

## **KONFLIK DAN SOLUSI PERMASALAHAN PEMBANGUNAN**

### **FLYOVER JOMBOR, SINDUADI, MLATI, SLEMAN**

## **CONFLICT AND SOLUTION OF JOMBOR FLYOVER DEVELOPMENT ISSUES, SINDUADI, MLATI, SLEMAN**

Oleh : Janu Muhammad, Program Studi Pendidikan Geografi Universitas Negeri  
Yogyakarta  
janu.muhammad2@gmail.com

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui : (1) Dampak sosial dan ekonomi yang dialami penduduk dalam pembangunan *Flyover* Jombor, Sinduadi, Mlati, Sleman sehingga menimbulkan konflik, (2) Tanggapan *stakeholder* terhadap pembangunan *Flyover* Jombor, Sinduadi, Mlati, Sleman, (3) Langkah-langkah strategis dalam penanganan masalah pembebasan lahan warga yang terkena dampak pembangunan *Flyover* Jombor.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Informan yang menjadi sumber penelitian ini adalah tokoh masyarakat dan penduduk Padukuhan Jombor Lor, Sinduadi, Mlati, Sleman yang terkena dampak langsung pembangunan *Flyover* Jombor serta perwakilan dari Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Kabupaten Sleman dan Daerah Istimewa Yogyakarta. Terdapat 9 informan yang digunakan untuk penelitian ini. Teknik pengambilan data melalui observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis domain dengan model interaktif Miles dan Huberman. Setelah data terkumpul kemudian direduksi, disajikan dalam *display data* yang mendukung terbentuknya suatu kesimpulan akhir.

Berdasarkan hasil analisis data, diperoleh kesimpulan : (1) Dampak sosial yang terjadi sebagai akibat pembangunan *Flyover* Jombor antara lain renggangnya interaksi antar penduduk, kebisingan suara saat proses pembangunan, dan kerusakan lingkungan di sekitar *Flyover* Jombor. Dampak ekonomi meliputi perubahan pekerjaan utama dan matinya aktivitas perekonomian penduduk; (2) Tanggapan dari *stakeholder* (penduduk, pemerintah, dan tim negosiasi) khususnya terkait harga ganti rugi pembebasan lahan : tanggapan pertama adalah sepakat dengan harga yang ditawarkan pemerintah sebesar Rp 4.500.000/m<sup>2</sup> dan tanggapan kedua tidak sepakat dengan harga tersebut serta meminta tuntutan Rp 10.000.000/m<sup>2</sup>; (3) Langkah-langkah strategis yang perlu segera dilakukan terkait pembebasan 19 unit lahan yang masih tersisa yaitu: pengajuan laporan ke Kementerian Pekerjaan Umum, mediasi *ombudsman*, penyediaan lahan lain untuk pelaku usaha, transparansi pembangunan *flyover*, serta sinergitas antara penduduk, satuan kerja, dinas, dan pelaksana lapangan.

Kata kunci: tanggapan, penduduk, pembangunan *Flyover* Jombor

## **ABSTRACT**

*This study aims to determine: (1) social and economic impact is felt in the construction of Flyover Jombor population in Sleman, (2) the response of the stakeholder against the construction of Flyover Jombor in Sleman, (3) strategic steps in handling the issue of land acquisition residents affected by the construction of Flyover Jombor.*

*This research is a descriptive study using a qualitative approach. Informants is the source of this research which a community leader and resident Padukuhan Jombor Lor, Sinduadi, Mlati, Sleman who directly affected by the construction of Flyover Jombor well as representatives from the Department of Public Works and Housing Sleman and Yogyakarta. There are 9 informants used for this study. Data collection techniques through observation, interview, and documentation. Analysis of the data in this study using domain analysis with interactive model of Miles and Huberman. After the data collected then reduced, presented in a display of data that supports the formation of a final conclusion.*

*Based on the results of the data analysis, could be concluded: (1) social impacts that occur as a result of the construction of Flyover Jombor among others Loosening of interaction between residents, noise during the process of development, and environmental degradation around Flyover Jombor. The economic impact includes changes in the main job and the death of a resident economic activity; (2) Feedback from stakeholders (residents, government, and the negotiating team), especially related to the price of land acquisition compensation: The first response is to agree with the price offered by the government of Rp 4,500,000 / m<sup>2</sup> and a second response does not agree with the price and ask the demands Rp 10,000,000 / m<sup>2</sup>; (3) The strategic steps that need to be done related to the release of 19 remaining land units are: submission of a report to the Ministry of Public Works, mediation ombudsman, provision of other land for businesses, transparency flyover, as well as the synergy among population, labor force, agencies, and implementing field.*

