

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Tanah merupakan anugerah Tuhan Yang Maha Esa yang diberikan kepada manusia untuk dikelola, digunakan dan dipelihara sebaik-baiknya sebagai sumber kehidupan dan penghidupan. Manusia diberikan kepercayaan untuk mengelola dan memelihara fungsi dan kegunaan tanah, sebab manusia diciptakan sebagai makhluk yang sempurna yang memiliki akal pikiran, sehingga Tuhan YME menundukan alam semesta ini termasuk tanah dibawah penguasaan dan pengelolaan manusia.

Undang-Undang Dasar 1945 pasal 33 ayat (3) berbunyi :

Bumi air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya di kuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat

Sebagai penjabaran dari pasal 33 ayat maka diterbitkankah Undang – Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA). Pasal 2 UUPA :

- (1) Atas dasar ketentuan dalam pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar dan hal-hal sebagai yang dimaksud dalam pasal 1, bumi air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu pada tingkatan tertinggi dikuasai oleh Negara, sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat
- (2) Hak menguasai dari Negara termaksud dalam ayat 1 pasal ini memberi wewenang untuk :
  - a. mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa tersebut;
  - b. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air dan ruang angkasa;
  - c. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan- perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa.
- (3) Wewenang yang bersumber pada hak menguasai dari Negara tersebut pada ayat 2 pasal ini digunakan untuk mencapai sebesar-besar kemakmuran rakyat dalam arti kebangsaan,

kesejahteraan dan kemerdekaan dalam masyarakat dan Negara hukum Indonesia yang merdeka, berdaulat, adil dan makmur

- (4) Hak menguasai dari Negara tersebut di atas pelaksanaannya dapat dikuasakan kepada daerah-daerah Swatantra dan masyarakat-masyarakat hukum adat, sekedar diperlukan dan tidak bertentangan dengan kepentingan nasional, menurut ketentuan-ketentuan Peraturan Pemerintah “

Kewenangan negara sebagaimana tersebut di atas, meliputi seluruh tanah yang ada di wilayah Republik Indonesia baik yang telah dikuasai oleh orang atau badan hukum dengan sesuatu hak, maupun yang tidak dikuasai oleh orang atau badan hukum.

Sebagaimana ketentuan dalam Pasal 4 UUPA menyebutkan bahwa atas dasar hak menguasai dari Negara ditentukan adanya macam-macam hak atas permukaan bumi, yang disebut tanah, yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain serta badan-badan hukum. Macam-macam hak termaksud sebagaimana ditentukan dalam Pasal 16 ayat (1) yaitu :

- a. hak milik,
- b. hak guna usaha,
- c. hak guna bangunan,
- d. hak pakai,
- e. hak sewa,
- f. hak membuka tanah,
- g. hak memungut hasil hutan,
- h. hak-hak lain yang tidak termasuk dalam hak-hak tersebut diatas yang akan ditetapkan dengan undang-undang serta hak-hak yang sifatnya sementara

Hak-hak atas tanah tersebut memberi wewenang untuk mempergunakan tanah yang bersangkutan, demikian pula tubuh bumi dan air serta ruang yang ada di atasnya sekedar diperlukan untuk kepentingan yang langsung berhubungan dengan penggunaan tanah itu dalam batas-batas menurut undang-undang ini dan peraturan-peraturan hukum lain yang lebih tinggi.

Akan tetapi dalam mempergunakan tanahnya sesuai dengan hak atas tanah yang dimiliki oleh seseorang maupun badan hukum harus memperhatikan ketentuan pasal 6 UUPA bahwa setiap hak atas tanah mempunyai fungsi sosial. Dalam penjelasan UUPA dijelaskan bahwa seseorang tidak boleh semata-mata mempergunakan tanah untuk pribadinya, pemakai atau tidak dipakai tanah yang menyebabkan kerugian masyarakat. Maka dari itu antara kepentingan perseorangan dengan kepentingan pribadi harus saling mengimbangi, yang akhirnya mencapai tujuan pokok yaitu kemakmuran, keadilan dan kebahagiaan bagi rakyat seluruhnya.

