Penelitian.....	8
1.6. Penjelasan Istilah.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Penelitian Terdahulu.....	10
2.2. Implementasi Kebijakan.....	11
2.3. Kebijakan Publik	17
2.3.1. Karakteristik Kebijakan Publik	18
2.3.2. Tahapan-Tahapan Kebijakan Publik	19
2.3.3. Jenis-Jenis Kebijakan	19
2.4. Kebijakan Pemerintah Tentang Pembebasan Lahan	21
2.4.1. Konsep Izin Pembebasan Lahan Untuk Kepentingan Umum.....	21
2.4.2. Pengertian Pengadaan Tanah.....	22
2.4.3. Landasan Hukum Pengadaan Tanah	23
2.4.4. Macam-Macam Hak Atas Tanah.....	23
2.5. Teori Pembangunan Infrastruktur	25
2.5.1. Pembangunan	25
2.5.2. Infrastruktur	26

2.6. Kerangka Berfikir.....	29
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1. Pendekatan Penelitian.....	30
3.2. Fokus Penelitian	30
3.3. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	32
3.4. Sumber Data	33
3.5. Teknik Analisis Data	34
3.6. Teknik Pengumpulan Data	35
3.7. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1. Hasil Penelitian.....	38
4.1.1. Gambaran Umum	38
a. Sejarah Jalan Tol.....	38
b. Tujuan dan Mamfaat Jalan Tol	41
c. Pemetaan Wilayah Proyek Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli	44
4.1.2. Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan DalamPembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli.....	46
1. Internal	46
a. Perencanaan.....	46
b. Pelaksanaan	47
2. Eksternal	49
a. Dana	49
b. Pembebasan Lahan.....	50
4.1.3. Hambatan Dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan Untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli	52
1. Kebijakan Pemerintah	52
a. Implementasi	52
b. Sosialisasi	54
c. Iventarisasi	57
d. Musyawarah/Penetapan Gantirugi	60
2. Penerapan Kebijakan.....	62
a. Masyarakat	62
b. Pemilik Lahan.....	64
4.2. Pembahasan.....	65
4.2.1. Implementasi Kebijakan dalam Pembebasan Lahan Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli	65
4.2.2. Hambatan dalam Pelaksaasn Pembebasan Lahan Untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli	67

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan	72
5.2 Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....	74
LAMPIRAN.....	77
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	86



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 : Dimensi dan Indikator Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli.....	31
Tabel 3.2 : Dimensi dan Indikator Hambatan dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli	32
Tabel 3.3 : Informan Penelitian	34



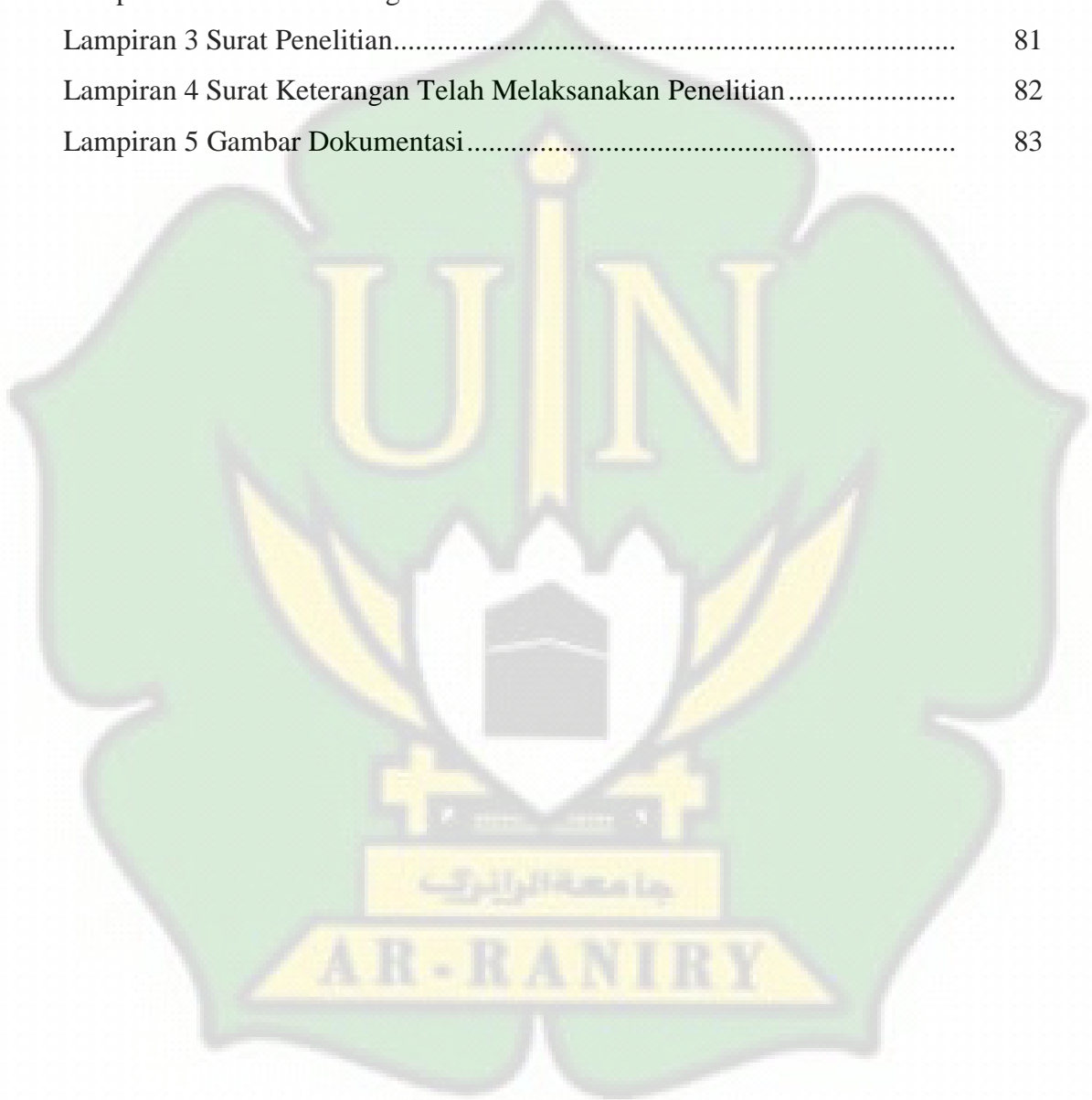
DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. : Kondisi Jalan Tol di Zona Padang Tiji 46



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Panduan Wawancara	77
Lampiran 2 SK Pembimbing	80
Lampiran 3 Surat Penelitian.....	81
Lampiran 4 Surat Keterangan Telah Melaksanakan Penelitian.....	82
Lampiran 5 Gambar Dokumentasi.....	83



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan yang sangat mendasar dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Infrastruktur adalah katalis pembangunan. Ketersediaan infrastruktur dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga meningkatkan aksesproduktivitas sumberdaya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi.

Salah satu infrastruktur yang penting untuk membantu masyarakat adalah jalan raya, termasuk jalan tol yang dapat menghubungkan antar daerah yang berpotensi meningkatkan perekonomian. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan tol menerangkan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Pada masa sekarang ini adalah sangat sulit melakukan pembangunan untuk kepentingan umum di atas tanah negara, dan sebagai jalan keluar yang ditempuh adalah dengan mengambil tanah-tanah hak. Kegiatan “mengambil” tanah (oleh pemerintah dalam rangka pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum) inilah yang kemudian disebut dengan pengadaan tanah (pasal 1 Peraturan Presiden Nomor. 65 Tahun 2006). Kegiatan pengadaan tanah ini sudah sejak lama

dilakukan, bahkan sudah dikenal sejak zaman Hindia Belanda dahulu melalui *Onteigenings Ordonnatie*.

Undang-Undang Pokok Agraria sendiri melalui Pasal 18, memberikan landasan hukum bagi pengambilan tanah hak ini dengan menentukan: Untuk kepentingan umum, termasuk kepentingan bangsa dan negara serta kepentingan bersama dari rakyat, hak-hak atas tanah dapat dicabut, dengan memberi ganti kerugian yang layak menurut cara yang diatur dengan Undang-Undang.

Dalam perkembangannya, jalan tol di Indonesia banyak dibangun di pulau-pulau besar seperti jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi (Jagorawi) yang merupakan jalan tol pertama di Indonesia dibangun pada Tahun 1978. Saat ini Indonesia telah memiliki 53 jalan tol. Jumlah jalan tol ini akan bertambah melalui pembangunan infrastruktur yang direncanakan oleh pemerintah. Salah satu jalan tol yang masih dalam tahap pembangunan pada saat ini adalah jalan tol lintas Sumatra.¹

Seiring waktu perkembangan adanya jalan tol bukan saja di pulau Jawa tetapi melebar ke berbagai di pulau Sumatera termasuk Provinsi Aceh. Di Aceh, jalan tol pertama yaitu jalan tol yaitu Banda Aceh Sigli yang merupakan jalan tol bagian dari jalan tol Trans Sumatra di Provinsi Aceh yang dibangun berdasarkan kebijakan pemerintahan Provinsi Aceh yang diperintahkan oleh Presiden Joko Widodo 14 Desember 2018. Panjang ruas tol ini adalah 74 KM melewati 84 gampong yang tersebar di 10 Kecamatan sepanjang jalur dilalui dengan biaya konstruksi Rp8,99 triliun dengan nilai investasi mencapai Rp 12,35 triliun, tol

¹Info BPJT *Sejarah Jalan Tol di Indonesia*. Bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah. diakses pada tanggal 6/06/2018.

yang juga merupakan Proyek Strategis Nasional (PSN) ini ditargetkan selesai dibangun pada akhir Tahun 2021. Tol ini terbagi dalam 6 seksi, yaitu: Seksi 1 Baitussalam-Kutabaro 5 KM, Seksi 2 Kutabaro-Blang Bintang 8 KM, Seksi 3 Blang Bintang-Indrapuri 13 KM, Seksi 4 Indrapuri-Jantho 16 KM, Seksi 5 Jantho-Seulimeum 6 KM, Seksi 6 Seulimeum-Padang Tiji 25 KM yang dikelola oleh PT Utama Karya (Persero) dan PT Adhi Karya (Persero).²

Adapun manfaat dari keberadaan jalan tol dapat memangkas jarak dan waktu tempuh dari Banda Aceh ke Sigli yang awalnya sekitar 2-3 jam menjadi 1 jam perjalanan. Diketahui, jarak antara kedua wilayah mencapai 112 kilometer. Bila pengendara melalui jalur arteri waktu tempuh yang dibutuhkan bisa mencapai 3 jam.³ Maka dari itu, pembangunan jalan tol pastinya dibutuhkan pengadaan lahan yaitu tanah oleh pemerintah. Pengadaan tanah untuk kepentingan umum merupakan salah satu manifestasi dari fungsi sosial hak atas tanah. Pengadaan tanah dipandang sebagai langkah awal dari pelaksanaan yang melibatkan rakyat untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat atau masyarakat itu sendiri, baik yang akan digunakan untuk kepentingan umum dan kepentingan swasta. Pengadaan tanah untuk pembangunan hanya dapat dilakukan atas dasar persetujuan dari pemegang hak atas tanah mengenai dasar dan bentuk ganti rugi yang diberikan kepada pemegang hak atas tanah itu sendiri.⁴

²<http://dinaspupr.bandaacehkota.go.id/2019/12/22/proyek-jalan-tol-lamban-terkendala-pembebasan-lahan/diakses-pada-tanggal-13-Januari-2020>

⁴Bernhard Limbong, *Pengadaan Tanah untuk Pembangunan*, (Penerbit Margaretha Pustaka, Jakarta, 2011), Hlm.131.

Pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak. Pada prinsipnya pengadaan tanah dilakukan dengan cara musyawarah antar pihak yang memerlukan tanah dan pemegang hak atas tanah yang tanahnya diperlukan untuk kegiatan pembangunan⁵. Pembebasan lahan adalah setiap kegiatan untuk mendapatkan tanah dengan memberikan ganti rugi kepada pemilik tanah atau melepaskan serta menyerahkan lahan, baik berupa bangunan, tanaman, beserta benda-benda yang ada dalam lahan tersebut. Pelaksanaan pembebasan lahan satu persoalan yang sangat kompleks disebabkan banyaknya tahapan serta proses yang dilalui serta adanya kepentingan pihak-pihak yang bertentangan.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 mengatur pentingnya tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan Umum.⁶ Berdasarkan Undang-Undang tersebut kemudian pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden mengenai pembebasan lahan pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum yang kemudian diubah menjadi Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Melalui Perpres tersebut diatur mengenai berbagai hal dalam pengadaan tanah misalnya kriteria pembangunan untuk kepentingan umum, mekanisme pembebasan lahan dan penetapan besarnya ganti rugi.

Pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia seringkali diwarnai dengan konflik, salah satunya mengenai ganti rugi yang layak dan adil. Konflik yang terjadi antara pemerintah dengan pihak yang berhak dalam hal ini

⁵Maria S.W. Sumardjono, *Tanah dalam perspektif Hak Ekonomi Sosial dan Budaya*, (Jakarta: Kompas, 2008), Hlm. 14.

⁶Undang-Undang Nomor.2 Tahun 2012

warga negara atau masyarakat yang memiliki hak milik atas tanah yang terkena pengadaan tanah atau masyarakat yang terkena dampak pembangunan secara langsung dari pengadaan tanah seringkali disebabkan karena tidak tercapainya kata sepakat mengenai besaran maupun bentuk ganti rugi yang akan diberikan.⁷

Mekanisme mengenai pelaksanaan hal tersebut diatur dalam Undang-Undang Nomor. 2 Tahun 2012 Juncto Perpres Nomor. 71 Tahun 2012 dan Operasionalnya berdasarkan pada peraturan Kepala BPN Nomor. 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah, secara substansial lebih memberikan ruang kepada masyarakat yang terkena dampak pengadaan tanah. Berdasarkan regulasi tersebut, proses pengadaan tanah dilakukan oleh pelaksana pengadaan tanah, dalam hal ini adalah Badan Pertanahan Nasional (BPN). Pengadaan tanah yang dilakukan oleh pemerintah dalam proyek pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli merupakan salah satu contoh pengadaan tanah yang dilakukan untuk kepentingan umum.

Perihal masalah tersebut juga terjadi dalam pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli yaitu masih terkendala pembebasan lahan di Kecamatan Padang Tiji. Berdasarkan Surat Keputusan (SK) Gubernur Aceh Nomor. 590/1008/2017 Tentang Penetapan Lokasi (Penlok) Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli. Kebutuhan pengadaan tanah di Kecamatan Padang Tiji Kabupaten Pidie, untuk pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli ialah 183,6909 hektare, yang terdiri dari 25,8866 hektare

⁷Khaerul Rahmatsyah Inra Inzana, *Tinjauan Aspek Ganti Kerugian dalam Pengadaan Tanah di Indonesia*, melalui <http://respublica06.blogspot.co.id/2013/10/tinjauan-aspek-ganti-kerugian-dalam.html> diakses pada tanggal 8 Maret 2017

sawah, 146,2162 hektare kebun, dan 11, 5025 hektare pemukiman. Adapun permasalahannya bisa dilihat dari warga yang merasa adanya ketimpangan dalam penetapan harga tanah oleh Konsultan Jasa Penilai Publik (KJPP) dan Pegawai Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) sehingga para pemilik tanah menjadi tarik ulur dengan pemerintah. Para pemilik tanah yang enggan melepaskan tanahnya kepada pemerintah beralasan bahwa nilai ganti rugi yang ditawarkan pemerintah terlalu murah dan tidak sesuai dengan standar harga tanah di pasaran.⁸ Ada tanah masyarakat yang digunakan untuk pembangunan jalan tol di Kecamatan Padang Tiji tidak dibayar ganti rugi. Ganti rugi yang dibayar justru kepada orang lain. Ada kejanggalan dalam proses pengukuran lahan dan pembayaran,⁹ ada unsur manipulasi penerima ganti rugi hingga ada nya mafia tanah.

Dengan melihat persoalan diatas, peneliti tertarik untuk meneliti tentang bagaimana Implementasi kebijakan pembangunan jalan tol tersebut, untuk itu peneliti memberikan judul skripsi ini yaitu **“Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan Dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh – Sigli”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Bedasarkan latar belakang diatas, indentifikasi masalah pada penelitian ini terdapat permasalahan pembebasan lahan dan ketimpangan dalam pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli tepatnya di Kecamatan Padang Tiji, dimana masih

⁸<http://dinaspupr.bandaacehkota.go.id/2019/12/22/proyek-jalan-tol-lamban-terkendalapembebasan-lahan/> diakses pada tanggal 13 Januari 2020.

⁹<https://www.rmolaceh.id/ganti-rugi-pembebasan-lahan-jalan-tol-di-padang-tiji-bermasalah> diakses pada 21 September 2021.

banyak lahan masyarakat yang terkena pembebasan lahan yang belum dibayar sesuai dengan harga yang telah ditetapkan, sehingga masyarakat mengalami kerugian dan dalam proses pembayarannya tidak bersifat adil dan layak. Ada kejanggalan dalam proses pengukuran lahan dan pembayaran, ada unsur manipulasi penerima ganti rugi hingga adanya mafia tanah sehingga bertolak belakang dengan Undang-Undang Nomor. 2 Tahun 2012, sehingga peneliti ingin melihat bagaimana Implementasi Kebijakan pembebasan lahan dalam pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli agar tidak menimbulkan konflik dikemudian hari dan jalan tol dapat dibangun sesuai target pembangunan yang telah direncanakan.

1.3 Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli ?
- 2) Hambatan dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli ?

1.4 Tujuan Penelitian

- 1) Untuk Mengetahui Bagaimana Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli.
- 2) Untuk Mengetahui Hambatan dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan untuk pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli.