**Keywords:** *feedback, population, development Flyover Jombor*

## I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu komponen dalam upaya pembangunan suatu daerah. Transportasi menjadi sektor tersier karena menyediakan pelayanan kepada sektor-sektor lain seperti pertanian, perdagangan, industri, pariwisata, pendidikan, kesehatan, dan sebagainya. Hal tersebut dikarenakan sektor-sektor lain memerlukan sarana transportasi untuk memindahkan barang (bahan baku dan hasil produksi) maupun manusia yang melakukan aktivitas dari tempat asal ke tempat tujuannya. Oleh karena itu, pengembangan dan pembangunan sarana transportasi terus menerus dilakukan untuk mencapai pembangunan masa depan daerah dan kesejahteraan manusia yang lebih baik.

Berdasarkan laporan BPS DIY (2012: 375), diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor di DIY pada tahun 2011 mencapai 1.618.475 unit atau naik sebesar 8,76% dari tahun sebelumnya. Sementara itu, Dinas Pengelolaan Kas Aset Daerah (DPKAD) DIY pada tahun 2012 melansir data

bahwa Kabupaten Sleman merupakan kawasan di DIY dengan penambahan jumlah kendaraan tertinggi karena didukung pula oleh laju pertumbuhan ekonomi masyarakat Sleman yang cukup pesat. Data tersebut semakin menguatkan bahwa kemacetan di Kabupaten Sleman akan mengalami kecenderungan peningkatan seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan yang ada. Oleh sebab itu, penyelesaian kemacetan lalu lintas di Kabupaten Sleman perlu mendapatkan perhatian khusus.

Saat ini di Daerah Istimewa Yogyakarta terdapat tiga *flyover* yang sudah beroperasi untuk mengurai kemacetan lalu lintas yaitu *flyover* Gamping, *flyover* Janti dan *flyover* Lempuyangan. Untuk menunjang kelancaran lalu lintas khususnya di kawasan Jombor, Kabupaten Sleman yang rawan mengalami kemacetan maka Pemerintah Provinsi DIY berinisiatif untuk membangun sebuah *flyover* di kawasan tersebut. *Flyover* Jombor ini perlu dibangun, mengingat kawasan tersebut tidak hanya menjadi kawasan padat lalu lintas yang menghubungkan jalan antar

kabupaten tetapi juga menjadi salah satu jalan lintas provinsi.

Daerah simpang empat Jombor yang terletak di Desa Sinduadi, Kecamatan Mlati, Kabupaten Sleman ini adalah kawasan transit bagi kendaraan dalam dan luar kota yang melalui Terminal Jombor. Jalan Magelang yang berada di simpang empat Jombor menjadi penuh, ruang gerak terbatas, sehingga perlu untuk dilakukan tindakan pengurangan kemacetan. Permasalahan di persimpangan Jombor ini tidak lepas dari banyaknya arus kendaraan dari beberapa arah yang menyebabkan persimpangan tersebut padat lalu lintas. Persimpangan Jombor merupakan pintu masuk kendaraan dari luar kota seperti Semarang atau Jakarta (dari arah utara), pintu keluar dari kota Yogyakarta untuk menuju kota Surabaya atau Solo (ke arah timur), dan juga pintu keluar menuju kota Bandung atau Purworejo (ke arah barat). Kendaraan-kendaraan yang melintas tidak hanya mobil penumpang saja, namun banyak juga truk gandeng ataupun kontainer yang panjangnya lebih dari 15 meter

yang melintasi persimpangan Jombor tersebut. Hal ini menyebabkan persimpangan semakin macet dan semakin padat.

Pembangunan *Flyover* Jombor yang tujuan awalnya untuk memberikan akses transportasi agar lebih mudah menimbulkan tanggapan positif dan negatif bagi penduduk yang bermukim di wilayah tersebut. Kondisi demikian memerlukan sebuah solusi, dimana peran ilmu geografi diperlukan untuk mengatasinya. Geografi yang mengkaji fenomena geosfer dari sudut pandangan keruangan, kelingkungan, dan kewilayahan melihat adanya keterkaitan antara aspek fisik dan nonfisik. Aspek fisik dalam arti pembangunan *flyover* itu sendiri dan aspek nonfisik menekankan pada dampak yang dihasilkan setelah adanya pembangunan *flyover* meliputi dampak sosial dan ekonomi.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang “**Konflik dan Solusi Permasalahan Pembangunan *Flyover* Jombor, Sinduadi, Mlati, Sleman**”.