Sebagaimana asas fungsi sosial, hak atas tanah disamping mengandung makna bahwa hak atas tanah harus digunakan sesuai dengan sifat dan tujuan haknya, sehingga bermanfaat bagi si pemegang hak dan tujuan haknya juga berarti bahwa harus terdapat keseimbangan antara kepentingan perseorangan dengan kepentingan umum. Dalam hal demikian, maka pemegang hak atas tanah tidak memiliki kekuasaan yang mutlak, sebab sesuai dengan fungsi sosialnya apabila negara menghendaki untuk kepentingan umum, pemegang hak atas tanah harus memberikan tanahnya kepada negara.

Kepentingan umum adalah adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.<sup>1</sup> Makna kepentingan umum<sup>2</sup> menurut J.J. Rosseau, hak-hak individu yang diserahkan kepada penguasa untuk dilaksanakan yang meliputi, hak untuk hidup tentram, hak ketertiban, hak perlindungan hukum. Kepentingan umum adalah kepentingan masyarakat yang setiap individu tidak dapat melaksanakannya sendiri-sendiri. Menurut Van Wijk, kepentingan umum adalah tuntutan hukum masyarakat yang harus dilayani oleh pemerintah, demi terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Koentjoro Poerbopranoto, mengartikan kepentingan umum meliputi kepentingan

---

<sup>1</sup> Pasal 1 angka 6 UU Nomor 2 tahun 2012.

<sup>2</sup> Lusya Tri Harjanti, *Rekam Jejak Kebijakan Pelaksanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*, Jurnal Iptek Pertanahan Vol. 2 Nomor 1 Mei 2012 hal 2-3

bangsa, masyarakat dan Negara. Kepentingan umum mengatasi kepentingan individu, kepentingan golongan dan daerah. Meskipun kepentingan umum untuk mengatasi kepentingan individu sebagai hakekat pribadi manusia, justru dalam kepentingan umum terletak pembatasan terhadap individu, tetapi kepentingan individu tercakup dalam kepentingan umum atau kepentingan masyarakat dan nasional yang bertumpu atas keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Undang-Undang Pokok Agraria 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. Kemudian dikeluarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1961. Undang-Undang ini mengartikan kepentingan umum secara luas yaitu :

- a. Kepentingan bangsa dan negara;
- b. Kepentingan bersama dari rakyat;
- c. Kepentingan pembangunan (Pasal 1);

Tanah untuk kepentingan umum adalah<sup>3</sup> tanah yang dipergunakan untuk pembangunan :

- a. pertahanan dan keamanan nasional;
- b. jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api;
- c. waduk, bendungan, bendung, irigasi, saluran air minum, saluran pembuangan air dan sanitasi, dan bangunan pengairan lainnya;
- d. pelabuhan, bandar udara, dan terminal;
- e. infrastruktur minyak, gas, dan panas bumi;
- f. pembangkit, transmisi, gardu, jaringan, dan distribusi tenaga listrik;
- g. jaringan telekomunikasi dan informatika Pemerintah;
- h. tempat pembuangan dan pengolahan sampah;

---

<sup>3</sup> Pasal 10 UU Nomor 2 tahun 2012

- i. rumah sakit Pemerintah/Pemerintah Daerah;
- j. fasilitas keselamatan umum;
- k. tempat pemakaman umum Pemerintah/Pemerintah Daerah;
- l. fasilitas sosial, fasilitas umum, dan ruang terbuka hijau publik;
- m. cagar alam dan cagar budaya;

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional Tahun 2005 – 2025 ditetapkan dengan maksud memberikan arah sekaligus menjadi acuan bagi seluruh komponen bangsa (pemerintah, masyarakat, dan dunia usaha) di dalam mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional sesuai dengan visi, misi, dan arah pembangunan yang disepakati bersama sehingga seluruh upaya yang dilakukan oleh pelaku pembangunan bersifat sinergis, koordinatif, dan saling melengkapi satu dengan lainnya di dalam satu pola sikap dan pola tindak.