1.5 Manfaat Penelitian

- 1) Bagi dunia akademik, menjadi sebuah ilmu pengetahuan, memperluas wawasan, dan menjadi sumber untuk menulis karya ilmiah bagi peneliti lainnya.
- 2) Penulis dapat menambah wawasan mengenai bagaimana Implementasi kebijakan dan mengetahui hambatan mengatasi permasalahan pada pembebasan lahan untuk pembangunan Jalan Tol Banda Aceh–Sigli.

1.6 Penjelasan Istilah

- 1) Implementasi kebijakan publik sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh organisasi publik yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan sebelumnya.
- 2) Kebijakan pembebasan lahan untuk pembangunan adalah salah satu upaya pembangunan dalam kerangka pembangunan nasional yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan pembangunan untuk kepentingan umum tersebut memerlukan tanah yang pengadaannya dilaksanakan dengan mengedepankan prinsip yang terkandung di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan hukum tanah nasional, antara lain prinsip kemanusiaan, keadilan, kemanfaatan, kepastian, keterbukaan, kesepakatan, keikutsertaan, kesejahteraan, keberlanjutan, dan keselarasan sesuai dengan nilai-nilai berbangsa dan bernegara.

- 3) Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar. Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif, namun dalam keadaan tertentu jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif.¹⁰
- 4) Jalan Tol Banda Aceh-Sigli adalah jalan tol bagian dari Jalan Tol Trans Sumatra di Provinsi Aceh yang dibangun berdasarkan kebijakan Pemerintahan Provinsi Aceh yang diperintahkan oleh Presiden Joko Widodo pada Jumat, 14 Desember 2018. Panjang ruas tol ini adalah 74 KM melewati 84 desa yang tersebar di 10 Kecamatan sepanjang jalur dilalui dengan biaya konstruksi Rp8,99 triliun, tol yang juga merupakan Proyek Strategis Nasional ini ditargetkan selesai dibangun pada akhir Tahun 2021. Tol ini terbagi dalam 6 seksi, yaitu: Seksi 1 Baitussalam-Kutobaro 5 KM, Seksi 2 Kutabaro-Blang Bintang 8 KM, Seksi 3 Blang Bintang-Indrapuri 13 KM, Seksi 4 Indrapuri-Jantho 16 KM, Seksi 5 Jantho-Seulimeum 6 KM, Seksi 6 Seulimeum-Padang Tiji 25 KM yang dikelola oleh PT Utama Karya (Persero) dan PT Adhi Karya (Persero).

¹⁰Undang-Undang Nomor. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 44.

BAB II

TINJUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan oleh Ananda Tri Dharma Yanti, yang berjudul “Dampak Kebijakan Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat dalam Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu”. Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa dampak kebijakan pembangunan jembatan Suramadu berpengaruh positif terhadap sosial ekonomi masyarakat setempat. Tetapi dalam hal ini peneliti mengevaluasi pemerintah untuk membuat kebijakan terkait kondisi, nilai-nilai dan budaya madura sehingga tidak tergerus oleh pesatnya arus pembangunan yang sedang dilakukan oleh pemerintah.¹¹

Penelitian yang dilakukan oleh Perwita Sari, yang berjudul “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi 25 Kabupaten Tertinggal di Kawasan Timur Indonesia. Hasil dari penelitian tersebut menjelaskan bahwa infrastruktur ekonomi (panjang jalan, jumlah keluarga pengguna telepon, jumlah keluarga pengguna listrik) dan infratraktur sosial (jumlah sekolah) berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi sehingga dapat membantu kabupaten yang tertinggal menjadi kabupaten yang terbuka.¹²

Penelitian yang dilakukan oleh Triana Rosalina Noor yang berjudul “Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (Studi Kasus

¹¹Mohammad Efendi, *Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Perekonomian Pulau Madura*, (Semarang: Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNDIP 2013) Hlm. 15

¹²Perwita Sari, “*Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi 25 Kabupaten Tertinggal di Kawasan Timur Indonesia*: (Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor. 2009) Hlm. 45

Masyarakat di Kec.Wringinanom, Kec.Kedamaen, Kec.Driyorejo Kabupaten Gresik). Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Pengaruh pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto warga yang terkena dampak pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto di Kec.Wringinanom, Kec.Kedamean dan Kec.Driyorejo dilihat dari mata pencaharian sebelum dan setelah pembangunan jalan tol menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan terhadap mata pencaharian pokok maupun mata pencaharian sampingan masyarakat Kec.Wringinanom, Kec.Kedamean dan Kec.Driyorejo. Hal ini dikarenakan tidak semua warga di ketiga kecamatan tersebut bekerja sebagai petani, melainkan karyawan swasta wirausaha ataupun PNS. Artinya efek perubahan mata pencaharian warga yang dulunya petani sekarang berubah pasca pembangunan tol yakni hanya sekitar 7%.¹³

2.2 Implementasi Kebijakan

Implementasi adalah kegiatan untuk merealisasikan kebijakan yang telah disusun serta direncanakan oleh para implementor kepada kelompok sasaran sebagai upaya untuk mewujudkan tujuan kebijakan. Tujuan kebijakan diharapkan akan muncul manakala keluaran kebijakan (*policy output*) dapat diterima serta dapat dimanfaatkan dengan baik oleh kelompok sasaran sehingga dalam jangka panjang hasil kebijakan akan diwujudkan.¹⁴ Menurut Edward, Implementasi diartikan sebagai tahapan-tahapan dalam proses kebijaksanaan yang berada diantara tahapan penyusunan kebijaksanaan dan hasil ataupun kosenkuensi (*output*,

¹³Rosalina Noor, Triana. Jurnal: Analisis Dampak Pambangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto. Banyuwangi: (STAI An Najah Indonesia Mandiri) Hlm. 279

¹⁴Erwan Agus Purwanto dan Dyah Ratih Sulistyastuti, *Implementasi Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasinya Di Indonesia*, 2012, Hlm 21

outcome). Aktivitas Implementasi menurutnya terdiri dari perencanaan, pendanaan, pengorganisasian, pengangkatan dan pemecatan karyawan ataupun pegawai, serta tahapan negosiasi.¹⁵

Implementasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu pelaksanaan atau penerapan.¹⁶ Implementasi jika dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan Undang-Undang dimana sebagai aktor, organisasi, prosedur dan tehnik bekerjasama untuk menjalankan dalam upaya untuk meraih tujuan-tujuan kebijakan ataupun program-program kebijakan.¹⁷

Implementasi kebijakan adalah aktivitas yang terlihat setelah dikeluarkan pengarahannya yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan output atau outcomes bagi masyarakat. Tahap implementasi kebijakan dapat dicirikan dan dibedakan dengan tahap pembuatan kebijakan. Pembuatan kebijakan di satu sisi merupakan proses yang memiliki logika *bottom-up*, dalam arti proses kebijakan diawali dengan penyampaian aspirasi, permintaan atau dukungan dari masyarakat. Sedangkan implementasi kebijakan di sisi lain di dalamnya memiliki logika *top-down*, dalam arti penurunan alternatif kebijakan yang abstrak atau makro menjadi tindakan konkrit atau mikro.¹⁸

Implementasi sebagai sebuah upaya untuk menciptakan hubungan yang memungkinkan bagi kebijakan dapat terealisasi sebagai sebuah hasil aktivitas pemerintah. Upaya-upaya tersebut didesain dengan harapan untuk dapat

¹⁵Sahya Anggara, *kebijakan Publik*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), Hlm 249.

¹⁶Tim Penyusun, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. III, (Jakarta: Balai Pustaka, 1990), Hlm. 327

¹⁷Budi Winarno, *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus, 2011)*, Hlm 147.

¹⁸Wibawa, Samodra. *Evaluasi Kebijakan Publik*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1994) Hlm. 31.

mewujudkan hasil akhir yang telah dipikirkan. Tujuan dan sasaran dari kebijakan diterjemahkan ke dalam sebuah program yang bertujuan untuk mencapai hasil akhir yang diinginkan. Singkatnya, implementasi merupakan sebuah proses untuk mewujudkan rumusan kebijakan menjadi tindakan kebijakan guna mewujudkan hasil akhir yang diinginkan. Kebijakan dalam penelitian ini bermakna juga, bagaimana langkah-langkah pemerintah dalam menjawab pilihan tindakan yang ditempuh oleh pemerintah dapat: (1) kebijakan yang diambil dapat berjalan secara terus-menerus, (2) dapat diimplementasikan dengan baik.

Berdasarkan pengertian di atas, maka kebijakan menurut karakternya adalah langsung mempraktekkan dalam bentuk program-program dalam proses pembuatan kebijakan. Analisis kebijakan meneliti sebab, akibat, kinerja dan program publik. Kebijakan tersebut sangat diperlukan dalam praktek pengambilan keputusan di sektor publik, dan karenanya dibutuhkan oleh para politisi, konsultan, dan pengambilan keputusan oleh pemerintah. Program-program yang dilakukan oleh pemerintah senantiasa bisa berjalan dengan baik, hal ini dikarenakan bisa memajukan daerahnya dalam menghadapi kemajuan masa yang akan datang. Kebijakan diciptakan untuk mengatur kehidupan masyarakat untuk mencapai tujuan yang telah disepakati bersama.

1. Model Implementasi kebijakan

Dalam mengimplementasikan kebijakan publik, ada beberapa model yang perlu digunakan untuk menjadi pedoman atau penuntun agar pada saat pelaksanaan, kebijakan tersebut tidak akan menyimpang dari apa yang sebelumnya telah dirumuskan. Model implementasi kebijakan merupakan

kerangka dalam melakukan analisis terhadap proses implementasi kebijakan sebagai alat untuk menggambarkan situasi dan kondisi yang terjadi setelah ditetapkannya kebijakan tersebut, sehingga perilaku yang terjadi di dalamnya dapat dijelaskan. Oleh karena itu, penggunaan model implementasi kebijakan sangat diperlukan untuk melakukan studi implementasi kebijakan. Ada beberapa model implementasi kebijakan menurut para ahli yang seringkali diterapkan. Pada umumnya, model-model tersebut menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan yang diarahkan pada pencapaian kebijakan.

Pendekatan implementasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh Grindle dikenal dengan "*Implementation as a Political and Administrative Process*". Menurut Grindle, keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhirnya (*outcomes*) yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin diraih.

Pengukuran keberhasilan tersebut dapat dilihat dari 2 (dua) hal yaitu: Prosesnya Kebijakan, apakah pelaksanaan kebijakan telah sesuai dengan yang ditentukan dengan merujuk pada aksi kebijakannya. Pencapaian tujuan kebijakan impact atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok, tingkat perubahan yang terjadi dan juga penerimaan kelompok sasaran. Selain itu, keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik juga sangat ditentukan oleh tingkat keterlaksanaan kebijakan yang terdiri atas isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*) Isi kebijakan meliputi: (1) *interest affected*, yaitu kepentingan yang dapat mempengaruhi implementasi kebijakan, (2) *type of benefits*, yaitu jenis manfaat yang menunjukkan dampak

positif yang dihasilkan, (3) *extend of change envision*, yaitu seberapa besar perubahan yang hendak atau ingin dicapai melalui suatu implementasi sehingga harus mempunyai skala yang jelas, (4) *site of decission making*, yaitu, letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan, (5) program implementer, yaitu implementasi kebijakan atau program yang harus didukung oleh adanya pelaksana yang berkompeten, dan (6) *resources commited*, yaitu, sumber daya yang harus mendukung agar implementasi kebijakan dapat berjalan dengan baik.

Isi implementasi meliputi : (1) *power, interest and strategy of actor involved*, yaitu kekuasaan, kepentingan dan strategi dari aktor yang terlibat: (2) *institution an regime characteristic*, yaitu, karakteristik lembaga dan rezim yang sedang berkuasa sebagai lingkungan di mana implementasi kebijakan dijalankan, dan (3) *compliance and responsiveness*, yaitu sejauh mana tingkat kepatuhan dan respon dari para pelaksana dalam menanggapi implementasi kebijakan yang dilakukan.

2. Pengukuran Implementasi

Menurut Grindle dan Quade, untuk mengukur kinerja implementasi suatu kebijakan publik harus memperhatikan variabel kebijakan, organisasi dan lingkungan. Perhatian itu perlu diarahkan karena melalui pemilihan kebijakan yang tepat maka masyarakat dapat berpartisipasi memberikan kontribusi yang optimal untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Selanjutnya, ketika sudah ditemukan kebijakan yang terpilih diperlukan organisasi pelaksana, karena di dalam organisasi ada kewenangan dan berbagai sumber daya yang mendukung

pelaksanaan kebijakan bagi pelayanan publik. Sedangkan lingkungan kebijakan tergantung pada sifatnya yang positif atau negatif. Jika lingkungan berpandangan positif terhadap suatu kebijakan akan menghasilkan dukungan positif sehingga lingkungan akan berpengaruh terhadap kesuksesan implementasi kebijakan. Sebaliknya, jika lingkungan berpandangan negatif maka akan terjadi benturan sikap, sehingga proses implementasi terancam akan gagal. Lebih daripada tiga aspek tersebut, kepatuhan kelompok sasaran kebijakan merupakan hasil langsung dari implementasi kebijakan yang menentukan efeknya terhadap masyarakat.

Dalam kaitannya dengan penelitian ini, maka peneliti lebih tertarik untuk menganut model dan pandangan tentang implementasi kebijakan dari Grindle, Merilec S, yang menjelaskan makna implementasi kebijakan sebagai berikut.

“Implementasi pada dasarnya merupakan upaya menerjemahkan kebijakan public yang merupakan pernyataan luas tentang maksud, tujuan dan cara mencapai tujuan ke dalam berbagai program aksi untuk mencapai tujuan tertentu yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan. Dengan demikian, implementasi berhubungan dengan penciptaan *“policy delivery system”* yang menghubungkan tujuan kebijakan dengan output atau outcomes tertentu. Implementasi kebijakan merupakan suatu fungsi dari implementasi program dan berpengaruh terhadap pencapaian outcomenya. Oleh karena itu studi terhadap proses implementasi kebijakan hampir selalu menggunakan metode investigasi dan analisis dari aktivitas program.”

2.3 Kebijakan Publik

Kebijakan adalah serangkaian atau susunan konsep yang dibuat atas dasar usulan kelompok, seseorang atau pemerintah. Kebijakan juga merupakan suatu arah tindakan yang dapat dijadikan sebagai pedoman. Akan tetapi, sebuah kebijakan tidak sama dengan kebajikan. Terdapat beberapa kebijakan dibuat dengan tidak bijaksana (dibuat tanpa kebajikan).¹⁹ Misalnya, kebijakan yang dibuat tanpa kebajikan yaitu kebijakan yang tidak dapat menyelesaikan masalah, bahkan dari kebijakan tersebut dapat menghadirkan permasalahan yang baru untuk dituntaskan kembali. Tentu kebijakan publik seharusnya dibuat dengan penuh kebajikan, terutama dengan berorientasi pada kepentingan publik. Kebijakan publik tidak dapat untuk kepentingan pribadi, keluarga atau kelompok.

Beberapa orang Indonesia tidak mengerti pada arti publik, itu hal yang wajar untuk kita terima. Kerana kata publik bukan berasal dari Indonesia. Sebagian orang ketika mendengar kata kebijakan publik maka mereka merujuk pada sebuah peraturan yang dibuat oleh pemerintah seperti presiden, menteri, gubernur, atau bupati dan peraturan yang juga dapat dibuat oleh pemerintah daerah seperti qanun yang dikeluarkan oleh DPRA. Maka dapat disimpulkan kebijakan publik adalah kebijakan yang berkaitan dengan kekuasaan pemerintah. Maka dengan demikian, pemerintah membuat suatu kebijakan atas dasar kepentingan warga negaranya terutama bagi mereka yang berada dalam posisi yang lemah.

¹⁹Antonio Pradjasto, *Pembuatan Kebijakan Publik Berbasis Hak Asasi Manusia*, (Jakarta :Demos, 2011) Hlm.2.

Kebijakan Publik menurut Thomas R.Dye adalah apapun yang dilakukan oleh pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan (*public policy is whatever goverments choose to do or not to do*). Definisi kebijakan publik dari Thomas R.Dye tersebut mengandung makna bahwasanya kebijakan publik dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta, kebijakan publik juga menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah.²⁰

Selanjutnya James E.Anderson mendefinisikan kebijakan publik sebagai kebijakan yang ditetapkan oleh aparat-aparat pemerintah. Walaupun secara realita kebijakan publik dapat dipengaruhi oleh para aktor dan faktor diluar pemerintah namun didasari bahwasanya kebijakan publik sebagai pilihan kebijakan yang dibuat oleh pejabat atau badan pemerintahan dalam bidang tertentu, misalnya bidang pendidikan, ekonomi, politik, pertanian, pembangunan, industry, pertahanan, dan sebagainya.²¹

2.3.1 Karakteristik Kebijakan Publik

Beberapa karakteristik kebijakan publik yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut:²²

- 1) Adanya tujuan tertentu yang ingin dicapai, yaitu pemecahan masalah publik (*publik problem solving*).
- 2) Adanya tindakan-tindakan tertentu yang yang dilakukan.
- 3) Merupakan fungsi pemerintah sebagai pelayanan publik.

²⁰Subarsono, *Analisis Kebijakan Publik*, Cet. VIII, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016), Hlm. 2.

²¹*Ibid.*,Hlm.3.

²²Uddin B.SoredanSobirin, *Kebijakan Publik*, (Makassar: CV Sah Media,2017), Hlm 35.

- 4) Adakalanya berbentuk ketetapan pemerintah yang bersifat negative, yaitu ketetapan untuk tidak melakukan tindakan apa-apa.