## II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk kedalam jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 19 Desember 2014 sampai dengan 15 April 2015 di Padukuhan Jombor Lor, Desa Sinduadi, Kecamatan Mlati, Kabupaten Sleman, serta instansi pemerintahan seperti Kantor Kepala Desa Sinduadi, Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan DIY, Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Sleman, dan Kantor Satuan Kerja Jalan Nasional DIY.

Variabel penelitian meliputi dampak sosial dan ekonomi, tanggapan penduduk, serta langkah strategis penyelesaian pembebasan lahan. Subjek penelitian terdiri dari 9 informan. Teknik pengumpulan data dengan observasi non partisipan, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis domain dengan langkah-langkah interaktif model Miles dan Huberman. Analisis domain pada umumnya dilakukan untuk memperoleh gambaran yang umum dan

menyeluruh tentang situasi sosial yang diteliti atau obyek penelitian. Data diperoleh dari *grand tour* dan *minitour question*. Hasilnya berupa gambaran umum yang diteliti, yang sebelumnya belum pernah diketahui. Dalam analisis ini informasi yang diperoleh belum mendalam, masih dipermukaan namun sudah ditemukan domain-domain atau kategori dari situasi sosial yang diteliti.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Deskripsi Daerah Penelitian

#### 1. Kondisi Fisiologis

##### a. Letak, Luas, dan Batas Daerah Penelitian

Letak astronomis Kabupaten Sleman berada diantara  $110^{\circ} 33' 00''$  dan  $110^{\circ} 13' 00''$  Bujur Timur,  $7^{\circ} 34' 51''$  dan  $7^{\circ} 47' 30''$  Lintang Selatan. Luas wilayah Desa Sinduadi mencapai 737 Ha. Batas-batas administratif Desa Sinduadi sebagai berikut.

- 1) Sebelah Utara :  
Desa Sendangadi

- 2) Sebelah Timur  
:Desa  
Condongcatur
- 3) Sebelah Selatan  
:Kalurahan  
Karangwaru
- 4) Sebelah Barat  
: Desa Trihanggo

b. Topografi

Ketinggian wilayah Desa Sinduadi rata-rata 250 m dari permukaan laut. Ketinggian wilayah sedemikian suhu rata-rata yang ada di Desa Sinduadi adalah 27<sup>0</sup> C dengan curah hujan rata-rata adalah 2.100 mm/tahun.

c. Tata Penggunaan Lahan

Secara spasial Desa Sinduadi bisa dibagi menjadi tiga wilayah yaitu wilayah barat meliputi wilayah di sebelah barat Jalan Jogja-Magelang, wilayah tengah meliputi wilayah antara Jalan Jogja-Magelang dan Jalan Nyi Tjondrolukito, dan wilayah timur yaitu

wilayah yang terletak di sebelah timur Jalan Tjondrolukito. Pada tahun 2010 lahan permukiman dan perdagangan mendominasi daripada lahan pertanian. Lahan pertanian di sebelah timur adalah yang paling sedikit jika dibandingkan di sebelah barat dan tengah. Desa Sinduadi sebelah timur didominasi oleh permukiman penduduk, dimana area ini adalah dekat dengan area pendidikan (Kampus UGM) dan merupakan tujuan dari para pendatang luar daerah.

2. Kondisi Demografis

Penduduk Desa Sinduadi pada tahun 2012 berjumlah 32.487 jiwa. *Sex Ratio* sebesar 93 jiwa. Kepadatan penduduk 44 jiwa/Ha.

**B. Karakteristik Informan**

Penelitian ini menggunakan informan sebagai sumber utama data. Para

informan berasal dari penduduk Padukuhan Jombor Lor yang mempunyai tanggapan positif maupun negatif terhadap pembangunan *Flyover* Jombor. Selain penduduk, informan juga berasal dari perwakilan pemerintah yaitu dari Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan DIY dan Kabupaten Sleman, Satuan Kerja Pelaksana Jalan Nasional, serta ketua tim negosiasi Jombor Lor. Dalam penelitian ini, terdapat beberapa posisi penduduk yang bersedia menerima ganti kerugian sesuai tawaran pemerintah dan penduduk yang tidak bersedia menerima tawaran ganti kerugian dari pemerintah. Peneliti menggunakan 9 informan secara keseluruhan yang telah diwawancarai secara mendalam.