Amartya Sen, seperti yang dikutip oleh Zulkieflimansyah<sup>4</sup> mengatakan bahwa pembangunan pada hakekatnya bukanlah sebuah proses yang semata bertujuan untuk meningkatkan tersedianya sumberdaya masyarakat, tapi ditujukan pada pemberdayaan dan pengembangan kemampuan masyarakat. Dalam konteks yang agak berbeda juga dapat dilihat dalam tujuan pembangunan nasional yang diarahkan pada pencapaian masyarakat yang adil dan makmur. Kemakmuran berdimensi fisik-biologis dan bersifat ekonomis, seperti yang dikemukakan oleh Richard Postner<sup>5</sup> bahwa sebagai konsep ekonomi, kemakmuran akan banyak berurusan dengan hal-hal yang bersifat kebendaan dan kekayaan materiil, sedangkan keadilan lebih bersifat psikologis dan subyektif.

Pembangunan yang bertujuan physic, dalam artian meningkatkan kemakmuran dan atau kesejahteraan masyarakat luas, dapat dilakukan

---

<sup>4</sup> Zulkieflimansyah, “*Pembelajaran Teknologi dan Sistem Inovasi : Sebuah Uraian Teoritis*”, Dalam Hotmatua Daulay (ed.), *Membangun SDM dan Kapabilitas Teknolgi Umat*, ISTECS, Jakarta, 2001, hlm. 137

<sup>5</sup> Richard Postner, *Utilitarianism, Economics and Legal Theory*, dalam Lord Lloyd of Hampstead, *Introduction to Jurisprudence*, ELBS, London, 1985, hlm. 518.

dengan melakukan pembangunan infrastruktur, yang antara lain dilakukan dengan pembuatan jalan (raya) baru, peningkatan kualitas dan kelas jalan (raya), pembangunan pasar, pelabuhan, jaringan telekomunikasi, dan lain sebagainya. Tersedianya infrastruktur yang memadai akan dapat menggerakkan roda perekonomian lebih optimal yang berpengaruh pada peningkatan pendapatan serta pada akhirnya bermuara pada peningkatan kesejahteraan dan atau kemakmuran masyarakat. Terkait dengan hal ini, Pemerintah sangat “concern” dengan pemenuhan infrastruktur ini dengan memberikan prioritas pada proyek-proyek pembangunan infrastruktur kepada para investor baik yang bermodal nasional maupun modal asing.

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu pembangunan yang bertujuan fisik sebagai penjabaran RPJPN. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2004-2009 disebutkan bahwa transportasi jalan merupakan moda transportasi utama yang berperan penting dalam mendukung pembangunan nasional serta mempunyai kontribusi terbesar dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri.<sup>6</sup>

Transportasi jalan semakin diperlukan untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan antar wilayah, antar perkotaan dan antar perdesaan serta mempercepat pengembangan wilayah dan mempercepat hubungan antar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Secara umum sasaran pembangunan prasarana jalan sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2004-2009 diarahkan pada :

1. Terpeliharanya dan meningkatnya daya dukung, kapasitas, maupun dan kualitas pelayanan prasarana jalan untuk daerah-daerah yang perekonomiannya berkembang pesat
2. Meningkatnya aksesibilitas wilayah yang sedang dan belum berkembang melalui dukungan pelayanan prasarana jalan yang sesuai dengan perkembangan kebutuhan transportasi baik dalam hal kecepatan

---

<sup>6</sup> Bab 33 Lampiran Perpres Nomor 7 tahun 2005

maupun kenyamanan khususnya pada koridor-koridor utama masing-masing pulau, wilayah kawasan pengembangan ekonomi tertentu, perdesaan, wilayah perbatasan, terpencil, maupun pulau-pulau kecil.

3. Serta terwujudnya partisipasi aktif pemerintah, BUMN, maupun swasta dalam penyelenggaraan pelayanan prasarana jalan melalui reformasi dan restrukturisasi baik di bidang kelembagaan maupun regulasi di antaranya merampungkan peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan sesuai dengan tantangan dan perkembangan yang akan dihadapi dalam era globalisasi dan otonomi daerah.<sup>7</sup>

Program peningkatan jalan ditujukan untuk melaksanakan optimalisasi pemanfaatan aset-aset prasarana jalan yang telah dimiliki dan dibangun selama ini. Pada beberapa kasus didapatkan titik-titik kelemahan pelayanan prasarana jalan atau bagian kritis yang sering menghambat program peningkatan pembangunan jalan meliputi kegiatan-kegiatan utama antara lain :