2.3.2 Tahapan –Tahapan Kebijakan Publik

Tahapan-tahapan kebijakan publik menurut William N.Dunn Undang-Undang menyatakan bahwa proses kebijakan publik terdiri dari lima tahapan yaitu:²³

- 1) Penyusunan agenda (*agenda setting*), yakni suatu proses agar suatu masalah bisa mendapat perhatian dari pemerintah.
- 2) Formulasi kebijakan (*policy formulation*), yakni proses perumusan pilihan-pilihan kebijakan oleh pemerintah.
- 3) Pembuatan kebijakan (*decision making*), yakni proses ketika pemerintah memilih untuk melakukan suatu tindakan atau tidak melakukan suatu tindakan.
- 4) Implementasi kebijakan (*policy implementation*), yakni proses untuk melaksanakan kebijakan supaya mencapai hasil.
- 5) Evaluasi kebijakan (*policy evaluation*), yaitu proses untuk memonitor dan menilai hasil kinerja kebijakan.

2.3.3 Jenis-jenis Kebijakan

- 1) Kebijakan Substantif VS Kebijakan Prosedural

Kebijakan Substantif adalah kebijakan yang hanya dapat dilakukan dan diputuskan oleh pembuat kebijakan. Kebijakan substantis mampu melihat bagaimana kondisi Indonesia untuk kedepannya seperti kebijakan yang

²³Haedar Akib, *Implementasi Kebijakan*, (Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Vol.1, No.1, 2010), Hlm 2.

menghasilkan keuntungan dan kerugian maupun biaya dan mamfaat bagi masyarakat langsung, Sedangkan kebijakan procedural yaitu melanjutkan bagaimana kebijakan substantive itu dapat berjalan dengan semestinya.

2) Kebijakan Distributif VS Kebijakan Regulatori VS Kebijakan Re-distributif

Kebijakan distributif menyangkut distribusi pelayanan atau kemamfaatan pada masyarakat atau segmen masyarakat tertentu atau individu, Kebijakan regulatori adalah kebijakan yang berkaitan dengan adanya suatu larangan atau peraturan yang wajib dipatuhi oleh masyarakat. Sedangkan kebijakan re-distributif adalah kebijakan yang mengatur alokasi kekayaan, pendapatan, pemilikan atau hak-hak diantara berbagai kelompok dalam masyarakat.

3) Kebijakan Material dan Simbolik

Kebijakan material kebijakan yang memberikan ke Undang-Undang yang nyata bagi penerima. Sedangkan kebijakan simbolik adalah kebijakan dari kebijakan material. Kebijakan ini tidak memberikan mamfaat secara langsung kepada masyarakat.

4) Kebijakan Barang Umum VS Kebijakan Barang Privat

Kebijakan barang umum adalah kebijakan yang dapat dirasakan bersama oleh seluruh masyarakat tanpa pengecualian. Sedangkan kebijakan barang

privat adalah kebijakan yang sebenarnya bersifat umum, akan tetapi hanya dapat dirasakan oleh batasan orang.²⁴

2.4 Kebijakan Pemerintah Tentang Pembebasan Lahan

2.4.1 Konsep Izin Pembebasan Lahan untuk Kepentingan Umum

“Kepentingan umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat”.²⁵ Disisi lain pengertian kepentingan umum untuk “kepentingan masyarakat” kata ini mempunyai arti yang bias seandainya ditafsirkan secara legalistic formalistic.

“Kepentingan umum dalam masyarakat *geselchafe* diselenggarakan dalam rangka memenuhi kepentingan individu-individu. Kepentingan umum adalah suatu kepentingan yang menyangkut semua lapisan masyarakat tanpa pandang golongan, suku, agama, status sosial dan sebagainya. Berarti apa yang dikatakan kepentingan umum ini menyangkut dengan hajat hidup semua orang bahkan termasuk hajat orang yang telah meninggal atau dengan kata lain hajat semua orang, dikatakan demikian karena orang yang meninggal pun masih memerlukan tempat makam dari sarana lainnya”.²⁶

Masalah pengadaan tanah untuk kepentingan bisnis termasuk kepentingan umum, masalah ini masih perbincangan di masyarakat, karena masyarakat masih

²⁴Uddin B.Sore dan Sobirin, *Kebijakan Publik*, (Makassar: CV SahMedia, 2017) Hlm.25-26.

²⁵Prepres Nomor 71 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, Pasal 1 angka 6

²⁶Adrian Sutedi, *Implementasi Prinsip Kepentingan Umum dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan*, (Jakarta:Sinar Grafika, 2007) Hlm. 45.

punya anggapan bahwa kepentingan bisnis bukanlah kepentingan umum, karena lebih memutamakan sifat komersil, dari pada sifat yang sosialnya. Prinsip kepentingan umum adalah kesejahteraan atau kenyamanan masyarakat luas. Sebetulnya bagi bisnis ada kaitannya langsung dengan pertumbuhan ekonomi, sedangkan pertumbuhan ekonomi pasti akan berdampak kepada kesejahteraan umum²⁷.

2.4.2 Pengertian Pengadaan Tanah

Menurut Imam Koeswahyono, pengadaan tanah adalah suatu perbuatan hukum yang dilakukan oleh pemerintah untuk mendapatkan tanah bagi kepentingan tertentu dengan caramemberikan ganti kerugian bagi si empunya tanah (baik pengurangan atau badan hukum) menurut cara dan besaran nominal tertentu.²⁸

Menurut pendapat Boedi Harso, Pengadaan tanah merupakan perbuatan hukun yang berupa melepaskan hubungan hukum yang semula ada antara pemegang hak dan tanah nya yang diperlukan, dengan pemberian imbalan dalam bentuk uang, fasilitas atau lainnya, melalui musyawarah untuk mencapai kata sepakat antara empunya tanah dan pihak yang memerlukan.

Terdapat berbagai macam pengertian pengadaan tanah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Perubahan peraturan akan diikuti pula dengan berubahnya pengertian dari lembaga pengadaan tanah itu sendiri. Peraturan terbaru yang mengatur tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan

²⁷*Ibid.*, Hlm.46.

²⁸Imam Koeswahyono, “*Melacak Dasar Konstitusional Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Pembangunan Bagi Umum*”, dalam *Jurnal Konstitusi PPK-FH*, Vol. 1 (Malang: Universitas Brawijaya, 2008), Hlm. 1.

umum yaitu Undang-Undang Nomor. 2 Tahun 2012 memberikan definisi pengadaan tanah yaitu “Pengadaan tanah merupakan suatu kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberikan ganti rugi yang layak dan adil kepada yang berhak”.

2.4.3 Landasan Hukum Pengadaan Tanah

- 1) Undang-Undang Nomor. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.
- 2) Undang-Undang Nomor. 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- 3) Peraturan Presiden Nomor. 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- 4) Peraturan Presiden Nomor. 148 Tahun 2015 Tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Presiden Nomor. 71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- 5) Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional (KaBPN) Nomor. 5 Tahun 2012 tentang Penunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah.
- 6) Peraturan Menteri BPN/ATR Nomor. 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

2.4.4 Macam-Macam Hak Atas Tanah

Hak atas tanah merupakan hak penguasaan atas tanah yang berisikan serangkaian wewenang, kewajiban dan larangan bagi pemegang haknya untuk

berbuat sesuatu mengenai tanah yang dihaki. “sesuatu” yang boleh, wajib atau dilarang untuk diperbuat, yang merupakan isi hak penguasaan itulah yang menjadi kiterium atau tolak pembeda diantara hak-hak penguasaan atas tanah yang diatur dalam hukum tanah.²⁹

Dalam Undang-Undang Pokok Agraria mengatur pembagian hak atas tanah menjadi kedalam dua bagian. Pertama hak-hak atas tanah yang bersifat primer. Kedua hak-hak tanah bersifat sekunder. Hak-hak atas tanah yang bersifat primer adalah hak-hak yang dapat dimiliki atau dikuasai secara langsung oleh seorang atau badan hukum yang mempunyai waktu lama dan dapat dipindahkan tangankan kepada orang lain atau ahli warisnya.

Hak-hak atas tanah yang bersifat primer tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Hak Milik (HM)
- 2) Hak Guna Usaha (HGU)
- 3) Hak Guna Bangunan (HGB)
- 4) Hak Pakai (HP)
- 5) Hak Sewa atas Tanah.

Selain hak primer atas tanah diatas, terdapat pula hak atas tanah yang bersifat sekunder. Pengertian hak-hak tanah bersifat sekunder adalah hak-hak atas yang bersifat sementara. Dikatakan bersifat sementara, karena hak-hak tersebut dinikmati dalam waktu yang terbatas, lagi pula hak itu dimiliki orang lain. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam pasal 53 Undang-Undang Pokok Agraria yang mengatur mengenai hak-hak atas tanah yang bersifat sementara yaitu:

²⁹Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan UNDANG-UNDANG Pokok Agraria*, (Jakarta: Djambatan, 2003), Hlm. 24.

- 1) Hak Gadai
- 2) Hak Usaha Bagi hasil
- 3) Hak menumpang
- 4) Hak Sewa atas Tanah Pertanian

Untuk menjamin dan memberikan kepastian hukum bagi pemilik hak-hak atas tanah yang bersifat primer, pemilik hak-hak atas tanah tersebut harus memiliki bukti kepemilikan atas tanah tersebut yang didaftarkan kepada pemerintah, maka dari itu pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor. 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah.

2.5 Teori Pembangunan Infrastruktur

2.5.1 Pembangunan

Dalam kamus bahasa Indonesia pembangunan berasal dari kata "Bangun" yang artinya bangkit. Pembangunan sebagai upaya peningkatan kapasitas untuk mempengaruhi masa depan mempunyai beberapa implikasi diantaranya sebagai berikut:

1. Ia berarti memberikan perhatian terhadap "kapasitas" terhadap apa yang ingin dilakukan untuk mengembangkan kemampuan dan tenaga guna membuat perubahan.
2. Penumbuhan kekuasaan dan wewenang dalam pengertian bahwa jika masyarakat mempunyai kekuasaan dan wewenang tertentu maka mereka akan menerima manfaat pembangunan.

Menurut Sondang P. Siagian pembangunan adalah suatu rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan secara terencana dan sadar yang ditempuh oleh suatu Negara bangsa menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa. Secara umum kita dapat memberikan makna tentang pembangunan sebagai suatu proses perencanaan (*Sosial Plan*) yang dilakukan oleh birokrat perencanaan pembangunan untuk membuat perubahan sebagai proses peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat, pembangunan sangat berkaitan dengan nilai, dan acap kali bersifat transendental, suatu gejala meta-disiplin, atau bahkan sebuah ideologi *the ideology of developmentalisme*. Oleh karenanya, perumus kebijakan, perencana pembangunan, serta para pakar selalu dihadapkan nilai (*value chois*), mulai pada pilihan epistemologi-ontologi sebagai kerangka filosofinya, sampai pada derivasinya pada tingkat strategi, program atau proyek.

Tujuan utama dari pembangunan adalah untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, untuk itu pemerintah harus mengetahui lebih jelas mengenai masyarakat, apakah yang ingin oleh masyarakat dalam hidupnya. Memang beragam usaha dari berbagai sektor sudah dilakukan oleh pemerintah dalam pencapaian tujuan pembangunan. Namun, sering kali terjadi bahwa usaha dan niat baik tersebut tidak mencapai seluruh masyarakat terutama masyarakat pedesaan. Hal ini disebabkan karena pembangunan lebih banyak difokuskan di perkotaan dibandingkan di pedesaan.

2.5.2 Infrastruktur

Sebagai kebutuhan dasar fisik, infrastruktur memerlukan pengorganisasian sistem struktur untuk jaminan ekonomi di sektor publik dan privat sebagai layanan

dan fasilitas yang diperlukan berupa infrastruktur fisik dan sosial agar perekonomian berjalan dengan baik. istilah infrastruktur ini lebih mengarah ke infrastruktur teknis dan fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas jalan, air bersih, perlistrikan, telekomunikasi, pengolahan limbah, bandara, waduk, tanggul, kanal, kereta api secara fungsional dapat memperlancar aktivitas ekonomi masyarakat.

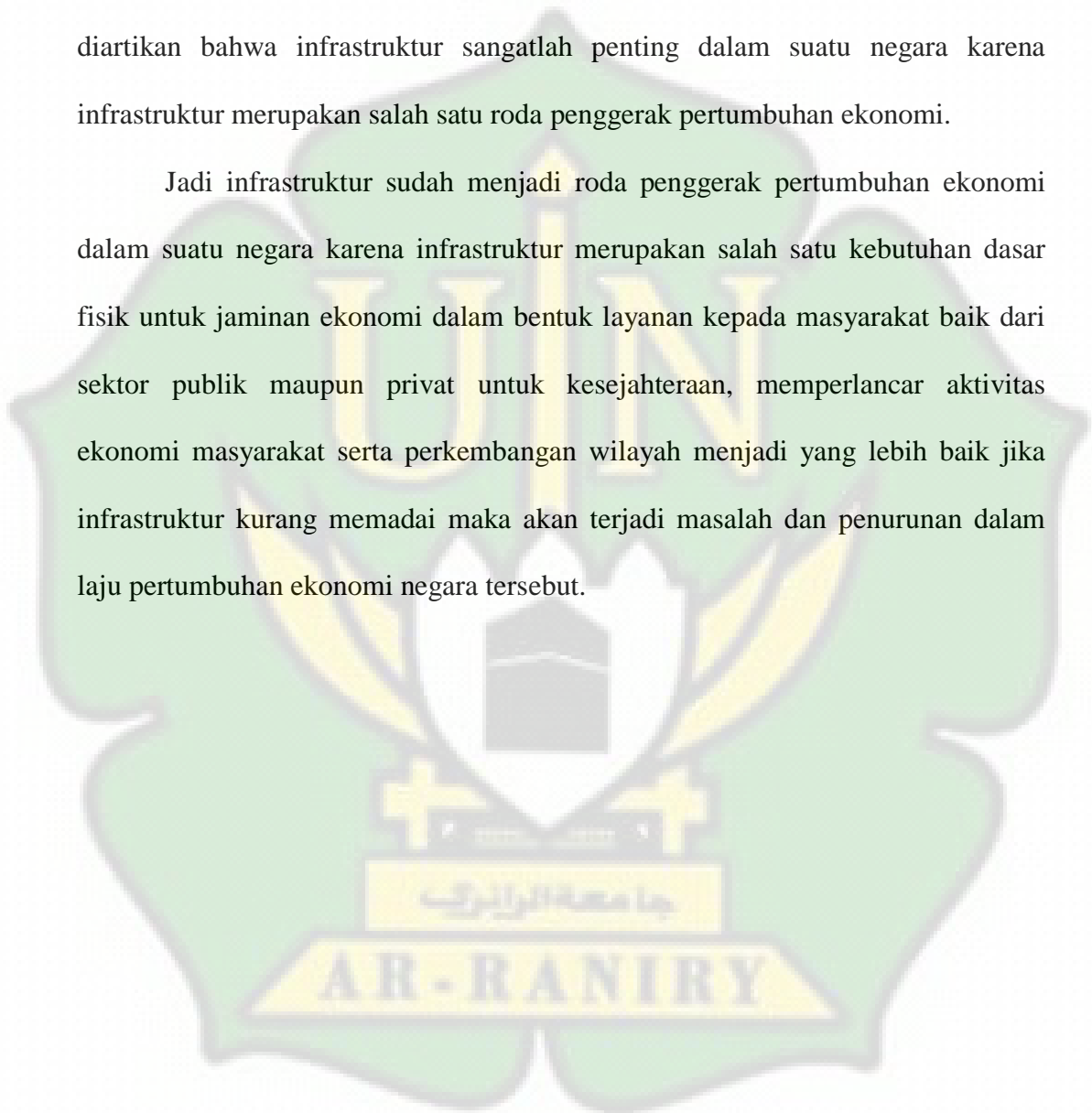
Seperti adanya jalan yang baik di suatu negara maka dapat memperlancar transportasi pengiriman bahan baku sampai ke pabrik sesuai tujuan, maka ini disebut infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah disebut barang publik, selain itu seperti jalan tol merupakan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah. Adapun ciri-ciri barang publik menurut penggunaannya (konsumsi barang publik) berupa *non rivalry* dan *non excludable rivalry*. Namun hal ini dapat memiliki sifat persaingan (rivalitas) dalam penggunaannya jika barang yang digunakan seseorang tersebut tidak dapat digunakan oleh orang lain.

Maka dapat dikatakan barang publik sebenarnya adalah jika seseorang menggunakan barang yang tidak ada persaingan serta orang lain juga dapat menggunakan barang tersebut. Jika kondisi ini sebaliknya, seseorang tidak bisa menahan orang lain menggunakannya bersama-sama maka barang tersebut tetap dianggap sebagai barang publik. Hal ini dapat diartikan bahwa infrastruktur sangat penting mengingat bahwa sebagai tanda pelayanan pemerintah terhadap masyarakat.

Selain itu, infrastruktur juga memiliki keterkaitan dalam perkembangan wilayah karena ini ciri dari laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan

masyarakat. Jika suatu daerah memiliki kelengkapan sistem infrastruktur yang lebih baik maka akan memiliki tingkat laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat juga akan lebih baik dan sebaliknya. Hal ini dapat diartikan bahwa infrastruktur sangatlah penting dalam suatu negara karena infrastruktur merupakan salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi.

Jadi infrastruktur sudah menjadi roda penggerak pertumbuhan ekonomi dalam suatu negara karena infrastruktur merupakan salah satu kebutuhan dasar fisik untuk jaminan ekonomi dalam bentuk layanan kepada masyarakat baik dari sektor publik maupun privat untuk kesejahteraan, memperlancar aktivitas ekonomi masyarakat serta perkembangan wilayah menjadi yang lebih baik jika infrastruktur kurang memadai maka akan terjadi masalah dan penurunan dalam laju pertumbuhan ekonomi negara tersebut.