Informan Satu merupakan salah satu penduduk di Padukuhan Jombor Lor yang tempat tinggalnya terkena dampak langsung pembanguana *Flyover* Jombor. Informan Dua merupakan warga Bolawen, Sumberadi Mlati yang menjadi

ketua tim negosiasi bersama warga Jombor Lor. Informan Tiga merupakan seorang perwakilan dari Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Kabupaten Sleman. Informan Empat merupakan Kepala Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan, Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Perumahan dan Energi Sumber Daya Mineral DIY. Informan Lima merupakan perwakilan dari Satuan Kerja (SATKER) Pelaksana Jalan Nasional yang beralamat di Maguwoharjo, Depok, Sleman. Informan Enam merupakan Pejabat Pembuat Komitmen SATKER DIY yang menangani langsung proses pembangunan *Flyover* Jombor. Informan Tujuh merupakan penduduk di Padukuhan Jombor Lor yang saat ini masih belum menerima ganti rugi. Informan Delapan merupakan Kepala Padukuhan Jombor Lor. Beliau adalah lulusan Sarjana Hukum. Informan Sembilan adalah wanita berusia 63 tahun yang mempunyai tiga anak dan telah

menerima ganti rugi pembebasan lahan.

### C. Deskripsi dan Pembahasan Hasil Penelitian

#### 1. Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan *Flyover* Jombor

##### a. Rencana Pembangunan *Flyover* Jombor

Pembangunan *Flyover* Jombor merupakan pembangunan yang memiliki tujuan utama untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di kawasan simpang empat Jombor sebagai pintu masuk Kota Yogyakarta yang berbatasan dengan Kabupaten Sleman. Pembangunan *flyover* tersebut dinilai mendesak antara prediksi pemerintah Provinsi DIY atas kemacetan yang terjadi pada tahun 2014 di kawasan Jombor. Proyek yang diperkirakan selesai dalam kurun waktu empat tahun (2010-2013)

tersebut merupakan proyek hasil kerja sama pemerintah pusat, pemerintah provinsi DIY, serta pemerintah Kabupaten Sleman. Biaya untuk pelaksanaan *Flyover* Jombor berasal dari APBN, APBD DIY, serta APBD Sleman. Instansi yang menjadi pelaksana dalam proyek tersebut adalah Dinas Pekerjaan Umum (PUP) Provinsi DIY, lebih tepatnya bidang Bina Marga. Kendala terbesar yang dialami pada proses pembangunan *Flyover* Jombor adalah pembebasan lahan di masyarakat.

##### b. Realisasi Pembangunan *Flyover* Jombor

*Flyover* Jombor merupakan proyek nasional yang dibangun di Daerah Istimewa Yogyakarta, di mana SATKER Pelaksana Jalan Nasional Wilayah



DIY bertindak sebagai pelaksana proyek, Dinas Pekerjaan Umum Permukiman dan Energi Sumber Daya Mineral (Dinas PUP-ESDM) DIY sebagai pengontrol proyek dan membantu pembebasan lahan yang dilakukan oleh Bina Marga. Proyek tersebut juga bekerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Sleman dan proses pengerjaan pembangunan *flyover* ditangani oleh kontraktor PT Adhi Karya. Pada realisasinya, proyek pembangunan *Flyover* Jombor dilaksanakan Selma 780 hari kalender, dimulai sejak 19 Juli 2012 sampai dengan 06 September 2014.

Berdasarkan data dari Bina Marga Provinsi DIY, pada bulan Februari 2014 pembangunan *Flyover* Jombor sudah mencapai

100%. Artinya, dari segi teknis sudah selesai. Namun, masih terdapat 19 bidang lahan yang belum dibebaskan. Hal ini disebabkan masih terjadi ketidaksepakatan harga ganti kerugian antara 19 pemilik lahan dan bangunan di Jombor Lor dengan pemerintah. Sebanyak 19 pemilik lahan tersebut berada di wilayah Jombor Lor atau di sisi timur – barat proyek *flyover* arah Jalan Magelang. Harga ganti kerugian yang diminta sebesar Rp 8.000.000 - Rp 10.000.000 per meter<sup>2</sup>. Sedangkan, pemerintah menawarkan harga ganti kerugian sesuai dengan harga tim appraisal tahun 2012-2013 yaitu sebesar Rp 4.500.000 per meter<sup>2</sup>.

c. Dampak Sosial dan  
Ekonomi Pembangunan  
*Flyover* Jombor

Dampak sosial yang terjadi sebagai akibat pembangunan *Flyover* Jombor antara lain renggangnya interaksi antarpenduduk, kebisingan suara saat proses pembangunan, dan kerusakan lingkungan di sekitar *Flyover* Jombor. Dampak ekonomi meliputi perubahan pekerjaan utama dan matinya aktivitas perekonomian penduduk.