1. Peningkatan pembangunan jalan arteri primer sepanjang 12.321 km yang merupakan jalur utama perekonomian seperti lintas utara jawa, lintas selatan jawa, lintas tengah jawa, lintas timur sumatera, lintas tengah sumatera, lintas barat sumatera, lintas selatan kalimantan, lintas tengah kalimantan, lintas utara kalimantan, lintas barat sulawesi, lintas timur sulawesi, dan lintas tengah sulawesi, serta ruas-ruas strategis penghubung lintas-lintas tersebut.
2. Peningkatan atau pembangunan jalan-jalan arteri primer dan strategis di kawasan perkotaan terutama untuk mengurangi kemacetan pada perlintasan sebindang ataupun perlintasan dengan moda kereta api melalui penyelesaian pembangunan beberapa *fly over* di wilayah jabodetabek yang berlokasi antara lain di persimpangan jalan Pramuka, jalan Tanjung Barat, jalan Raya Bogor dan Bekasi, serta persiapan pembangunan *fly over* di beberapa kota di jalur utama pantai utara jawa

---

<sup>7</sup> Ibid., hlm. 376

antara lain berlokasi di merak, balaraja, nagrek, gebang, tanggulangin, peterongan, palimanan dan mangkang.

3. Penanganan jalan sepanjang 3.750 km untuk kawasan terisolir seperti lintas barat sumatera, lintas timur sulawesi, lintas flores, lintas seram, lintas halmahera dan ruas-ruas strategis di papua, wilayah kawasan pengembangan ekonomi tertentu, serta akses ke kawasan perdesaan, kawasan terisolir termasuk pulau kecil, dan sepanjang pesisir seperti simelue, nias, alor, wetan dan lain-lain.
4. Peningkatan pembangunan jaringan jalan propinsi sepanjang 2.390 km dan jalan kabupaten sepanjang 81.742 km.
5. Pengembangan pembangunan jalan tol sepanjang 1.593 km ditujukan untuk mempertahankan tingkat pelayanan, mengurangi inefisiensi akibat kemacetan pada ruas jalan utama, serta meningkatkan proses distribusi barang dan jasa terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan meliputi :
  - a. Pembangunan jalan tol di wilayah jabodetabek sepanjang 257,5 km antara lain penyelesaian *Jakarta Outer Ring Road* (JORR) Section W1, W2, E1, E2, E3, akses ke pelabuhan Tanjung Priuk, pembangunan tahap awal *Jakarta Outer Ring Road* (JORR), tol Bekasi – Cawang - Kampung Melayu (Becakayu), Bogor Ring Road dan lain-lain.
  - b. Penyelesaian pembangunan jembatan antar pulau Surabaya-Madura yang mencapai panjang 4,5 km dan ruas tol Cikampek Purwakarta-Padalarang sepanjang 40 km.
  - c. Pembangunan *Hi-grade road/toll* trans Java dan beberapa ruas jalan Sumatera dan Sulawesi yang mencapai 1.290 km dan pelaksanaan kajian dan persiapan pembangunan *Hi-grade road/toll* trans Java dan Sumatera.<sup>8</sup>

Tol Solo – Kertosono merupakan bagian dari Toll trans java yang merupakan salah satu implementasi dari RPJM 2004 - 2009 bidang

---

<sup>8</sup> Ibid. hlm. 377

transportasi. Pembangunan Tol Solo Kertosono sepanjang 179 kilometer, yang meliputi Solo – Ngawi sepanjang 90 kilometer dan Ngawi – Kertosono sepanjang 89 kilometer menjadi salah satu bagian dari Jaringan Jalan Tol Trans Jawa.<sup>9</sup>

Tol Solo Kertosono dibangun mempunyai maksud dan tujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan kapasitas jaringan jalan dalam melayani lalu lintas di koridor Trans Jawa; meningkatkan produktifitas melalui pengurangan biaya distribusi dan menyediakan akses ke pasar regional maupun internasional; merupakan salah satu koridor target Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan penyelesaian sampai dengan 2014; menyediakan jaringan jalan yang efisien di Pulau Jawa; dan dapat berfungsi sebagai Solo *Outer Ringroad*.<sup>10</sup>