2.6 Kerangka berfikir



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Setelah memaparkan masalah dan tujuan dari penelitian ini, maka peneliti menggunakan pendekatan penelitian deskriptif, dengan pertimbangannya agar penulis memperoleh gambaran mengenai Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh–Sigli. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menggambarkan dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan dengan penelitian kuantitatif.³⁰

Pendekatan deskriptif kualitatif merupakan suatu metode dalam meneliti status, kelompok manusia atau objek, kondisi, sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang, dengan sasaran bahwa dari penelitian deskriptif adalah untuk membuat deskripsi, gambaran faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena (gejala) yang diselidiki. *Deskripsi* adalah suatu kaedah upaya pengolahan data menjadi sesuatu yang dapat diutarakan secara jelas dan dengan tujuan agar dapat dimengerti oleh orang yang tidak langsung mengalaminya sendiri.

3.2. Fokus Penelitian

Fokus penelitian yang hendak diteliti mengandung penjelasan mengenai dimensi-dimensi apa saja yang menjadi pusat perhatian untuk dibahassecaramendalam. Bungin menyebutkan bahwa “Suatu fenomena dan praktik sosial yang layak dianggap sebagai focus penelitian adalah fenomena yang

³⁰Saryono, dalam Nursapia, *Penelitian Kualitatif* (Wal Ashi Publising, 2020). Hlm. 123

menunjukkan adanya kesenjangan antara apa yang diharapkan dengan apa yang senyatanya terjadi”³¹.

Fenomena tersebut mengisyaratkan adanya beberapa hal yang menjadi penyebab enggannya masyarakat melepaskan tanahnya. Pada penelitian ini, peeliti lebih focus melakukan penelitian dalam pembebasan lahan untuk kepentingan umum.

Penelitian kualitatif tidak dimulai dari sesuatu yang kosong, tetapi dilakukan berdasarkan adanya masalah pada saat melakukan penelitian, maka dari itu untuk memecahkan permasalahan tersebut digunakan titik focus dengan dimensi dan Indikator.

1. Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli, dengan dimensi dan indicator sebagai berikut:

Tabel 3.1

Dimensi dan Indikator Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli

No	Dimensi	Indikator
1	Internal	a. Perencanaan b. Pelaksanaan
2	Ekternal	c. Dana d. Pembebasan Lahan

Sumber : Rijal Safirna 2014 : 26, Dokumen Perencanaan Pembangunan Nasional

³¹Bungin dalam Nursapia, *Penelitian Kualitatif* (Wal Ashi Publising, 2020). Hlm. 41-42

2. Hambatan dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli, dengan Dimensi dan Indikator sebagai berikut:

Tabel 3.2
Dimensi dan Indikator Hambatan dalam Pelaksanaan
Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalan Tol Banda
Aceh-Sigli

No	Dimensi	Indikator
1	Kebijakan Pemerintah	a. Implementasi b. Sosialisai
2	Penerapan Kebijakan	a. Masyarakat b. Pemilik Lahan

Sumber : Subarno (2010: 34)

3.3. Waktu dan Lokasi Penelitian

1) Waktu Penelitian

Dilakukan dalam jangka waktu sesuai SK penelitian yang digunakan semaksimal mungkin untuk menggali informasi dan pengumpulan data yang valid yang diperlukan.

2) Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian didaerah yang dampak pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol di Kecamatan Padang Tiji Kabupaten Pidie. Dalam pelaksanaan penelitian ini, peneliti melakukan aktivitas penelitian sesuai dengan judul yang diangkat yaitu "Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan Dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli" alasan memilih judul ini:

- a. Adanya keterlibatan para pihak terhadap pelaksanaan pembangunan jalan tol baik itu sifat tanah adat, tanah wilayah, maupun tanah infaq hingga perlu penyelesaian status tanah menjadi tanah milik negara yang dapat dilakukan pembayaran ganti.

- b. Banyaknya keterlibatan masyarakat pemilik tanah yang memiliki sertifikat dan yang tidak memiliki sertifikat untuk dapat digantirugi.
- c. Pegantian gantirugi yang dilaksanakan oleh pemerintah atau oleh tim pengadaan tanah pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli khususnya di Padang Tiji banyaknya perbedaan pembayaran terhadap harga tanah yang dijanjikan oleh pemerintah terhadap masyarakat, sehingga terciptanya sengketa baru dalam pembangunan jalan tol.
- d. Adanya sinyalumen yang dibangun oleh pemerintah, membangun jalan tol bahwa sudah dilakukan pembayaran segera mungkin dengan menipikan dana pembayaran gantirugi di pengadilan, dengan asumsi pelaksanaan kegiatan pembayaran apabila sudah dilakukan pembebasan secara akuntabel.

3.4. Sumber Data

1) Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari informan berupa informasi dan persepsi serta tanggapan yang berkaitan dengan penelitian. Dikarenakan peneliti mengambil jenis penelitian kualitatif dalam penelitian ini. Maka sumber data primer yang digunakan adalah tehnik wawancara dalam pengumpulan data. Adapun informan dalam penelitian ini adalah:

Tabel 3.3
Informan Penelitian

No	Informasi	Keterangan	Jumlah
1	Badan Pertanahan Nasional Prov.Aceh	Tim pengadaan tanah jalan tol	1 Orang
2	Kabag Pemerintahan Kab.Pidie	Tim pendamping/penanggung jawab di Kabupaten	1 Orang
3	Masyarakat Gampong di Kecamatan Padang Tiji.	Selaku yang terdampak dalam pembanguna jalan tol	3 orang

Sumber : Data diolah Tahun 2023

2) Data Sekunder

Data sekunder adalah data-data yang dikumpulkan dari sumber-sumber lain yang telah tersedia sebelum penelitian dilakukan. Disisi lain Uber menyatakan data sumber adalah “cara pengumpulan data tersebut diperoleh dari penelitian kepustakaan dan dokumentasi”.³²

3.5. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan informan penulis menggunakan teknik analisis data dengan menggunakan metode pemilahan dan juga penyusunan klasifikasi data. Dimana metode ini memisahkan data yang diperoleh lalu dilakukan klasifikasi untuk memperjelas data yang telah digunakan untuk penelitian ini.

³²Uber, *Metodelogi Penelitian Sosial* (Bandung: Refika Aditama, 2010,) Hlm. 291

a. Reduksi Data

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya.

b. Penyajian Data

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data.

c. Penarikan kesimpulan/verifikasi

Langkah selanjutnya dalam analisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi.

3.6. Teknik Pengumpulan Data

Tehnik pengumpulan data menjadi satu hal yang menentukan keberhasilan suatu penelitian, kesalahan penggunaan teknik pengumpulan data bisa berdampak terhadap hasil-hasil penelitian yang dilakukan. Dalam metode interaktif, peneliti menggunakan wawancara secara mendalam dan observasi, sedangkan metode yang bersifat non interaktif peneliti lebih berorientasi pada keberadaan dokumen dan arsip di Kantor dan Lapangan.

1) Wawancara

Dalam penelitian kualitatif, wawancara menjadi metode pengumpulan data yang utama."Wawancara adalah percakapan yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (interviewee) yang memberikan jawaban

atas pertanyaan tersebut”.³³Selama proses pengumpulan informasi, terdapat beberapa informan yang akan dijadikan sumber informasi untuk mengetahui Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan Dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh–Sigli.

2) Dokumentasi.

Teknik pengumpulan informasi lainnya dalam penelitian kualitatif adalah dokumentasi, mengumpulkan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang di dapatkan di lapangan atau catatan-catatan yang disimpan baik berupa transkrip, buku, surat kabar, journal, berita dan lain sebagainya. Dalam penelitian ini peneliti melakukan wawancara secara mendalam pada informan yang akan memberi keterangan untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

3) Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Dalam penelitian ini penulis yang tidak terlibat langsung dengan kehidupan orang yang diteliti, alat bantu yang digunakan untuk mengumpulkan data yaitu buku, pulpen dan HP.

3.7. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Teknik pemeriksaan keabsahan data bisa dilakukan dengan perpanjangan keikutsertaan, ketentuan observasi, triangulasi dan diskusi dengan teman. Dalam penelitian ini digunakan teknik triangulasi.”Triangulasi merupakan teknik yang

³³Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Jakarta : Salemba Humanika, 2010). Hlm. 118

digunakan untuk menguji keterpercayaan data (memeriksa keabsahan data) dengan memanfaatkan hal-hal lain yang ada diluar data tersebut untuk keperluan mengadakan pengecekan atau sebagai pembanding data tersebut”.³⁴



³⁴*Ibid.*,Hlm.138.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Penelitian

4.1.1. Gambaran Umum

a. Sejarah Jalan Tol

Perkembangan pembangunan jalan tol di Indonesia sangat pesat. Jalan tol atau disebut juga jalan bebas hambatan dibangun pertama kali pada 1973 dengan rute pertama kali adalah Jakarta-Bogor. Jalan tol yang dikenal dengan sebutan Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) ini memiliki panjang 59 kilometer. Jalan tol tersebut menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi. Diresmikan oleh Presiden Suharto pada tanggal 9 Maret 1978. Saat diresmikan, pembangunan jalan tol Jagorawi baru meliputi ruas Jakarta-Citeureup, dengan jumlah pekerjanya mencapai 200 orang. Ketika masih dalam tahap pembangunan, jalan ini belum berstatus jalan tol, baru dioperasikan sebagai jalan tol pada Tahun 1978. Jalan tol Jagorawi dibangun dengan dana dari anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri yang diserahkan kepada PT. Jasa Marga, sebagai penyertaan modal. PT. Jasa Marga mendapat tugas membangun tol dengan tanah yang pembebasannya dibiayai pemerintah, pembangunan jalan tol masih sepenuhnya dikerjakan perusahaan negara. Memasuki Tahun 1987, kalangan swasta mulai berpartisipasi dalam investasi jalan tol. Hingga Tahun 1997, ruas jalan tol sudah dibangun dan dioperasikan di Indonesia sepanjang 553 kilometer. Dari total tersebut, 418 kilometer dioperasikan PT. Jasa Marga dan 135 sisanya oleh swasta.

Pada periode Tahun 1995-1997 dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 kilometer. Namun, upaya ini terhenti akibat terjadinya krisis moneter pada Tahun 1997. Pemerintah terpaksa menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden Nomor. 39/1997. Akibat penundaan tersebut, pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnan. Sejak 1997-2001, hanya sepanjang 13,3 kilometer jalan tol yang dibangun. Pada 1998, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor. 7/1998 tentang kerja sama pemerintah dan swasta dalam penyediaan infrastruktur. Kemudian sejak 2001-2004, terbangun empat ruas jalan dengan panjang total 41,8 kilometer. Pada Tahun 2004, diterbitkan Undang-Undang Nomor.38/2004 tentang jalan, yang mengamanatkan pembentukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai regulator, menggantikan PT.Jasa Marga.

Seiring perkembangan waktu, jalan tol tidak hanya berada di pulau Jawa tapi melebar hingga ke pulau Sumatera, Jalan Tol TransSumatra merupakan jaringan jalantol sepanjang 2.818 km di Indonesia yang direncanakan menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera, dari Lampung hingga Aceh. Jalan Tol ini adalah jalur nadinya Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera dan kelanjutan dari Jalan Tol Jakarta-Merak.

Pada 20 Februari 2012, Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dahlan Iskan mengadakan pertemuan dengan para gubernur se-Sumatra di Griya Agung, Palembang, Sumatra Selatan. Pertemuan ini membahas percepatan pembangunan jalan tol di Sumatra. Dalam pertemuan tersebut juga hadir Deputi Kementerian BUMN bidang Infrastruktur Sumaryanto, Direktur

Utama PT Jasa Marga Adityawarman dan Direktur Pengembangan Usaha Jasa Marga Abdul Hadi.

Dikarenakan secara ekonomi pembangunan jalan tol di Sumatra masih terlalu berat, serta kurang diminati investor, maka awalnya disepakati untuk membangun perusahaan patungan antara Jasa Marga dan setiap pemerintah daerah (pemda) di Sumatra. Pembagian tugasnya adalah Pemda membebaskan tanah dan mencadangkan sejumlah kawasan di sepanjang jalan tol untuk sebuah proyek bisnis pada masa depan yang akan kelak dikelola bersama.

Seiring berjalannya waktu, akhirnya Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor. 100/2014 tentang "Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatra" tanggal 17 September 2014. Dalam Perpres ini disampaikan, pemerintah menugaskan PT Hutama Karya (Persero) untuk melakukan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan paa 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. Perpres tersebut kemudian direvisi oleh Presiden Joko Widodo melalui Perpres Nomor. 117/2015 tentang "Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera" yang menambah penugasan kepada PT Hutama Karya (Persero) sehingga menjadi total 24 ruas tol di Sumatera.

Seiring waktu perkembangan adanya jalan tol bukan saja di pulau Jawa tetapi melebar ke berbagai di pulau Sumatera termasuk Provinsi Aceh. Di Aceh,

jalan tol pertama yaitu jalan tol yaitu Banda Aceh Sigli yang merupakan jalan tol bagian dari jalan tol Trans Sumatra di Provinsi Aceh yang dibangun berdasarkan kebijakan pemerintahan Provinsi Aceh yang diperintahkan oleh Presiden Joko Widodo 14 Desember 2018. Panjang ruas tol ini adalah 74 KM melewati 84 gampong yang tersebar di 10 Kecamatan sepanjang jalur dilalui dengan biaya konstruksi Rp8,99 triliun dengan nilai investasi mencapai Rp 12,35 triliun, tol yang juga merupakan Proyek Strategis Nasional (PSN) ini ditargetkan selesai dibangun pada akhir Tahun 2021. Tol ini terbagi dalam 6 seksi, yaitu: Seksi 1 Baitussalam-Kutabaro 5 KM, Seksi 2 Kutabaro-Blang Bintang 8 KM, Seksi 3 Blang Bintang-Indrapuri 13 KM, Seksi 4 Indrapuri-Jantho 16 KM, Seksi 5 Jantho-Seulimeum 6 KM, Seksi 6 Seulimeum-Padang Tiji 25 KM yang dikelola oleh PT Hutama Karya (Persero) dan PT Adhi Karya (Persero).³⁵ Manfaat dari keberadaan jalan tol dapat memangkas jarak dan waktu tempuh dari Banda Aceh ke Sigli yang awalnya sekitar 2-3 jam menjadi 1jam perjalanan. Diketahui, jarak antara kedua wilayah mencapai 112 kilometer. Bila pengendara melalui jalur arteri waktu tempuh yang dibutuhkan bisa mencapai 3 jam.

b. Tujuan dan Mamfaat Jalan Tol

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 15 Tahun 2005, jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian system jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, terutama di

³⁵[http://dinaspu.pr.bandaacehkota.go.id/2019/12/22/proyek-jalan-tol-lamban-terkendalapelepasan-lahan/diakses pada tanggal 13 Januari 2020](http://dinaspu.pr.bandaacehkota.go.id/2019/12/22/proyek-jalan-tol-lamban-terkendalapelepasan-lahan/diakses%20pada%20tanggal%2013%20Januari%202020)

wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor. 38/2004 tentang Jalan, dinyatakan bahwa wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusaha, dan pengawasan.³⁶

Pengguna jalan tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol. Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan berupa penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan waktu, dibandingkan apabila melewati jalan non tol. Sementara Badan Usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui tarif tol yang dibayar pengguna jalan tol. Pembangunan jalan tol dilakukan untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang telah meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa untuk menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, meringankan beban pemerintah dan meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Pengusahaan jalan tol dilaksanakan dengan maksud untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian dari jaringan jalan nasional dan dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara dan/atau Badan Usaha Milik Daerah dan/atau Badan Usaha Milik Swasta. Pemerintah melaksanakan pengadaan lahan untuk pembangunan jalan tol bagi kepentingan umum dengan menggunakan dana yang berasal dari pemerintah dan/atau badan usaha.

Investasi dengan pembangunan jalan tol baru akan menyediakan transportasi yang lebih efisien dan memacu investasi sektor lain yang akan

³⁶Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 45 ayat (1 dan 2)

mempercepat pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan. Adapun tujuan dan manfaat strategis pembangunan jalan tol diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1) Pembukaan lapangan kerja dalam skala besar.
- 2) Peningkatan penggunaan sumber daya dalam negeri.
- 3) Mendorong kembalinya fungsi intermediasi perbankan ke sector investasi produktif demi terciptanya pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan.
- 4) Meningkatkan kegiatan ekonomi di daerah yang dilalui jalan tol sebagai pendorong meningkatnya Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) dan memperlancar ekspor.
- 5) Memacu kebangkitan sektor riil dengan menciptakan efek multiplier bagi perekonomian nasional.³⁷

Manfaat strategis lainnya dari pembangunan jalan tol yakni membuka lapangan kerja skala besar, meningkatkan penggunaan sumber daya dalam negeri, seperti industri semen, baja dan jasa konstruksi, mendorong fungsi intermediasi bank, meningkatkan daya tarik investasi di Indonesia, meningkatkan kegiatan ekonomi di daerah yang dilalui jalan tol sebagai pendorong PDRB (Produk Domestik Regional Bruto), dan memperlancar kegiatan ekspor. Pembangunan

³⁷Syafatun, *Investasi Dengan Pembangunan Jalan Tol Baru Akan Menyediakan Transportasi yang lebih Efisien dan Memacu Investasi Sektor Lain yang Akan Mempercepat Pertumbuhan Ekonomi*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan ITB, 2009), Hlm.29.

jalan tol juga akan memacu kebangkitan sektor riil dengan terjadinya multiplier effect bagi perekonomian nasional.³⁸

c. Pemetaan Wilayah Proyek Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh – Sigli

Pembangunan jalan tol ruas Banda Aceh - Sigli merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN) Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Aceh sampai Provinsi Lampung. Jalan tol ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah sehingga dapat mengurangi biaya logistik dan memberikan alternatif moda transportasi dengan waktu tempuh yang lebih cepat sehingga akan mempengaruhi lintas sector, misalnya Ekonomi dan lainnya se Sumatera.