**2. Tanggapan *Stakeholder*  
Terhadap Pembangunan  
*Flyover* Jombor**

a. Proses Pembebasan  
Lahan di Sekitar *Flyover*  
Jombor tahun 2010-2014

Data awal menunjukkan bahwa terdapat 107 bidang yang harus dibebaskan namun sampai akhir tahun 2014 masih terdapat 19 bidang yang belum berhasil dibebaskan. Untuk tahun anggaran 2013 sampai dengan Bulan Desember masih terdapat 1.044 m<sup>2</sup> luas lahan yang belum bebas. Pada dasarnya, masyarakat dalam hal ini menyetujui dan mendukung proyek *Flyover* Jombor karena dinilai bermanfaat bagi kepentingan masyarakat umum, terutama untuk mengurai kemacetan. Syaratnya adalah adanya ganti rugi yang sesuai dan adil, bukan ganti rugi yang sama rata sebab lahan di sisi *ring road* dengan lahan di sisi Jalan Magelang memiliki

fungsi dan manfaat yang berbeda. Selain itu, jenis jalan tersebut juga berbeda di mana jalan *ring road* kearah timur dan barat merupakan jalan provinsi sementara Jalan Magelang merupakan jalan negara yang menjadi penghubung antara dua provinsi. Berdasarkan hal demikian maka dapat dikatakan bahwa permasalahan mendasar dalam hal ini adalah adanya perbedaan antara harga ganti rugi lahan yang ditawarkan pemerintah dengan yang diminta penduduk.

Sebagaimana telah disebutkan pada penjelasan sebelumnya, bahwa akar permasalahan dalam hal ini adalah adanya perbedaan antara harga ganti kerugian yang ditawarkan pemerintah dengan yang dituntut penduduk atas lahan

yang akan dibebaskan. Berdasarkan keterangan Kabid Bina Marga Dinas PUP dan ESDM DIY, dapat diketahui bahwa proses pembebasan lahan menjadi sangat lama sebab penduduk menuntut harga ganti kerugian sebesar Rp 10.000.000/m<sup>2</sup> sedangkan pemerintah telah menetapkan harga maksimal Rp 4.500.000,00/m<sup>2</sup>.

b. Tanggapan *Stakeholder* Terhadap Pembangunan *Flyover* Jombor

Terdapat tanggapan dari *stakeholder* (penduduk, pemerintah, dan tim negosiasi) khususnya terkait harga ganti rugi pembebasan lahan : tanggapan pertama adalah sepakat dengan harga yang ditawarkan pemerintah

sebesar Rp 4.500.000/m<sup>2</sup> dan tanggapan kedua tidak sepatutnya dengan harga tersebut serta meminta tuntutan Rp 10.000.000/m<sup>2</sup>.

c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tanggapan Penduduk

Faktor-faktor sosial yang meliputi kurangnya komunikasi dan koordinasi antara pemerintah, SATKER, dan penduduk sejak awal akan dirancang proyek *Flyover* Jombor. Hal ini terlihat dari perbedaan tanggapan yang terjadi di Jombor Lor. Selain itu kurang terbukanya perencanaan serta pengukuran lahan menyebabkan tanggapan negatif dari penduduk.

Faktor ekonomi yang meliputi adanya motif ekonomi untuk mendukung pembebasan

lahan *Flyover* Jombor. Sehingga dimulailah pembebasan yang melibatkan rumah penduduk sekitar dan menimbulkan perbedaan harga ganti rugi. Bagi pihak yang setuju dengan ganti rugi 4,5 juta rupiah per meter persegi mempunyai alasan sebagai wujud ketaatan kepada pemerintah serta faktor kebutuhan uang. Di lain pihak, bagi penduduk yang belum setuju dengan harga yang ditawarkan pemerintah menyatakan belum adilnya proses penetapan harga tanah tanpa melihat nilai fungsi lahan saat kemarin dan sekarang.

Faktor harga tanah yang dapat dilihat dari analisis spasial sekitar *Flyover* Jombor. Hal ini dapat diuraikan melalui analisis komparasi keruangan.

### 3. Langkah-langkah Strategis

#### Pembebasan Lahan

Usaha-usaha yang telah dilakukan untuk menyelesaikan konflik pembebasan tanah untuk Pembangunan *Flyover*

Jombor :

a. Pengajuan Laporan ke Kementerian Pekerjaan Umum dan *ombudsman* Berkaitan dengan akar permasalahan yang terjadi dalam proses pengadaan tanah untuk proyek pembangunan *Flyover* Jombor sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, terdapat beberapa langkah yang telah diupayakan untuk menyelesaikannya. Langkah-langkah tersebut merupakan langkah yang

masih mengedapankan prinsip musyawarah.

b. Masalah ini mutlak harus diselesaikan dengan beberapa tahapan teknis yang dapat ditempuh antara lain:

1) Musyawarah untuk mufakat untuk penentuan kesepakatan harga. Upaya ini harus terus dilaksanakan untuk menemukan kesepakatan harga. Apabila pada akhirnya tetap tidak terjadi kesepakatan, maka dapat dibawa ke meja hijau untuk diberikan keadilan seadil-adilnya.

2) Pembangunan jembatan penyeberangan.

- Jembatan ini menjadi alternatif solusi untuk mengurangi dampaksosial berupa kerenggangan interaksi antarwarga di sisi timur dan barat. Pembangunan jembatan hubung ini dapat dilakukan di sebelah utara jalan turunan *flyover* dengan desain jembatan hubung Trans Jakarta. Ini merupakan salah satu solusi nyata untuk mempermudah akses warga Jombor Lor, terutama untuk penyeberangan pejalan kaki.
- 3) Penyediaan lahan lain untuk pelaku usaha. Banyak di antara pelaku usaha di sisi timur jembatan layang yang akhirnya gulung tikar dan tidak mempunyai pekerjaan tetap lagi. Seharusnya ini dapat diantisipasi ketika dinas terkait mampu menyediakan lahan di daerah lain untuk membuka usaha (relokasi). Tujuannya adalah untuk menstabilkan perekonomian warga yang terkena dampak pembangunan.
- 4) Transparansi rencana pembangunan *flyover*. Beberapa masalah yang terjadi adalah mundurnya waktu penyelesaian pembangunan *flyover*

- sampai kurang mendengarkan apa  
terbukanya informasi yang dikeluhkan warga  
terhadap publik yang dan merespon dengan  
kadang menimbulkan solusi terbaik. Warga  
pertanyaan para warga. juga harus  
Untuk itu, perlu adanya menyampaikan secara  
keterbukaan informasi baik-baik apa yang  
proyek pembangunan menjadi masukan/saran  
ini sejak awal hingga kepada pemerintah.  
akhir. Satuan kerja serta  
5) Sinergitas antara pelaksana lapangan  
warga, satuan kerja, juga turut serta dalam  
dinas, dan pelaksana pemantauan  
lapangan. Sebuah pembangunan *flyover*  
pembangunan wilayah agar sesuai dengan  
dan sarana prasarana waktu yang  
kota akan berjalan dijadwalkan.  
dengan baik apabila Pada tahun 2015 ini  
telah terjalin sinergitas Satuan Kerja Pelaksana Jalan  
dan dukungan dari Nasional bekerja sama  
penduduk yang dengan Dinas PUP-ESDM  
bermukim di daerah DIY akan membentuk  
tersebut. Pemerintah sebuah tim baru yang  
dalam hal ini perlu menjadi tim inti pembebasan

lahan di sisi *Flyover* Jombor dengan. Ada empat tahapan kerja yang akan dilaksanakan oleh tim ini yaitu:

a. Tahap Perencanaan

Pada tahap ini Satuan Kerja Pelaksana Jalan Nasional Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai instansi yang memerlukan tanah dan sebagai instansi terkait bertugas untuk : melakukan pemeriksaan gambar rencana dan dokumen-dokumen perencanaan, melakukan survei kesesuaian perencanaan dengan kondisi lokasi. Selain itu, SATKER juga melakukan pendataan awal luas tanah dan kepemilikan tanah, menyusun pekerjaan ini

dalam dokumen yang kemudian disebut Dokumen Perencana Pengadaan Tanah.

b. Tahap Persiapan

Pada tahap ini dilakukan pemberitahuan rencana pembangunan, pendataan awal lokasi, konsultasi publik dan konsultasi publik ulang jika diperlukan, SK Penetapan Lokasi, pengumuman penetapan lokasi, keberatan pihak yang berhak, kajian tim atas keberatan pihak yang berhak, keberatana diterima atau ditolah oleh Gubernur DIY, keberatan melalui PTUN, Kasasi melalui MA, serta



penetapan lokasi atau pemindahan lokasi.

c. Tahap Pelaksanaan

Pada tahap ini mulai dilaksanakan setiap rencana yang telah disepakati di awal. Beberapa langkahnya meliputi: pengajuan pengadaan tanah, penyusunan rencana kerja, pengajuan anggaran operasional, inventarisasi dan pengumuman daftar nominatif, jeda pengajuan keberatan atas luas tanah, verifikasi dan perbaikan, pengadaan konsultasi jasa penilai publik, survei penilaian ganti rugi, pemberian ganti rugi, penitipan ganti rugi, pelepasan objek pengadaan tanah,

pemutusan hubungan hukum dan pendokumentasian.

d. Tahap Penyerahan Hasil

Pada tahap penyerahan hasil Tim Pelaksanaan menyerahkan hasil pengadaan tanah dan Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah Provinsi DIY mengajukan permohonan sertifikasi tanah yang telah diperoleh ke Kantor Pertanahan Kabupaten Sleman.

**IV. SIMPULAN DAN SARAN**

**A. Simpulan**

Berdasarkan hasil pembahasan diperoleh simpulan sebagai berikut:

1. Dampak sosial yang terjadi sebagai akibat pembangunan

*Flyover* Jombor sehingga menimbulkan konflik antara lain renggangnya interaksi antar penduduk, kebisingan suara saat proses pembangunan, dan kerusakan lingkungan di sekitar *Flyover* Jombor. Dampak ekonominya meliputi perubahan pekerjaan utama dan matinya aktivitas perekonomian sebagian penduduk.

2. Terdapat tanggapan dari *stakeholder* (penduduk, pemerintah, dan tim negosiasi) khususnya terkait harga ganti rugi pembebasan lahan : tanggapan pertama adalah sepakat dengan harga yang ditawarkan pemerintah sebesar Rp 4.500.000/m<sup>2</sup> dan tanggapan kedua tidak sepakat dengan harga tersebut serta

meminta tuntutan Rp 10.000.000/m<sup>2</sup>.

3. Langkah-langkah strategis yang perlu segera dilakukan terkait pembebasan 19 unit lahan yang masih tersisa yaitu: pengajuan laporan ke Kementerian Pekerjaan Umum, mediasi *ombudsman*, penyediaan lahan lain untuk pelaku usaha, transparansi pembangunan *flyover*, serta sinergitas antara penduduk, satuan kerja, dinas, dan pelaksana lapangan.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian maka penulis memberikan saran untuk penduduk khususnya di Padukuhan Jombor Lor, Tim Negosiasi, Satker Pelaksana Jalan Nasional, dan Dinas PUP-

ESDM DIY. Saran untuk penduduk Jombor Lor berkaitan dengan partisipasi pembangunan. Saran untuk Tim Negosiasi terkait mediasi dengan pemerintah setempat. Saran untuk Satuan Kerja berkaitan dengan pelaksanaan teknis di lapangan. Saran untuk Dinas PUP-ESDM DIY berkaitan dengan pembebasan lahan di sekitar *Flyover* Jombor. Saran dari penulis dijelaskan lebih spesifik sebagai berikut :

1. Bagi penduduk Jombor Lor, Sinduadi, Mlati, Sleman Sebagai bagian dari penentu keberhasilan suatu program pembangunan diharapkan partisipasinya dengan terlibat aktif dalam setiap pertemuan/mediasi agar komunikasi antar penduduk terjalin.

## 2. Bagi Tim Negosiasi

Tim Negosiasi dapat terus mengupayakan langkah-langkah strategis lain apabila langkah-langkah yang selama ini ditempuh belum mendapatkan hasil optimal misalnya dengan mediasi melalui *Ombudsman* Pusat agar permasalahan kesepakatan harga segera selesai di tahun 2015.

## 3. Bagi Satuan Kerja Pelaksana Jalan Nasional

Sebagai pihak yang melaksanakan proyek dan hal-hal teknis di lapangan, diharapkan dapat melaksanakan pembangunan dengan memperhatikan kondisi sosial-ekonomi penduduk di sekitarnya, terutama memperhatikan aspek kenyamanan dan

keramahan lingkungan untuk meminimalkan dampak negative yang terjadi.

4. Bagi Dinas PUP-ESDM DIY Dinas PUP-ESDM DIY melalui bidang Bina Marga berperan penting dalam upaya pembebasan 19 lahan pada tahun 2015. Perlu adanya koordinasi lebih lanjut dengan penduduk, Satker, BPN, maupun tim negosiasi dalam setiap program pembangunan ke depan mulai dari tahap perencanaan, persiapan, pelaksanaan, sampai penyerahan hasil sehingga ada transparansi yang dapat diterima penduduk.

#### DAFTAR PUSTAKA

Achmad Djunaedi. (2012). *Proses Perencanaan Wilayah dan Kota*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Alo Liliweri. (2011). *Komunikasi Serba Ada Serba Makna*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Arief Budiman. (1995). *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Badan Pusat Statistik DIY. (2012). *Yogyakarta dalam Angka*. Yogyakarta: BPS DIY.

Badrul Munir. (2002). *Perencanaan Pembangunan Daerah*. NTB: BAPPEDA Propinsi.

Bintarto dan Surastopo Hadisumarmo. (1991). *Metode Analisa Geografi*. Jakarta: LP3ES.

Deddy Mulyana. (2004). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya Offset.

Diana Kartikasari. (2013). *Konflik dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Flyover Jombor, Sleman Yogyakarta dan Permasalahan-Permasalahannya*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Hadi Sabari Yunus. (2010). *Metode Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Ida Bagoes Mantra. (2003). *Demografi Umum*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

- Menteri PPN. (2014). Rancangan Teknokratik Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Jakarta: BAPPENAS.
- Michael Todaro. (2001). *Pembangunan Ekonomi Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Moh.Pabundu Tika. (2005). *Metode Penelitian Geografi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Moleong Lexy. (1993). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya Offset.
- Muhammad Idrus. (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Nursid Sumaatmadja. (1981). *Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Paul Knox & Steven Pinch. 2010. *Urban Social Geography*. London: Pearson.
- Puspo Reni Rahayu. (2014). Konflik Pra – Proyek Pembangunan *Flyover* Jombor Mlati Sleman Yogyakarta Tahun 2009-2014. *Skripsi*. Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga.
- Republik Indonesia. (2012). Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Ririn Rachmawati. (2014). *Pengembangan Perkotaan dalam Era Teknologi Informasi dan Komunikasi*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Robinson Tarigan. (2005). *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sakti Adji Adisasmita. (2011). *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Soeriaatmaja. (1997). *Ilmu Lingkungan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Sugihartono. et.al. (2007). *Psikologi Pendidikan*. Yogyakarta: UNY Press.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharyono. (2013). *Dasar-Dasar Kajian Geografi Regional*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Suharsimi Arikunto. (2006). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sumadi Suryabrata. (2004). *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Suharyono dan Moch. Amien. (1994). *Pengantar Filsafat*

- Geografi*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Suranto Aw. (2010). *Komunikasi Sosial Budaya*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sutikno. (2005). *Gografi Terapan: Peranan Geografi Fisik dan Manusia Dalam Konteks Keruangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Trigus Eko. (2012). *Perubahan Pneggunaan Lahan dan Kesesuaiannya Terhadap RDTR di Wilayah Peri-Urban (Studi Kasus : Kecamatan Mlati)*. Tesis. Semarang : Universitas Diponegoro.
- Wasty Soemanto. (2003). *Psikologi Pendidikan*. Malang: Rineka Cipta.
- Winantu Ginanjar. (2014). *Persepsi Penduduk Terhadap Rencana Pembangunan Bandara di Kulon Progo*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Cegah Kemacetan Jalan Layang-Layang Dibangun*. 2014  
<http://nationalgeographic.co.id/berita/2011/08/cegah-kemacetan-jalan-layang-jombor-dibangun> diakses pada tanggal 2 Oktober 2014 Pkl 23.50 WIB.
- Fly Over Jombor : Warga Tangguhkan Opsi Ombudsman*. 2014  
<http://www.harianjogja.com/baca/2014/03/22/fly-over-jomborpembebasan-lahan-warga-tangguhkan-opsi-ombudsman-497942> diakses pada tanggal 3 Oktober 2014 Pkl 00.08 WIB.
- Pembebasan Lahan untuk Fly Over Jombor Mencapai 9.155 Meter Persegi*. 2014  
<http://www.harianjogja.com/baca/2014/03/13/pembebasan-lahan-untuk-flyoverjombor-mencapai-9-155-meter-persegi-495878> diakses pada tanggal 2 Oktober 2014.
- Perencanaan Jembatan Kali Pemali Brebes Tegal*. 2014  
[http://eprints.undip.ac.id/34350/4/2184\\_CHAPTER\\_1.pdf](http://eprints.undip.ac.id/34350/4/2184_CHAPTER_1.pdf) diakses pada tanggal 2 Oktober 2014.

Yogyakarta, 13 Mei 2015

Dosen Pembimbing

  
Nuhadi, M.Si

NIP. 19501227 198003 1 001