Dalam rangka pembangunan tol Solo Kertosonotersebut di perlukan tanah yang tidak sedikit. Tanah dan pembangunan merupakan dua entitas yang tidak dapat dipisahkan. Secara sederhana dikatakan bahwa tidak ada pembangunan tanpa tanah. Pembangunan selalu membutuhkan tapak untuk perwujudan proyek-proyek, baik yang dijalankan oleh instansi dan perusahaan milik pemerintah sendiri, maupun perusahaan milik swasta. Hubungan pembangunan dan tanah bukan hanya melingkupi aspek ekonomi namun juga politik. Sebagai alas hidup manusia, tanah dengan sendiri menempatkan posisi yang vital, atas pertimbangan karakternya yang unik sebagai benda yang tak tergantikan, tidak dapat dipindahkan dan tidak dapat direproduksi.<sup>11</sup> Pentingnya pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur juga diungkapkan oleh Syed Al Atahar<sup>12</sup>, sebagai berikut:

*“Land acquisition is essential for infrastructural development, which is crucial to accelerating economic growth. Moreover, in order to*

<sup>9</sup> <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1548691> diakses 26 September 2014 pukul 22.10

<sup>10</sup> Ibid

<sup>11</sup> Winahyu Erwiningsih, 2009, *Hak Menguasai Negara Atas Tanah*, Total Media, Yogyakarta, hlm.. 83.

<sup>12</sup> Syed Al Atahar, *Development Project, Land Acquisition and Resettlement in Bangladesh; A Quest for Well Formulated National Resettlement and Rehabilitation Policy*, International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 3 No. 7; April 2013, page : 1

*meet the growing demand of its huge population, the government needs more institutions, which in turn requires the acquisition of land. Therefore, there is no way to stop land acquisition; however, the amount of land thus acquired can be reduced by prudent analysis and relevant considerations. In addition, the entire process of land acquisition can be accomplished within a certain legal framework to ensure transparency for all the stakeholders. A vital issue concerns the current policy responses against land acquisition and how the government's policy might be able to give the best returns to those who lose their land due to various development projects."*

Pengadaan tanah untuk pembangunan tol Solo Kertosono tersebut masuk dalam katagori pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Pengadaan tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak.<sup>13</sup>

Proses pengadaan tanah tidak akan pernah lepas dengan adanya masalah ganti rugi, maka perlu diadakan penelitian terlebih dahulu terhadap segala keterangan dan data-data yang diajukan dalam mengadakan taksiran pemberian ganti rugi. Sehingga apabila telah tercapai suatu kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi, maka baru dilakukan pembayaran ganti rugi kemudian dilanjutkan dengan pelepasan atau penyerahan hak atas tanah yang bersangkutan.

Dalam pelaksanaan pembangunan tol Solo Kertosono Ruas Solo Mantingan, kementerian pekerjaan umum menargetkan pembangunan Jalan Tol Solo-Mantingan-Ngawi dapat terselesaikan pada 2014 mendatang. Namun, proyek senilai Rp5,2 triliun itu masih terganjal pada proses pembebasan lahan.<sup>14</sup> Khusus wilayah kabupaten sragen sampai dengan 7 September 2014<sup>15</sup> proses pembebasan lahan proyek tol Solo-Kertosono (Solo Kertosono) di Sragen sudah mencapai 90 persen. Pemkab berharap proses pembebasan tanah bisa selesai di akhir tahun ini. Untuk menuntaskannya pemkab menghadapi kendala, di antaranya status tanah

---

<sup>13</sup> Pasal 1 angka 2 UU Nomor 2 tahun 2012

<sup>14</sup> Solo Pos, "Tol Solo-Mantingan : Proyek Terganjal Pembebasan Lahan" ; Kamis 26/09/2013

<sup>15</sup> Radar Solo, "Pembebasan Tanah Tol Tinggal 10 Persen"; Minggu, 7 September 2014

sengketa. Sehubungan dengan belum selesainya proses pengadaan tanah di wilayah Kabupaten Sragen maka tugas Panitia Pengadaan Tanah akan diperpanjang. Sekretaris Daerah (Sekda) Sragen, Tatag Prabawanto, menjelaskan tugas P2T bakal diperpanjang hingga Desember 2015 dari sebelumnya tugas P2T berakhir pada Desember 2014 ini.<sup>16</sup>