Proyek jalan tol Banda Aceh - Sigli akan dibangun sepanjang 75 km (tujuh puluh lima kilo meter) dengan luas bidang yang diperlukan \pm 853 Ha, sudah mulai dikerjakan sejak Tahun 2018 silam dan ditargetkan konstruksi selesai pada bulan maret 2021 sesuai kontrak perjanjian. Dari 853 hektare (ha) tanah yang akan digunakan untuk ruas jalan tol Banda Aceh-Sigli tersebut, seluas 210 ha di antaranya berada dalam kawasan hutan produksi maupun hutan produksi konversi (HPK). Proyek ini memiliki nilai investasi sebesar Rp. 12,4 Triliun yang ditugaskan kepada PT Utama Karya selaku penanggung jawab proyek pembangunan jalan tol Trans Sumatera.⁵² Penetapan lokasi untuk pengadaan

³⁸Andreas Partogi Pasaribu, *Faktor Penyebab Terjadinya Klaim yang Mempengaruhi Kinerja Waktu Proyek Konstruksi Jalan Tol di Jabodetabek: Jurnal Sosial Ekonomi* (Salemba: Universitas Indonesia, 2009), Hlm. 32.

tanah jalan tol ruas Banda Aceh - Sigli telah diterbitkan melalui Keputusan Gubernur Nomor 590/1008/2017 sebagaimana terlampir.

Lokasi yang ditetapkan sebagai area pembangunan jalan tol Banda Aceh - Sigli secara umum melintasi 10 Kecamatan dengan 84 gampong yang tersebar di dalam kecamatan tersebut. Sedangkan jumlah bidang tanah yang diperlukan adalah sebanyak \pm 4000 bidang yang terealisasi hasil pengukurannya. Kecamatan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Kecamatan Baitussalam,
- b. Kecamatan Darussalam,
- c. Kecamatan Kutabaro,
- d. Kecamatan Blang Bintang,
- e. Kecamatan Montasik,
- f. Kecamatan Indrapuri,
- g. Kecamatan Kuta Cot Glie.
- h. Kecamatan Selimuem,
- i. Kecamatan Lembah Selawah dan
- j. Kecamatan Padang Tiji.

Pembangunan jalan tol ruas Banda Aceh-Sigli tersebut kemudian dibagi menjadi 6 (enam) segmen agar pembangunan yang dikerjakan berjalan dengan baik dan sesuai dengan target yang direncanakan, yaitu: Seksi 1 Baitussalam-Kutabaro 5 KM, Seksi 2 Kutabaro-Blang Bintang 8 KM, Seksi 3 Blang Bintang-

Indrapuri 13 KM, Seksi 4 Indrapuri-Jantho 16 KM, Seksi 5 Jantho-Seulimeum 6 KM, Seksi 6 Seulimeum-Padang Tiji 25 KM.



Gambar 4.1: Kondisi Jalan Tol di Zona Padang Tiji

Sumber : Dokumentasi PT.Hutama Karya (2022)

4.1.2 Implementasi kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli

1. Internal

a. Perencanaan

Dalam Perpres Nomor. 71 Tahun 2012 dinyatakan dalam Pasal 2 Pengadaan Tanah untuk kepentingan Umum diselenggarakan melalui tahapan Perencanaan, Persiapan, Pelaksanaan dan Penyerahan Hasil. Berdasarkan amanat yang disampaikan dalam pasal 2 tersebut, maka setiap kegiatan pengadaan tanah untuk kepentingan Umum terlebih dahulu harus dilakukan dengan adanya tahapan perencanaan.

Tahapan Perencanaan dan tahapan Persiapan Pengadaan Tanah, selanjutnya tahapan lainnya akan dilaksanakan pada Diklat Pelaksanaan

Pengadaan Tanah yang merupakan lanjutan dari Diklat Perencanaan dan Persiapan Pengadaan Tanah. Untuk melakukan pembangunan untuk kepentingan terlebih dahulu dilakukan dengan kajian atau studi terhadap kegiatan yang akan dilaksanakan. Studi atau kajian tersebut dilakukan dengan langkah sebagai berikut yaitu pra studi kelayakan, studi kelayakan, studi lingkungan (AMDAL), studi tambahan lainnya (khusus), dan gambar perencanaan teknis. Sebagaimana yang disampaikan oleh wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 yaitu:

“Sebenarnya kalau dari awal instansi yang memerlukan tanah kan mereka menyiapkan dokumen awal dokumen perencanaan namanya nanti disitu ada survei kelayakan lingkungan kemudian survei sampai nanti seperti yang saya jelaskan ada sosialisasi dan juga ada pendataan awal sampai penetapan lokasi kemudian baru setelah itu lahir dokumen perencanaan pengadaan tanah DPPT itulah hal-hal yang perlu disiapkan sebelum dilaksanakannya pengadaan tanah kalau dokumen-dokumen itu sudah clear sudah selesai baru seperti yang saya jelaskan tadi mereka mengajukan ke ketua pelaksanaan pengadaan tanah untuk dilaksanakan pelaksanaan”.³⁹

Sebagaimana hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa perencanaan merupakan langkah yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Sigli-Banda Aceh. Tahap perencanaan dimulai dengan menyiapkan dokumen perencanaan kemudian melakukan survei atau studi terhadap kegiatan yang akan dilaksanakan.

b. Pelaksanaan

Pelaksanaan kebijakan merupakan kegiatan lanjutan dari proses perumusan dan penetapan kebijakan. Sehingga pelaksanaan kebijakan dapat

³⁹Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie, Almanza, pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 di Sigli.

dimaknai sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan, baik oleh individu maupun kelompok pemerintah, yang diorientasikan pada pencapaian tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Implikasi dari pelaksanaan kebijakan merupakan konsekuensi yang muncul sebagai akibat dari dilaksanakannya kebijakan-kebijakan tersebut. Pelaksanaan kebijakan publik adalah implementasi atau penerapan suatu kebijakan publik melalui program, aktifitas, aksi, atau tindakan dalam suatu mekanisme yang terikat pada suatu sistem tertentu. Hal ini juga disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Untuk pelaksanaannya sendiri itu terkait teknis pelaksanaan diatur dalam peraturan ATR/BPN Nomor. 19 Tahun 2019 baik itu dari tahap perencanaan tahap persiapan tahap pelaksanaan maupun terakhir itu penyerahan hasil nah untuk BPN sendiri kita itu kita bergerak ditahapan pelaksanaan, tahap pelaksanaan sesuai aturan nanti di dalam penerapannya kita nanti ketua pelaksanaan pengadaan tanah nanti membentuk 2 kesatuan tugas, satuan tugas A dan satuan tugas B atau SATGAS, nah yang satgas A itu mereka bertugas untuk melakukan pengukuran bidang-bidang tanah yang masuk dalam trase pengadaan tanah tersebut ya memang kan sudah ada direncanakan oleh pihak instansi memerlukan tanah, nah jadi satgas-satgas nantinya mengukur bidang-bidang tanah masuk dalam trase itu dan tidak boleh keluar dari situ karena sesuai peta penetapan lokasi, kemudian satgas B itu bertugas secara umum mereka mengumpulkan data IWD seperti alas Hak kemudian identitas kemudian yang intinya surat-surat yg berhubungan dengan bidang tanah sipemiliknah di satgas B itu tidak nya dari BPN, kok BPN kan dia mengumpulkan berkas-berkas administrasi nanti disitu ada dari PU mereka disana nanti menghitung luas bngunan kemudian ada dari Pertanian yg menghitung tanaman-tanaman pertanian kemudian juga ada dari perkebunan mereka nantik menghitung tanaman perkebunan dan juga ada dari kehutan karena ada tanaman hutan, karena itu juga nanti dalam aturan selain yang diganti rugi itu tanah bangunan dan

tanaman yang tumbuh di atasnya juga diganti rugi, mungkin secara umum begitu tugas Satgas A maupun B”.⁴⁰

Berdasarkan wawancara di atas dapat dilihat bahwa pada tahap pelaksanaan instansi yang bertanggung jawab pada tahap ini ialah BPN dimana merekamembentuk dua tim Satgas yang memiliki tugasnya masing-masing, berdasarkan penjelasan di atas Satgas A memiliki tugas mengukur bidang-bidang tanah, sedangkan Satgas memiliki tugas mengumpulkan data IWD serta kemudian yang intinya surat-surat yg berhubungan dengan bidang tanah sipemilik.

2. Eksternal

a. Dana

Jalan tol adalah jalan bebas hambatan yang dibangun oleh pemerintah baik menggunakan dana APBN maupun dengan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Pembangunan jalan tol ini bertujuan untuk memperlancar arus logistik dan pergerakan manusia dengan menggunakan transportasi darat. Sebagaimana yang disampaikan oleh Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Sekarang pembayaran itu Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) dari kementerian keuangan kita serahkan ke LMAN setelah disetujui baru nantinya uangnya dikirim oleh LMAN di hari pembayaran jadi setelah disetujui itu nanti LMAN akan membuat surat perintah pembayaran nanti setelah ada surat itu kita membuat namanya berita acara pelepasan hak disitu nanti ada kwitansi pembayaran segala macam dihari itu setelah ditandatangani berkas

⁴⁰Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhl, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

diproses surat izin tanah dikirim ke LMAN kalau OK baru uang di transfer ke rekening si pemilik”.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa pembayaran terkait pengadaan tanah transaksinya dilakukan melalui Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) dari Kementrian Keuangan. LMAN akan membuat surat perintah pembayaran nanti setelah ada surat akan dibuat berita acara pelepasan hak kemudian terdapat kwitansi pembayaran dan setelah ditandatangani berkas diproses surat izin tanah dikirim ke LMAN kemudian uang di transfer ke rekening si pemilik.

b. Pembebasan Lahan

Pengadaan tanah dapat dikatakan merupakan salah satu kebijakan pemerintah guna mendukung keberlangsungan pembangunan. Kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dikeluarkan dalam bentuk peraturan-peraturan yang telah memiliki dasar hukum yang jelas dan diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah digariskan dan memecahkan permasalahan-permasalahan yang muncul di masyarakat. Hal ini juga disampaikan dalam wawancara dengan masyarakat pada hari Minggu tanggal 12 Februari 2023 yaitu:

“Bicara soal proses dari pihak BPN sudah ditetapkan oleh aturan mereka tapi kalau di gampong yang diterima oleh kita sebagai masyarakat proses seperti saya contoh saya rumah terdampak tau-tau saja sudah ada undangan bahwa tanah rumah saya terkena pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol dengan cara dipanggil undangan, undangan mengikuti musyawarah yang diadakan oleh balai desa kecamatan”.⁴¹

⁴¹Wawancara dengan Masyarakat Padang Tiji, Hurriman, Pada hari Minggu tanggal 12 Februari 2023 di Gampong Teungoh Drien Gogo.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa dalam proses pembebasan lahan instansi terkait menyampaikan surat kepada pemilik tanah yang masuk dalam area pembangunan jalan tol dan kemudian dilakukan musyawarah di balai desa setempat. Dalam proses pembebasan lahan pemerintah juga melakukan berbagai persiapan hal ini disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Kalau persiapan banyak hal karena sebelum melakukan pembebasan lahan yaitu OPD atau Instansi yg memerlukan tanah itu harus menginventarisir terdahulu jumlah objek tanah atau kalau istilah lain itu Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) setelah DPPT itu selesai sudah diinventasir berapa lahan yg terkena terbagi lagi ada yg lahan milik pemerintah ada lahan milik masyarakat ada lahan hutan juga ada tanah wakaf nanti proses nya itu pembebasannya itu dipilah-pilah jadi ketika lahan masyarakat kita lakukan dengan cara untuk masyarakat kemudian jika terkena lahan pemerintah atau BUMN itu harus dilakukan penghapusan dulu baru bisa dimasukkan ke rencana pengadaan tanah”.⁴²

Berdasarkan wawancara diatas dapat dilihat bahwa pemerintah melakukan berbagai macam persiapan sebelum melakukan pembebasan lahan yaitumenginventarisir terdahulu jumlah objek tanah atau kalau istilah lain itu Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) setelah DPPT itu selesai sudah diinventasir berapa lahan yg terkena terbagi lagi ada yg lahan milik pemerintah ada lahan milik masyarakat ada lahan hutanjuga ada tanah wakaf nanti prosesnya itu pembebasannya itu dipilah-pilah jadi ketika lahan masyarakat dilakukan

⁴²Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhli, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

dengan cara untuk masyarakat kemudian jika terkenalahan pemerintah harus dilakukan penghapusan dulu baru bisa dimasukkan ke rencana pengadaan tanah.

4.1.3 Hambatan dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli

.Adapun hambatan tahapan pelaksanaan pengadaan tanah dalam pembangunan tol Banda Aceh - Sigli yaitu sebagai berikut:

1. Kebijakan Pemerintah

a. Implementasi

Implementasi kebijakan merupakan suatu tahapan yang sangat penting dalam serangkaian proses yang berupa tindakan-tindakan dari berbagai aktor untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya, dengan adanya aktivitas pencapaian tujuan sehingga mencapai adanya hasil kegiatan. Ripley dan Franklin mengungkapkan bahwa implementasi memiliki arti apa yang telah terjadi setelah Undang-Undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan atau suatu jenis keluaran yang nyata.

Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor. 3 Tahun 2007 Tentang Ketentuan Pelaksanaan Peraturan Presiden No. 36 Tahun 2005 juncto Peraturan Presiden Nomor. 65 Tahun 2006 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, dimana dalam kegiatan pengadaan tanah ini menggunakan pendekatan masyarakat yang tanahnya akan terkena proyek pembangunan Tol Jalan Tol Banda Aceh-Sigli melalui tahapan yang telah diatur dalam peraturan. Tahapan tersebut antara lain sosialisasi, pematokan ROW, pengukuran ricikan, inventarisasi, pengumuman,

musyawarah harga, pembayaran, pelepasan hak serta sertifikasi. Sebagaimana disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Terkait Implementasi kebijakan dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Banda Aceh intinya kita mengikuti aturan yang sudah ada yang pertama yaitu Undang-Undang Nomor. 2 Tahun 2012 tentang pelaksanaan bagian tanah kemudian ada peraturan pemerintah Nomor. 19 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan tanah untuk kepentingan umum, kemudian ada Permen ATR /BPN Nomor. 19 Tahun 2021 juga tentang penyelenggaraan tanah untuk kepentingan umum nah sebelumnya juga ada Peraturan Pemerintah dan Permen cuma sudah dirubah dengan aturan baru tadi Nomor. 19 Tahun 2021, nah dalam pelaksanaannya tentu kita mengikuti tahapan-tahapan yang ada di aturan baik di Undang-Undang PP dan Permen ATR /BPN untuk pelaksanaannya sendiri itu terkait teknis pelaksanaan diatur dalam peraturan ATR/BPN Nomor. 19 Tahun 2021 baik itu dari tahap perencanaan tahap persiapan tahap pelaksanaan maupun terakhir itu penyerahan hasil nah untuk BPN sendiri kita itu kita bergerak ditahapan pelaksanaan jadi untuk tahapan perencanaan dan persiapan itu lebih ke instansi yg memerlukan tanah dan nanti ada tim yang dibentuk untuk tim persiapan ketika tim persiapan sudah selesai semua tugas dilapangan baik itu disana ada sosialisasi konsultasi publik kemudian pendataan awal”.⁴³

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa implementasi kebijakan pada pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli dilaksanakan dengan melewati berbagai tahap yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang yang berlaku, implementasi kebijakan pembangunan jalan tol dilakukan dengan melakukan

⁴³Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhli, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

perencanaan sebagai tahap awal kemudian pelaksanaan kebijakan dengan melakukan sosialisasi hingga tahapan akhir yaitu penyerahan hasil akhir.

Bedasarkan Surat Keputusan (SK) Gubernur Aceh Nomor 590/1008/2017 Tentang Penetapan Lokasi (Penlok) Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli. Kebutuhan pengadaan tanah di Kecamatan Padang Tiji Kabupaten Pidie, untuk pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli ialah 183,6909 hektare, yang terdiri dari 25,8866 hektare sawah, 146,2162 hektare kebun, dan 11,5025 hektare pemukiman.

b. Sosialisasi

Tahap pertama yang dilakukan oleh Panitia Pengadaan Tanah (P2T) dalam rangka melaksanakan kebijakan pengadaan tanah dalam pembangunan tol Banda Aceh–Sigli adalah persiapan sosialisasi pembebasan lahan. Sosialisasi dilaksanakan di tiap kelurahan yang terkena proyek pembangunan tol. Adanya sosialisasi mengenai pengadaan tanah ini, masyarakat menjadi lebih memahami akan maksud dan tujuan adanya pembebasan lahan untuk pembangunan tol Jalan Tol Banda Aceh-Sigli, hal ini juga sebagaimana yang disampaikan oleh wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 yaitu:

“Sosialisasi mungkin untuk sebatasnya 1x dilaksanakan cuma dalam perjalanan jika ada masalah bisa dilakukan beberapa kali sepanjang perjalanan kita memang yang diundang bukan ditingkat pemerintah kabupaten saja untuk sosialisasi untuk masyarakat ini tapi tingkat kecamatan dalam hal ini camat hadir keuchiek hadir di sosialisasi yg dilaksanakan di lokasi dan itu dilaksanakan dan jumlah kalinya variatif tergantung permasalahan jika permasalahan rumit tetap dilaksanakan lagi seperti tidak cocok ataupun lahannya ada doble nama semua permasalahan tersebut dilapangan itu terjadi bahkan ada juga lahan yg jadi objek jamoldini terhadap pasangan suami istri yg sudah bercerai sehingga kena

jalan tol prosesnya rumit dan itu terjadi di Padang Tiji kan itu sudah mungkin saya jawab mungkin belum pasti karena pertanyaan dari kita upaya yg ditempuh udah upaya terakhir yaitu konsinyasi jadi konsinyasi itu ketika semua upaya yg kita lakukan baik itu secara kekeluargaan musyawarah sudah kita tempuh juga belum dapat titik temu soslusi terakhir itu konsinyasi jadi uang ganti rugi itu kita titipkan di pengadilan jadi peosesnya semuanya itu di pengadilan”.⁴⁴

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa dalam hal ini sosialisasi adalah tahap penting yang harus dilalui dalam pembangunan jalan tol, bahkan sosialisasi ini dilakukan dengan jumlah yang variatif, karena mengingat terdapat permasalahan-permasalahan yang tidak terduga sehingga pemerintah terus melakukan proses-proses sosialiasi agar masyarakat dan pemerintah mendapatkan suatu kesepakatan yang sama. Hal ini juga disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh,pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Pada dasarnya masyarakat di Aceh ini mereka tidak menolak untuk menyerahkan tanah mereka untuk kegiatan pembangunan tol mereka intinya masyarakat selalu menyampaikan kami untuk kemajuan aceh ini untuk pembangunan kami mendukung sebagian besar masyarakat Aceh mendukung terhadap adanya pembangunan jalan tol cuma itu tadi seiring waktu berjalanya dalam hal penilaian tadi ada yg tidak setuju terhadap nilai cuma ya pada intinya tidak ada penolakan dari masyarakat karena ini kan ketika sebulum dilaksanakan kan adanya sosialisasi konsultasi Publik di Pidie dan Aceh Besar disitu nanti ada namanya berita acara persetujuan diserahkan menandatangani bahwa mereka setuju untuk dilakukan pembangunan jalan tol itu. Intinya tanggapan masyarakat sebagian besar tidak ada yg menolak ketika masyarakat menolak pasti gak bisa dilaksanakan pelaksanaan karena pelaksanaan bisa dilakukan kalau masyarakatnya sudah tidak ada yg menolak”.⁴⁵

⁴⁴Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie, Almanza, pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 di Sigli.

⁴⁵Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhli,pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa berjalannya pembangunan jalan tol ini didasari pada kesepakatan bersama antara masyarakat dan pemerintah, dan gunanya dilaksanakan kegiatan sosialisai ini ialah untuk mencapaikesepakatan yang saama dan tujuan yang sama yaitu mendukung kemajuan Aceh dengan dilakukannya pembangunan Jalan Tol.

Sosialisasi pengadaan tanah memang memiliki kendala, namun secara keseluruhan proses tersebut sudah mampu terlaksana dengan baik dan lancar sesuai harapan panitia pengadaan tanah. Masyarakat secara garis besar mendukung adanya kegiatan tersebut. Harapan masyarakat dengan adanya proses sosialisasi ini akan mencegah adanya kecurangan-kecurangan dalam proses pembebasan lahan. Hal ini disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Sampai saat ini kalau tanggapan tokoh ya selama ganti rugi itu membawa keuntungan ya gak ada masalah kalau berbicara ganti rugi kalau berbicara pembangunan lain lagi yang namanya pembangunan pasti ada dampak nah selama ini kalau untuk lahan ganti ruginya itu ganti untung dan yang namanya pembangunan kita memang rela gak rela harus rela itulah peran pemerintah untuk mensejahterakan kepentingan umum karena pembangunan ini dampaknya bukan hanya untuk seseorang nah ketika ada penolakan pemerintah juga menyediakan media penolakan tapi yg namanya lahan dan sudah masuk dalam penetapan lokasi SK penetapan lokasi tersebut juga bisa kita itu menjadi produk hukum dan produk hukum itu kita harus taat nah ketika kita terima mau gak mau harus terima mungkin disitulah sifat pemerintah yang memaksa kan ada pemerintah yg sifatnya beda-beda ada yg memaksa dalam hal ini karena untuk kepentingan umum sifatnya memaksa tapi tidak merugikan bahkan lahan kuburan pun ketika terkena dampak pembangunan ini harus kita pindahkan, pemindahan ini juga gak semena-mena langsung dibawa Boko gusur tidak tetap berlaku syariah bagaimana pindah kuburan menurut islam nah itu kita praktekan

kalau di Aceh ada peusijuek dulu sebelumnya baru kita gali pindahkan ketempat yg tidak terkena dampak pembngunan jalan tol”.⁴⁶

c. Inventarisasi

Tahapan selanjutnya ialah inventarisasi yaitu dengan mendata warga terkena proyek (WTP) dengan melakukan pengukuran sesuai bidang. Kegiatan inventarisasi atas bidang-bidang tanah yang telah ditetapkan batas-batasnya itu dilakukan oleh Panitia Pengadaan Tanah dengan menugaskan petugas dari instansi yang bertanggung jawab dibidangnya masing-masing.

Pelaksanaan pengadaan tanah pertama melakukan inventarisasi dan identifikasi dilaksanakan untuk mengetahui pihak yang berhak dan objek pengadaan tanah. Hasil inventarisasi dan identifikasi memuat daftar nominasi pihak yang berhak dan objek pengadaan tanah. Pihak yang berhak meliputi nama, alamat dan pekerjaan pihak yang menguasai/memiliki tanah. objek pengadaan tanah meliputi letak, luas, status, serta jenis penggunaan dan pemanfaatan tanah. Hal ini disampaikan dalam wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Sebenarnya kalau dari awal instansi yang memerlukan tanah kan mereka menyiapkan dokumen awal dokumen perencanaan namanya nanti disitu ada surve kelayakan lingkungan kemudian surve sampai nanti seperti yang saya jelaskan ada sosialisasi dan juga ada pendataan awal sampai penetapan lokasi kemudian baru setelah itukan lahir dokumen perencanaan pengadaan tanah DPPT itulah hal-hal yang perlu disiapkan sebelum dilaksanakannya penagadaan tanah kalau dokumen-dokumen itu sudah

⁴⁶Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie, Almanza, pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 di Sigli.

clear sudah selesai baru seperti yang saya jelaskan tadi mereka mengajukan ke ketua pelaksanaan pengadaan tanah untuk dilaksanakan pelaksanaan, nah ditahap pelaksanaan itu sendiri persiapan yang perlu dilakukan ya seperti tadi ada penentuan satgas A satgas B ya kemudian sebelum nantinya dilakukan sampai tahap pembayaran kan perlu dikumpulkan data dilapangan baik itu luas bidang dari pengukuran kemudian alas-alas hak kemudian berapa tanah tumbuh berapa luas bangunan mungkin itu sebelum nantinya lahir namanya daftar norminatif⁴⁷.

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dilihat bahwa proses inventarisasi dilakukan dengan mendata warga terkena proyek yaitu dengan menyiapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan sehingga dapat dilakukan tindakan selanjutnya yaitu pengukuran lahan dan lain-lainnya. Inventarisasi dan identifikasi penguasaan, pemilikan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah meliputi kegiatan: (a) pengukuran dan pemetaan bidang perbidang tanah: dan (b) pengumpulan data pihak yang berhak dan obyek pengadaan tanah, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 28 Undang-Undang No. 2 Tahun 2012. Kegiatan tersebut dilaksanakan dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja.

Hasil inventarisasi dan identifikasi penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah diumumkan secara bertahap, parsial, atau keseluruhan di kantor desa/kelurahan, kantor kecamatan, dan tempat pengadaan tanah dilakukan dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja. Hal ini juga disampaikan

⁴⁷Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhlil, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

oleh wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 yaitu:

“Kalau persiapan banyak hal karena sebelum melakukan pembebasan lahan yaitu OPD atau Instansi yang memerlukan tanah itu harus menginventarisir terdahulu jumlah objek tanah atau kalau istilah lain itu dokumen perencanaan pengadaan tanah (DPPT) setelah DPPT itu selesai sudah diinventarisir berapa lahan yg terkena terbagi lagi ada yg lahan milik pemerintah ada lahan milik masyarakat ada lahan hutan juga ada tanah wakaf nanti proses nya itu pembebasannya itu dipilah-pilah jadi ketika lahan masyarakat kita lakukan dengan cara untuk masyarakat kemudian jika terkena lahan pemerintah atau BUMN itu harus dilakukan penghapusan dulu baru bisa dimasukkan ke rencana pengadaan tanah juga yg hutan lindung ataupun konservasi karena kalau jalan tol Sibanceh ini ada lahan konservasi mungkin apakah itu terkena saya tidak perlu tau karena ini bukan di TD kita dan mungkin arahan berdekatan konservasi taha dihitug bisa juga wawancara dengan dinas DLHK baik itu Provinsi maupun tingkat kabupaten mungkin untuk persiapan yaitu juga sosialisasi karena itu nanti setelah di DPPT ada tahapan-tahapan selanjutnya seperti sejenis FGD lah jadi si OPD yg membutuhkan tanah inidia melakukan sosialisasi ke masyarakat yg terkena kemudian menjelaskan ABCD dan seterusnya sampai dengan tahap final atau uang ganti rugi”.⁴⁸

Pengumuman dilakukan melalui kelurahan masing-masing wilayah yang terkena pembebasan. Setelah adanya pengumuman mengenai hasil perhitungan luas, masyarakat (WTP) boleh melakukan komplain dengan waktu 1 minggu setelah pengumuman. Apabila ada WTP yang komplain mengenai hasil pengumuman dari petugas, maka Tim Pengadaan Tanah beserta dinas terkait akan melakukan pengecekan secara langsung. Namun selama pengumuman berlangsung tidak ada pihak lain yang merasa berkeberatan atas lokasi tanah yang terkena proyek pembangunan tol Banda Aceh-Sigli.

⁴⁸Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie, Almanza, pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 di Sigli.

Proses pengukuran sempit mengalami kesulitan karena sejumlah patok sementara yang telah di pasang beberapa waktu lalu sudah tertutup semak, sehingga petugas harus mencari kembali untuk menentukan titik lahan terkena proyek tol. Pengukuran ini dilakukan untuk mengetahui luas lahan milih warga yang terkena proyek secara detail agar tidak muncul persoalan di kemudian hari. Dalam pengukuran ini, tim gabungan menggunakan teodolit dengan teknologi GPRS untuk mencapai akurasi luasan lahan mendekati kebenaran.

d. Musyawarah/Penetapan Ganti Rugi

Musyawarah dilaksanakan setelah proses pengukuran dilakukan. Pelaksanaan musyawarah ini adalah untuk menetapkan besarnya ganti rugi yang akan diberikan Tim Pengadaan Tanah kepada warga yang terkena pengadaan tanah pembangunan jalan tol Banda Aceh-Sigli. Dalam pelaksanaan musyawarah, hal-hal yang dibahas meliputi rencana pembangunan untuk kepentingan umum di lokasi tersebut serta bentuk dan/atau besarnya ganti rugi. Musyawarah bentuk dana/atau besarnya ganti rugi berpedoman pada kesepakatan para pihak, hasil penilaian tenggang waktu penyelesaian proyek pembangunan. Hal ini disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Jadi dalam hal ini BPN tidak menilai berapa uangnya berapa nilai ganti ruginya BPN tidak punya hak yang menilai itu KJJP mereka idependen dan kita tidak punya hak untuk mengintervensi mereka, disini mereka punya aturan sendiri bagaimana mereka menilai ada panduannya sendirisehinga nanti selama mereka menilai mereka menyerahkan hasil penilaian ke pelaksanaan pengadaan tanah kan BPN ketua pelaksanaan pembebasan tanah kemudian kita nanti akan mengundang masyarakat

untuk melaksanakan musyawarah bentuk ganti rugi kerugian yang perlu digaris bawahi adalah musyawarah bentuk ya bukan musyawarah nilai karena dalam hal pengadaan tanah itu ada bentuk beberapa ganti rugi yang pertama bentuk uang tanah pengganti pemukiman kembali kemudian saham kemudian bentuk lain yang disepakati, hasil penilaian KJJP ini bersifat final kalau memang sebelumnya tidak ada sanggahan berarti sudah clear setelah mereka setelah kita undang musyawarah itu apabila masyarakat tidak setuju mereka punya waktu untuk menggugat hasil penilaian tersebut ke pengadilan kalau misalnya nilai tersebut masyarakat rasa tidak sesuai dengan yang ada di lapangan nanti terkait waktu-waktu nanti bisa kita lihat di Undang-Undang Permen ATR BPN kemudian setelah dilakukan penilaian musyawarah bentuk itu apabila masyarakat setuju kita akan buat validasi nanti bentuk validasi bisa dilihat dilampiran (PP) dari hasil validasi itu nanti pihak instansi yg memerlukan tanah PU kita serahkan ke PU, PU nantinya menyerahkan ke kalau sekarang pembayaran itu Elman (Lembaga manajemen Aset Negara)”.⁴⁹

Berdasarkan pernyataan di atas dapat disimpulkan dalam hal ini bahwa BPN tidak mempunyai ranah tanggung jawab terhadap nilai ganti, namun dalam hal ini BPN memiliki wewenang untuk melakukan musyawarah dengan masyarakat namun yang perlu kita garis bawahi bersama bahwa musyawarah yang dilakukan ialah terkait dengan pengadaan pembebasan lahan bukan nilai ganti rugi karena itu dalam ranah KJJP dimana mereka punya aturan sendiri bagaimana mereka menilai yang diikuti dengan panduannya juga.

Musyawarah juga dilaksanakan secara langsung dan bersama-sama antara instansi pemerintah yang memerlukan tanah dengan para pemilik yang sudah terdaftar dalam Peta dan Daftar yang telah disahkan. Musyawarah tersebut

⁴⁹Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhli, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

dipimpin oleh Ketua Panitia Pengadaan Tanah. Ditinjau dari jumlah pemilik, tidak dimungkinkan terselenggaranya musyawarah secara langsung. Musyawarah dilakukan secara bertahap sesuai dengan jadwal kelurahan masing-masing.

Setelah musyawarah tersepakati, kemudian selanjutnya yaitu pengumpulan berkas yang sebelumnya oleh TPT pada saat musyawarah memberikan blangko kepada warga yang akan dibebaskan tanahnya. Blangko tersebut diminta untuk segera dilengkapi dan dikumpulkan kembali kepada TPT melalui kelurahan setempat. Warga terkena proyek (WTP) juga melakukan penandatanganan kesepakatan serta mengajukan surat pengajuan pembayaran (SPP). Proses selanjutnya setelah musyawarah tersepakati dan terlaksana ialah proses pembayaran ganti rugi kepada masyarakat yang tanahnya akan dibebaskan. Dalam proses pembayaran ganti rugi, warga pemegang hak tanah harus menyerahkan sertifikat asli kepemilikan tanah dan kemudian warga akan mendapat surat pelepasan hak.

2. Penerapan Kebijakan

a. Masyarakat

Dalam merumuskan upaya penyelesaian kendala pembebasan tanah dalam pembangunan jalan tol ini, dilakukan identifikasi terhadap kendala-kendala dan penyebab umum yang sering timbul dalam pembebasan tanah, khususnya jalan tol. Pertama adalah rendahnya pengetahuan dan kesadaran pemilik tanah mengenai fungsi sosial atas tanah menyebabkan mereka lebih mengutamakan kepentingan sendiri di atas kepentingan umum, misalnya keengganan melepaskan tanahnya untuk kepentingan umum. Hal ini dapat dipahami, karena selama ini tidak pernah

dilakukan sosialisasi mengenai fungsi sosial hak atas tanah tersebut oleh Pemerintah sebagai pemegang otoritas. Sosialisasi tentang “fungsi sosial hak atas tanah” ini umumnya hanya dilakukan bersamaan dengan kegiatan pengadaan tanah, sehingga sangat dimungkinkan kegiatan ini tidak bersesuaian dengan kondisi psikologis yang tepat. Hal ini juga juga disampaikan dalam wawancara dengan masyarakat setempat yaitu:

“Tidak semuanya masyarakat setuju menerima lahan yang dibayar oleh tim pengadaan tanah, misalnya dibayar 170 ribu per meter itu tanah sawah, tanah perkebunan lain lagi harga tidak semuanya sama harga, dan tim penilai tanah lebih pedomannya ke daerah Jawa dalam penilaiannya, lebih ke lampoh, karena di lampoh ada tanaman dibidang yang menghasilkan, kalau di sawah hanya panen dalam satu tahun sekali, makanya nilai tanah sawah lebih murah. Kemudian harga terlalu murah, keliru dalam pengukuran, contohnya ada yang kena dampak pembebasan lahan 10 meter tapi dibayar 8 meter. Ada lahan yang seharusnya kena dampak pembebasan, tetapi didata mereka tidak ada dan tidak dibayar, masyarakat enggan memberikannya”.⁵⁰

Dari pernyataan diatas dapat dipahami bahwa kurangnya pengetahuan masyarakat terkait dengan fungsi sosial hak atas tanah tersebut oleh pemerintah sebagai pemegang otoritas memunculkan banyaknya spekulasi-spekulasi lain dalam masyarakat sehingga sulit mencapai pada suatu kesepakatan yang sama antara masyarakat dan pemerintah. Kemudian tidak hanya sampai disitu adanya pemilik tanah yang tidak berdomisili di wilayah dimana tanah yang akan dibebaskan berada juga sering menimbulkan masalah. Pertama adalah mereka sulit dilibatkan dalam proses musyawarah karena tidak berdomisili di tempat diadakannya musyawarah. Kedua, mereka yang pandai berargumentasi dengan baik terhadap Panitia Pengadaan Tanah dan meyakinkan nilai tanahnya menjadi

⁵⁰Wawancara dengan Masyarakat Padang Tiji, Muhammad, Pada hari Minggu tanggal 12 Februari 2023 di Gampong Teungoh Drien Gogo.

lebih tinggi dari tanah-tanah lain yang berdekatan dengan tanahnya, dan mereka itu tidak merasa cukup sampai di situ, namun mereka bersaha untuk mempengaruhi dan bahkan memprovokasi pemilik tanah yang lain untuk mendapatkan harga ganti rugi yang lebih tinggi.

b. Pemilik Lahan

Persoalan yang paling mengemuka dalam pembangunan jalan tol saat ini adalah soal pembebasan lahan atau tanah. Meski pembangunan jalan tol peruntukannya untuk kepentingan umum, namun masih banyak rakyat yang tidak mau melepas tanahnya untuk kepentingan tersebut. Kemudian berkaitan dengan kesepakatan harga ganti rugi dalam pembebasan tanah yang biasanya hanya dilihat kepentingan dan motif ekonomi saja. Dalam hal ini, jika pembebasan tanah dan penetapan harganya sesuai dengan UU, ditambah tim pembebasan tanah jalan tol yang akomodatif, permasalahan tersebut bisa teratasi dengan baik dan cepat⁵¹ Oleh karena itu, mengingat industri jalan tol merupakan salah satu aset produktif yang cukup vital, pengelolaannya perlu melibatkan masyarakat luas, khususnya rakyat yang telah mengorbankan tanahnya untuk kepentingan umum tersebut. Hal ini juga disampaikan oleh masyarakat setempat

“Masalah kesepakatan dalam pembebasan lahan ini, tidak ada kesepakatan yang dapat memuaskan kita tidak ada, paling jawaban dari BPN akan siap dibantu, bahkan yang paling sakit masyarakat menurut saya begini disaat kita Tanya sama BPN, BPN bilang kami lepas, dalam artian karena masalah penilaian ganti rugi bukan ranah mereka, ketika kita tanya ranah siapa pak, itu ranah KJJP, KJJP dimana pak di Jakarta jadi kami tidak bisa lagi jumpa sama KJJP kami Tanya, jawaban BPN jangankan orang anda, kami sendiripun tidak bisa jumpa dengan KJJP tidak tau juga alamat KJJP

⁵¹Senthot Sudirman, *Pembangunan Jalan Tol Di Indonesia: Kendala Pembebasan Tanah Untuk Pembangunan Bagi Kepentingan Umum Dan Gagasan Upaya Penyelesaiannya*, Bhumi Nomor. 40 Tahun 13, Oktober 2014

itu dimana, jadi intinya nihil. Cuma yang sakit sepertinya begitu disaat terdampak ini disaat KJJP turun ke lapangan tidak pernah ketemu dengan masyarakat yang bersangkutan langsung, kenapa harga nilai tanah segitu, kalau dari bahasa mereka ada dibilang ditanya-tanya sama orang sekeling-sekeliling tapi tidak dibilang siapa, dan bagi saya begini juga tidak ada bisa disalahkan orang itu juga, kadang-kadang begini berapa harga tanah ini, orang bisa-bisa saja bilang, karena si yang tanya ini pun tidak dibilang di pihak mana”.⁵²

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dipahami bahwa Banyak pemilik tanah yang beranggapan dapat meminta besar ganti rugi yang tinggi di luar hasil musyawarah, oleh karena mereka berpendapat bahwa pembangunan jalan tol merupakan proyek besar yang akan mendatangkan keuntungan besar bagi investor. Untuk menyelesaikan pendapat ini, penyuluh yang ditugaskan harus berpengetahuan dan berwawasan luas sehingga mampu menjelaskan manfaat lain yang akan mereka terima selain uang ganti rugi, baik manfaat yang tangible maupun yang intangible, disamping bahwa tanah yang mereka sedang miliki memiliki fungsi sosial. Disamping itu Tim penilai juga harus bekerja secara profesional untuk mempertimbangkan berbagai faktor yang mempengaruhi nilai tanah, sehingga nilai ganti rugi yang ditawarkan juga lebih rasional bagi berbagai pihak yang berkepentingan.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Implementasi kebijakan Pembebasan Lahan dalamPembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli

Implementasi kebijakan merupakan suatu tahapan yang sangat penting dalam serangkaian proses yang berupa tindakan-tindakan dari berbagai aktor

⁵²Wawancara dengan Masyarakat Padang Tiji, Hurriman, Pada hari Minggu tanggal 12 Februari 2023 di Gampong Teungoh Drien Gogo.

untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya, dengan adanya aktivitas pencapaian tujuan sehingga mencapai adanya hasil kegiatan. implementasi kebijakan pada posisi yang berbeda, namun pada prinsipnya setiap kebijakan publik selalu ditindaklanjuti dengan implementasi kebijakan. Implementasi dianggap sebagai wujud utama dan tahap yang sangat menentukan dalam proses kebijakan.⁵³ Sebagaimana yang disampaikan oleh wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 yaitu:

*“Terkait dengan Implementasi kebijakan dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Banda Aceh intinya kitamengikuti aturan yang berlaku. Pertama pemerintah kabupaten Pidie sangat mendukung terkait pembebasan lahan ini karena untuk pembangunan tidak ada lahan maka tidak ada lokasi untuk pembangunan tersebut dalam hal ini kebijakan pembebasan lahan karena wilayahnya merupakan lintas kabupaten kewenangan pembebasan lahan tersebut yaitu menjadi milik tingkat provinsi dalam hal ini Kanwil Pertanahan BPN/ATR Aceh, cuma untuk dalam tahap kedua pembebasan tahap kedua kemungkinan akan di buat pelimpahan kewenangan ke kantor pertanahan Kab. Pidie karena yang menjadi panatia atau penanggungjawab pembebasan lahan sesuai dengan Permen BPN/ATR Nomor. 19 Tahun 2021 itu menjadi kewenangan BPN selaku penanggungjawab pengadaan tanah kita ya sebatas koordinasi konsultasi fasilitasi jika ada masalah seperti itu”.*⁵⁴

Berdasarkan wawancara diatas dapat dilihat bahwa pemerintah dalam hal pengimplementasian kebijakan pengadaan tanah mengikuti aturan-aturan yang berlaku, pemerintah Kabupaten/Kota siap bersinergi dengan provinsi dalam hal pengadaan tanah yang diperlukan.

Dalam rangka mendukung tahapan pembebasan lahan, maka tidak hanya peran Pemerintah Provinsi Aceh tetapi juga Pemerintah Kabupaten Pidie,

⁵³Haedar Akib, (2010) *“Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana”*. Jurnal Administrasi Publik, Volume 1 No. 1

⁵⁴Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie, Almanza, pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 di Sigli.

khususnya Panitia Pengadaan Tanah (P2T). Hal ini terutama dalam tahap sosialisasi, pengukuran dan pendataan, maupun musyawarah untuk kesepakatan pembayaran harga tanah. Demikian pula halnya dengan peran masyarakat, terutama masyarakat yang bermukim di Kawasan Padang Tiji dan sekitarnya, karena mereka merupakan target kawasan terakhir yang termasuk dalam pembangunan jalan tol Sigli-Banda Aceh.

Dalam hal ini aparat pemerintahan desa mempunyai peran yang sangat menentukan dalam proses sosialisasi kebijakan ini, mereka mengenal dan memahami kondisi alam dan sosial ekonomi warga masyarakat di wilayahnya. Pemahaman ini memungkinkan mereka melakukan pendekatan yang tepat yang menjadi sangat berguna ketika melakukan sosialisasi kebijakan sehingga warga lebih bisa menerima dan mendukung kebijakan pembebasan lahan. Tokoh masyarakat/agama mempunyai porsi peran yang tak kalah pentingnya dalam proses implementasi kebijakan pembebasan lahan. Mereka menduduki tempat yang istimewa di hati warga sehingga pendapat dan pendirian tokoh-tokoh tersebut cenderung diikuti dan diamini oleh masyarakat.

4.2.2 Hambatan dalam Pelaksanaan Pembebasan Lahan untuk Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli

Dalam kegiatan pengadaan tanah tersangkut kepentingan dua pihak, yaitu instansi Pemerintah yang memerlukan tanah dan masyarakat yang tanahnya diperlukan untuk kegiatan pembangunan. Karena tanah sebagai kebutuhan dasar manusia merupakan perwujudan hak ekonomi, sosial dan budaya, maka pengadaan tanah harus dilakukan melalui suatu proses yang menjamin tidak

adanya pemaksaan kehendak satu pihak terhadap pihak lain. Di samping itu, mengingat bahwa masyarakat harus merelakan tanahnya untuk suatu kegiatan pembangunan, maka harus dijamin bahwa kesejahteraan sosial ekonominya tidak akan menjadi lebih buruk dari keadaan semula, paling tidak harus setara dengan keadaan sebelum tanahnya digunakan oleh pihak lain. Hal ini disampaikan oleh wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 yaitu:

“Untuk hambatan sendiri banyak ada beberapa seperti contoh masyarakat tidak setuju terhadap nilai kemudian ada yang sengketa kemudian ada yang beberapa itu pemiliknya tidak diketahui keberadaannya kemudian untuk karena dasar itu kemarin waktu di awal-perubahan itu sempat menghambat proses unruk pelaksanaan selanjutnya diproses kontruksi kan Karena kan belum dibayar sehingga untuk masyarakat yang tidak setuju harga itu sudah kita lakukan validasi ulang terhadap perubahan-perubahan yang ada di lapangan ada beberapa yang berubah nilainya tapi mereka juga merasa nilainya masih kurang seperti saya bilang tadi terhadap nilai ganti rugi itu kan bukan di BPN itu kewenangan KJJP yang menghitung sehingga banyak memang yang terutama di Padang Tiji ini yang kita titipkan di pengadilan itu karena mereka tidak setuju nilai itu hambatan-hambatan dilapangan kemudian ada tanahnya masih sengketa kemudian ada apa namanya mungkin kalau ada yang masyarakatnya berada diluar daerah sehingga ketika proses pelaksanaan ini sedikit terhambat karena orannya tidak ada disini sehingga kitaketika memerlukan data-data seperti alas hak sebagai macam itu belum diserahkan mungkin kita harus menunggu lagi dia pulang kemudian ketika musyawarah dia tidak datang kita undang lagi kan, kalau di Padang Tiji juga sama kendala nya seperti itu rata-rata tidak setuju terhadap hasil penilaian KJJP ada beberapa yg sengketa”.⁵⁵

⁵⁵Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh, Mirza Fadhli, pada hari Senin tanggal 20 Februari 2023 di Banda Aceh.

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa yang namanya hambatan adalah hal yang tidak bisa dihindari, namun pemerintah berusaha melakukan berbagai upaya dalam menangani hambatan tersebut sehingga pembanguna tetap dapat berjalan dengan lancar. Kepentingan masyarakat dan kepentingan Pemerintah terkait pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur adalah dua hal yang bertolak belakang.

Di satu sisi, pihak Pemerintah atau dalam hal ini sebagai penguasa, harus melaksanakan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat atau demi kepentingan negara dan rakyatnya sebagai salah satu bentuk pemerataan pembangunan. Sedangkan pihak masyarakat adalah sebagai pihak penyedia sarana untuk melaksanakan pembangunan tersebut karena rakyat atau masyarakat memiliki tanah yang dibutuhkan sebagai bentuk pelaksanaan pembangunan. Masyarakat dalam hal ini juga membutuhkan tanah sebagai sumber penghidupan. Oleh karena itu, sering sekali terjadi proyek infrastruktur yang terhambat pembangunannya karena masalah pengadaan tanah antara Pemerintah dan masyarakat, yang disebabkan perbedaan kepentingan tersebut dan berujung pada konflik. Hal ini disampaikan oleh wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 yaitu:

“Yang namanya hambatan banyak seperti saya bilang tadi ya ada pertikaian terkait wonogini hambatan tanah kas desa karena prosesnya juga rumit juga hambatan pemahaman masyarakat terhadap pemamfaatan lahan jadi terkadang masyarakat tidak tau ketika dia menggarap suatu lahan rupayanya itu masuk ke hutan lindung masuk ke hutan tanam industry jadi pemerintah dalam hal ini hanya membayar tegaknya saja tidak membayar tanah, misalkan di atas tanah tersebut ada pohon pohon disitu ada rumah ada jambo nah itu semua kita bayar cuma dibayar pemerintah cuma tanahnya tidak karena masuk hutan lindung atau hutan industri dilapangan masyarakat memahami bahwa itu milik pribadi nah ini

yg tantangan-tantangan di masyarakat kemudian ada juga tantangan lain ada pendapat lain seperti gara-gara pembangunan tol ini menyebabkan banjir sehingga ada penolakan gak boleh dibangun disini itu tetap ada cuma semua tetap kita proses kita panggil kita beri penjelasan ini sebuah perencanaan kita sudah duduk arah banjir disini sini itu sudah teratasi gak ada jalan tol pun daerah itu tetap banjir, jadi masalah tetap ada”.⁵⁶

Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa ada banyak sekali hambatan-hambatan yang tidak terduga yang terjadi lapangan, namun seperti yang disebutkan diatas bahwa pemerintah terus melakukan berbagai upaya dalam menemukan solusi-solusi terbaik yang dapat diupayakan untuk melewati hambatan tersebut.

Kendala atau hambatan yang timbul dalam tahap pelaksanaan pengadaan tanah di kecamatan Padang Tiji secara umum adalah sebagai berikut:

- a. Adanya kepemilikan tanah yang belum bersertifikat sehingga menghambat panitia dalam memberikan ganti rugi terhadap bidang tanah tersebut.
- b. Adanya indikasi mafia tanah, yang membeli tanah-tanah warga di kawasan pembangunan jalan tol untuk mencari keuntungan.
- c. Masyarakat menaruh harapan terlalu tinggi terhadap nilai ganti rugi yang ditetapkan, mengakibatkan beragam tuntutan sehingga berujung pada gugatan ke pengadilan.

⁵⁶Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie, Almanza, pada hari Selasa tanggal 21 Februari 2023 di Sigli.

- d. Penolakan masyarakat terhadap proses musyawarah yang sama sekali tidak ada bahasan negosiasi besarnya nilai ganti rugi yang ditetapkan.

Sengketa yang timbul dalam pembebasan tanah milik masyarakat yang terkena proyek pembangunan infrastruktur pada umumnya berawal dari konflik, pertentangan, dan ketidaksepakatan mengenai besarnya ganti rugi yang diberikan pihak pelaku pembebasan tanah. Terlebih lagi, jika si pemilik tanah mengetahui sebelumnya, kalau tanah mereka akan dijadikan proyek infrastruktur, maka mereka dengan serta merta akan menaikkan harga jual tanahnya. Pembebasan tanah terkait dengan penguasaan tanah selain mahal juga tidak mudah dilaksanakan dan memerlukan waktu yang lama.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan analisa data dalam penelitian mengenai implementasi kebijakan pembebasan lahan dalam pembangunan tol Sigli-Banda Aceh maka dapat disimpulkan

1. Pemerintah dalam hal pengimplementasian kebijakan pengadaan tanah mengikuti aturan-aturan yang berlaku, pemerintah Kabupaten/Kota dan provinsi bersinergi dalam hal pengadaan tanah yang diperlukan. Adapaun tahapan tersebut meliputi perencanaan, pelaksanaan, implementasi dan dana.
2. Terdapat beberapa hambatan-hambatan dalam tahapan pelaksanaan pengadaan tanah dalam pembangunan tol Banda Aceh-Sigli yaitu terkait dengan sosialisai, implementasi, inventarisasi, dan musyawarah/gantirugi. Kemudian perbedaan pendapat tentang besarnya nilai ganti rugi sehingga sulit mencapai mufakat serta data/dokumen kepemilikan tanah yang tidak lengkap.

5.2 Saran

1. Dalam pengadaan tanah untuk pembangunan tol di Aceh, pemerintah selaku pembuat kebijakan seharusnya lebih memperhatikan mengenai ganti rugi. Dengan penentuan harga seperti ini, Pemerintah Kota/Kabupaten selaku pelaksana kebijakan akan mengalami kesulitan dalam pengadaan tanah, apalagi tanah yang dicari adalah tanah yang mudah diakses. Sebaiknya pemerintah menentukan harga tanah dengan melihat NJOP, sehingga harga tanah akan disesuaikan dengan lokasi dan kondisi tanah.
2. Perlu dilakukan penelitian lanjutan tentang fenomena dampak pembangunan JalanTol Sigli-Banda Aceh dalam kebijakan pembebasan lahan dan perspektif yang berbeda baik melalui pendekatan interdisipliner maupun pendekatan multidisipliner.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Rujukan Buku

- Adrian Sutedi, *Implementasi Prinsip Kepentingan Umum dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2007).
- Andreas Partogi Pasaribu, *Faktor Penyebab Terjadinya Klaim yang Mempengaruhi Kinerja Waktu Proyek Konstruksi Jalan Tol di Jabodetabek: Jurnal Sosial Ekonomi* (Salemba: Universitas Indonesia, 2009).
- Antonio Pradjasto, *Pembuatan Kebijakan Publik Berbasis Hak Asasi Manusia*, (Jakarta : Demos, 2011).
- Bernhard Limbong, *Pengadaan Tanah untuk Pembangunan*, (Penerbit Margaretha Pustaka, Jakarta, 2011).
- Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria*, (Jakarta: Djambatan, 2003).
- Budi Winarno, *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus, 2011)*.
- Bungin dan Nursapia, *Penelitian Kualitatif*, (Wal Ashi Publising, 2020).
- Erwan Agus Purwanto dan Dyah Ratih Sulistyastuti, *Implementasi Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasinya Di Indonesia, 2012*.
- Haedar Akib, *Implementasi Kebijakan*, (Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Vol.1, No.1, 2010).
- Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Jakarta : Salemba Humanika, 2010).
- Imam Koeswahyono, “*Melacak Dasar Konstitusional Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Pembangunan Bagi Umum*”, dalam *Jurnal Konstitusi PPK-FH*, Vol. 1 (Malang: Universitas Brawijaya, 2008).
- Maria S.W. Sumardjono, *Tanah dalam persektif Hak Ekonomi Sosial dan Budaya*, (Jakarta: Kompas, 2008).
- Mohammad Efendi, *Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Perekonomian Pulau Madura*, (Semarang: Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNDIP 2013).
- Perwita Sari, “*Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi 25 Kabupaten Tertinggal di Kawasan Timur Indonesia*”

(Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor. 2009).

Rosalina Noor, Triana. Jurnal: *Analisis Dampak Pambangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto.Banyuwangi*, (STAI An Najah Indonesia Mandiri).

Sahya Anggara, *kebijakan Publik*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014).

Saryono, dalam Nursapia *Penelitian Kualitatif*, (Wal Ashi Publising,2020).

Subarsono, *Analisis Kebijakan Publik*, Cet. VIII, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016).

Syafatun, *Investasi Dengan Pambangunan Jalan Tol Baru Akan Maenyediakan Transportasi yang lebih Efisien dan Memacu Investasi Sektor Lain yang Akan Mempercepat Pertumbuhan Ekonomi*,(Jakarta: Departemen Pendidikan dan ITB, 2009).

Tim Penyusun, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. III, (Jakarta: Balai Pustaka, 1990).

Uddin B.Soredan Sobirin, *Kebijakan Publik*, (Makassar: CV Sah Media,2017).

Wibawa, Samodra. *Evaluasi Kebijakan Publik*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1994).

Peraturan Perundang-Undang

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

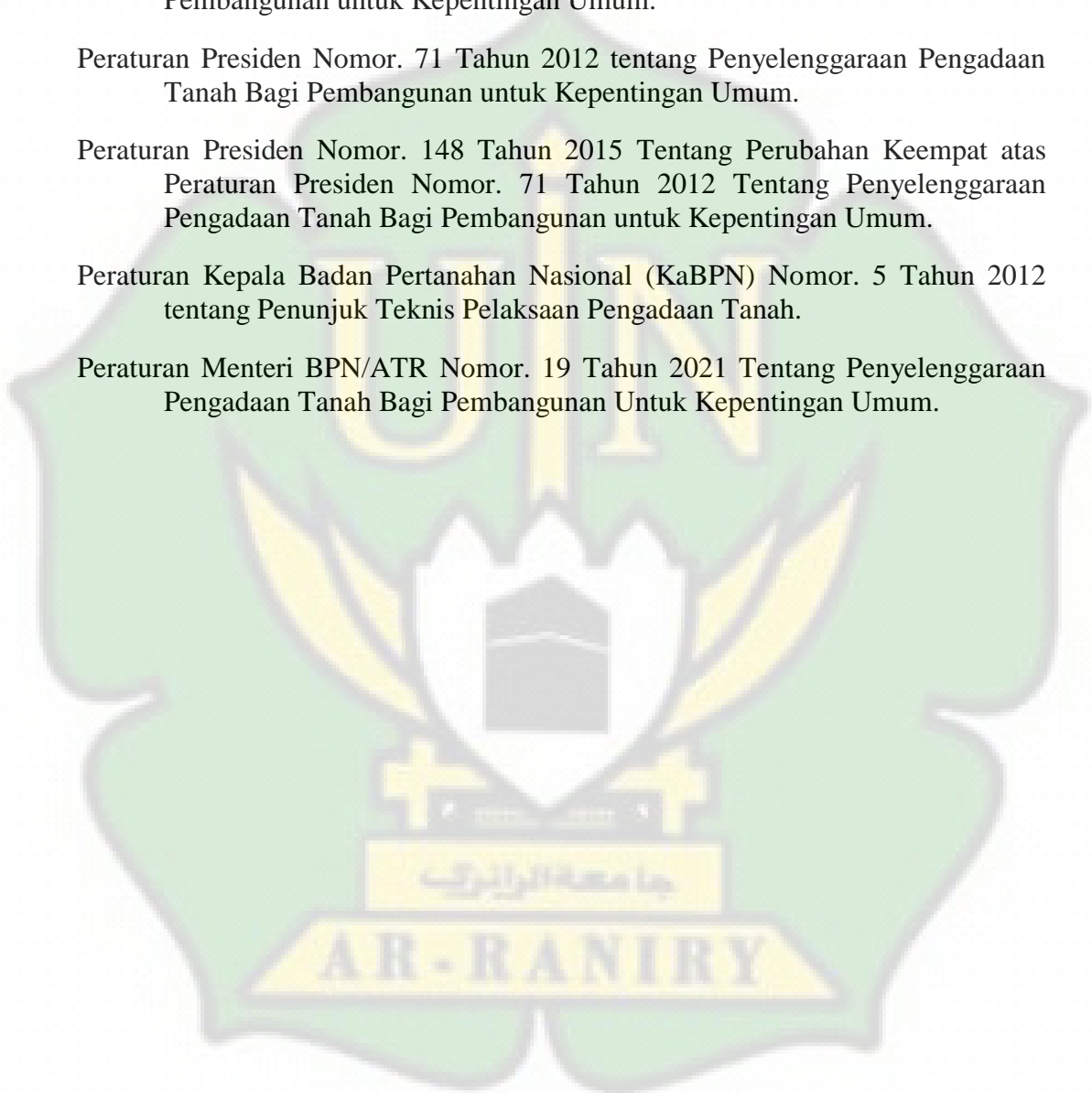
Undang-Undang Nomor. 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Presiden Nomor. 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Presiden Nomor. 148 Tahun 2015 Tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Presiden Nomor. 71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional (KaBPN) Nomor. 5 Tahun 2012 tentang Penunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah.

Peraturan Menteri BPN/ATR Nomor. 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.



LAMPIRAN

Lampiran 1

PANDAUAN WAWANCARA

Informan: Kabid Pertanahan (Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh)

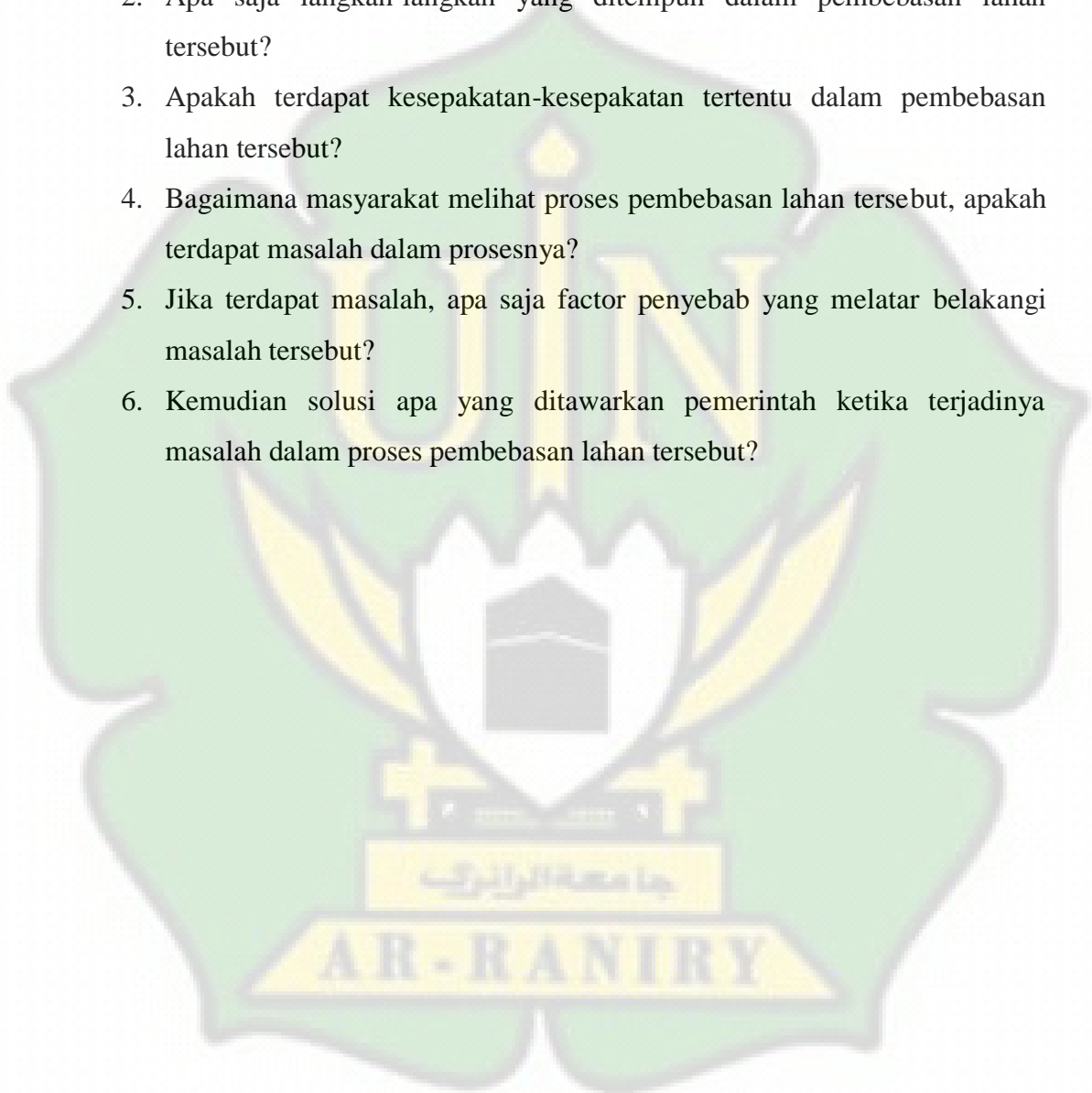
1. Bagaimana implementasi kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli?
2. Apa yang perlu dilakukan atau persiapkan dalam proses pembebasan lahan dalam pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli?
3. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pembebasan lahan dalam pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli?
4. Bagaimana bentuk sosialisasi terhadap pembebasan lahan ?
 - Berapa kali sosialisasi dilakukan ?
 - Dimana saja sosialisasi dilaksanakan?
 - Bagaimana tanggapan tokoh masyarakat dan pemilik lahan terhadap sosialisasi tersebut ?
5. Apakah terdapat hambatan dalam proses pembebasan lahan pembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli?
6. Bagaimana peran pemerintah dalam menyelesaikan sengketa yang terjadi dalam proses pembebasan lahan dalam pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli?

Informan: Kabag Pemerintahan Sekda Kab.Pidie

1. Bagaimana implementasi kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli?
2. Apa yang perlu dilakukan atau persiapkan dalam proses pembebasan lahan dalam pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli?
3. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pembebasan lahan dalam pembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli?
4. Bagaimana bentuk sosialisasi terhadap pembebasan lahan ?
 - Berapa kali sosialisasi dilakukan ?
 - Dimana saja sosialisasi dilaksanakan?
 - Bagaimana tanggapan tokoh masyarakat dan pemilik lahan terhadap sosialisasi tersebut ?
5. Apakah terdapat hambatan dalam proses pembebasan lahan pembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli?
6. Bagaimana peran pemerintah dalam menyelesaikan sengketa yang terjadi dalam proses pembebasan lahan dalam pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli?

Informan: Masyarakat

1. Bagaimana proses pembebasan lahan yang dilakukan oleh pemerintah dalam pembangunan JalanTol Banda Aceh-Sigli?
2. Apa saja langkah-langkah yang ditempuh dalam pembebasan lahan tersebut?
3. Apakah terdapat kesepakatan-kesepakatan tertentu dalam pembebasan lahan tersebut?
4. Bagaimana masyarakat melihat proses pembebasan lahan tersebut, apakah terdapat masalah dalam prosesnya?
5. Jika terdapat masalah, apa saja factor penyebab yang melatar belakangi masalah tersebut?
6. Kemudian solusi apa yang ditawarkan pemerintah ketika terjadinya masalah dalam proses pembebasan lahan tersebut?



Lampiran 2



SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIP UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: 628/Un.08/FISIP/Kp.07 6/03/2023

TENTANG
PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL
DAN ILMU PEMERINTAHAN UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

- Menimbang :
- a. bahwa untuk kelancaran lambungan skripsi dan ujian maha siswa prodi Ilmu Administrasi Negara Prodi Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh, maka perlu menunjuk pembimbing skripsi tersebut yang ditugaskan dalam Surat Keputusan ini;
 - b. bahwa saudara yang tercantum namanya dalam surat keputusan ini dipandang sebagai pembimbing skripsi dan memenuhi syarat untuk diangkat sebagai pembimbing skripsi;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b, perlu menetapkan surat keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan.
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
 2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
 3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah RI Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
 5. Peraturan Pemerintahan Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
 6. Keputusan Presiden Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh menjadi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 7. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 14 Tahun 2022, tentang perubahan PMA nomor 12 tahun 2022 statuta UIN Ar-Raniry banda Aceh ;
 8. Peraturan Menteri Agama Nomor 44 tahun 2022 tentang perubahan PMA nomor 12 tahun 2022 tentang Organisasi & Tata Kerja UIN Ar-Raniry;
 9. Keputusan Menteri Agama Nomor 492 Tahun 2003, tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan, dan Pemberhentian PNS di Lingkungan Depag RI;
 10. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 293/KMK.05/2011 tentang Penetapan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh pada Kementerian Agama sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Badan Layanan Umum;
 11. Peraturan Direktur Jenderal Perbendaharaan nomor PER/50/PB/2007 tentang Pelaksanaan Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Oleh Satuan Kerja Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PK BLU);
 12. DIPA UIN Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 025.04.2.423925/2023, Tanggal 30 Nopember 2022.
- Memperhatikan : Keputusan Seminar Proposal Skripsi Prodi Ilmu Administrasi Negara pada tanggal **24 Januari 2020**
- Menetapkan :
- MEMUTUSKAN**
- KESATU : SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH TENTANG PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
- Menunjuk dan mengangkat Saudara :
1. Dr. S. Amirul Kamar, MM, M.Si. Sebagai pembimbing I
 2. Mirza Fanzikn, S.Sos.I., M.Si. Sebagai pembimbing II
- Untuk membimbing skripsi :
- Nama : Hamsanadi
 NIM : 160802089
 Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
 Judul : Implementasi Kebijakan Pengadaan Tanah dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh - Sigi
- KEDUA : Segala pembiayaan yang diakibatkan oleh surat keputusan ini dibebankan pada DIPA Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku
- KETIGA : Surat Keputusan ini berlaku sejak ditetapkan sampai dengan berakhirnya Semester Ganjil Tahun Akademik 2023/2024 dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam surat keputusan ini.



Lampiran 3



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN

Jl. Negeri 40, Masjid Pami, Kesambi, Damar, Aceh, Banda Aceh 95111
Telepon: (0641) 510 0301 Email: info@iainar-raniry.ac.id

Nomor : B-0349/UnOS/ISIP-WD/PP/009/02/2023
Lamp :
Hal : *Penelitian Ilmiah Mahasiswa*

Kepada Yth,

1. Kepala BPN Prov. Aceh
2. P1. Utama Karya
3. Masyarakat Kec. Padang Tiji Kab. Pidie

Assalamu'alaikum Wr Wb,

Pimpinan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama NIM : **HAMSARIADI / 160802089**
Semester Jurusan : / Ilmu Administrasi Negara
Alamat sekarang : Lambhuuk, Kec. Ulei Kareng, Banda Aceh

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan Dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli**

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih

Banda Aceh, 07 Februari 2023
an. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan,



Berlaku sampai : 31 Juli 2023

Eka Januar, M. Soc. Sc



Lampiran 4



**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
KANTOR WILAYAH BADAN PERTANAHAN NASIONAL
PROVINSI ACEH**

Jalan. T.Nyak Arief Lamgugob Kecamatan Syiah Kuala Banda Aceh Kode Pos 23115 Telp. 0651-7551708

**SURAT KETERANGAN TELAH MELAKSANAKAN PENELITIAN
NOMOR 397/Sket-11.100.UP.02.01/IV/2023**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tina Mestika, S.H
NIP : 19700110 198903 2 001
Pangkat/Gol : Pembina (IV/a)
Jabatan : Kepala Bagian Tata Usaha Kanwil BPN Provinsi Aceh

Dengan ini menerangkan :

Nama/ NIM : Hamsariadi / 160802089
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu
Pemerintahan, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry

Bahwa nama yang tersebut di atas telah selesai melakukan penelitian melalui metode wawancara pada Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi Aceh dalam rangka penulisan skripsi dengan judul "Implementasi Kebijakan Pembebasan Lahan dalam Pembangunan Jalan Tol Banda Aceh-Sigli "

Demikian surat keterangan diberikan dan dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 03 April 2023

a.n. Kepala Kantor Wilayah
Badan Pertanahan Nasional Provinsi Aceh
Kepala Bagian Tata Usaha

Ditandatangani secara
Elektronik

Tina Mestika, S.H.
NIP 19700110 198903 2 001



Dokumen ini sah dan telah ditandatangani secara elektronik melalui e-Office ATR/BPN. Untuk memastikan keasliannya, silakan pindai Kode QR menggunakan fitur 'Validasi Surat' pada aplikasi Sentuh Tanahku

v 1.04

Melayani, Profesional, Terpercaya

Lampiran 5

Gambar 5.1 Wawancara dengan Analisis Hukum Pertanahan Bidang Pengadaan Tanah dan Pengembangan Kantor BPN Aceh.

Sumber : Dokumen Pribadi



Gambar 5.2 Wawancara dengan Kabag Pemerintahan Sekda Kab. Pidie

Sumber : Dokumen Pribadi



Gambar 5.3 Wawancara dengan Masyarakat Padang Tiji

Sumber : Dokumen Pribadi