Panjang lintasan tol Solo Kertosono di Bumi Sukowati (Sragen) sekitar 30 kilometer. Bila dibandingkan dengan daerah lain di eks Karesidenan Surakarta, Sragen yang paling panjang. Sebab panjang lintasan tol Solo Kertosono di Kota Solo hanya 0,395 kilometer, Boyolali 14,355 kilometer, dan Karanganyar 15,100 kilometer<sup>17</sup> yang melewati 21 Desa/Kelurahan yang tercakup dalam 6 Kecamatan. Adapun desa yang dilewati trase Jalan Tol antara lain :

- a. Kecamatan Masaran meliputi  
Desa Sidodadi, Desa Karangmalang, Desa Jati Desa Pringanom, Desa Masaran, Desa Krikilan
- b. Kecamatan Sidoharjo meliputi  
Desa Purwosuman, Desa Duyungan, Desa Jetak, Desa Sidoharjo, Desa Singopadu, Desa Pandak
- c. Kecamatan Sragen  
Kelurahan Karang Tengah, Desa Tangkil
- d. Kecamatan Ngrampal  
Desa Bandung, Desa Pilangsari, Desa Kebonromo
- e. Kecamatan Gondang  
Desa Bumiaji
- f. Kecamatan Sambungmacan  
Desa Toyogo, Desa Banyurip, Desa Gringging

Berdasarkan uraian diatas, penulis ingin melaksanakan penelitian guna penulisan tesis yang berjudul **“PELAKSANAAN PENGADAAN TANAH DAN PEMBERIAN GANTI RUGI DALAM RANGKA PEMBANGUNAN JALAN TOL SOLO KERTOSONO RUAS SOLO MANTINGAN DI WILAYAH KABUPATEN SRAGEN”**

<sup>16</sup> Solo Pos “*Tugas Panitia Pengadaan Tanah akan diperpanjang*” Sabtu, 18 Oktober 2014

<sup>17</sup> Op Cit, Radar Solo

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Solo Kertosono dan pemberian ganti rugi bagi bekas pemilik tanah di wilayah Kabupaten Sragen ?
2. Apakah kendala yang ditemui dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Solo Kertosono dan pemberian ganti rugi bagi bekas pemilik tanah di wilayah kabupaten Sragen serta apa upaya yang harus ditempuh untuk mengatasi kendala tersebut ?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### 1. Tujuan obyektif

Tujuan obyektif meliputi :

- a. Untuk mengkaji dan menganalisis lebih dalam tentang pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan pembangunan jalan tol Solo Kertosono dan pemberian ganti rugi bagi bekas pemilik tanah di wilayah Kabupaten Sragen.
- b. Untuk mengkaji dan menganalisis lebih dalam tentang kendala dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan pembangunan jalan tol Solo Kertosono dan pemberian ganti rugi bagi bekas pemilik tanah di wilayah Kabupaten Sragen serta menemukan upaya penyelesaiannya.

### 2. Tujuan subyektif

Tujuan subyektif meliputi :

- a. Untuk menambah wawasan dan pemahaman penulis terhadap teori-teori dan peraturan hukum yang diterima selama kuliah guna mengatasi masalah hukum yang terjadi di masyarakat khususnya di

dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum serta pemberian ganti rugi bagi bekas pemilik tanah.

- b. Untuk memperoleh data yang lengkap guna menyusun tesis sebagai persyaratan mencapai derajat Magister Program Studi Ilmu Hukum minat utama hukum kebijakan publik pada program magister ilmu hukum fakultas hukum universitas sebelas maret surakarta.

#### **D. MANFAAT PENELITIAN**

##### 1. Manfaat teoritis

Memberikan suatu masukan bagi akademisi, penelitian ini diharapkan memberikan manfaat teoritis untuk perkembangan kepada ilmu hukum pada umumnya, dan khususnya bidang hukum agraria

##### 2. Manfaat praktis

Hasil penelitian ini sebagai masukan kepada pemerintah daerah, kantor badan pertanahan nasional, instansi terkait lainnya, dan para pembaca dalam rangka menghadapi kasus-kasus mengenai pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum