

PEMBEBASAN LAHAN GUNA PEMBANGUNAN JALAN TOL (TAX ON LOCATION) DALAM PENGARUH EKOSISTEM LINGKUNGAN LINGKUP HUKUM AGRARIA

Anissa Nur Zahrani¹, Saffa Abdullah Abdad², Moh. Indra Bangsawan³

^{1,2}Universitas Muhammadiyah Surakarta, Indonesia

Email : c100210047@student.ums.ac.id¹, c100210050@student.ums.ac.id²,
mib136@ums.ac.id³

Abstrak

Manusia hidup di dunia selalu berhubungan dengan tanah dalam berkegiatan. Tanah tersebut dijadikan tempat yang ditinggali serta dibangun guna menunjang kegiatan. Dahulu di Indonesia masih menggunakan peraturan agraria dari hukum barat. Namun dirasa masih mengandung dualisme hukum, maka diperlukan Reformasi agraria ini memiliki tujuan untuk masyarakat. Tujuannya untuk menumpaskan permasalahan agraria, mensejahterakan masyarakat melalui sektor pangan, mengentaskan kemiskinan dengan pembukaan lapangan pekerjaan dan masih banyak lagi yang mendorong pemerintah membuat undang-undang agraria. Di tahun 1960, dibentuklah UUPA (Undang-Undang Pokok Agraria). Untuk memenuhi kebutuhan manusia dibutuhkan kegiatan agar mendapatkan upah sebagai bayaran dari pekerjaannya. Dalam kegiatan masyarakat, diperlukan kemudahan guna pendistribusian dan mengurangi jarak tempuh waktu yang diperlukan. Maka dari itu dibangun jalan tol yang dirasa memudahkan masyarakat. Namun dalam pembangunan jalan tol ini menimbulkan dampak di masyarakat seperti dampak terhadap lingkungan maupun lalu lintas di masyarakat.

Kata Kunci : Agraria, Masyarakat, Undang-Undang, Jalan Tol, Lingkungan.

Abstract

Humans living in the world are always related to the land in their activities. The land is used as a place to live and is built to support activities. In the past, Indonesia still used agrarian regulations from western law. However, it is felt that it still contains legal dualism, so this agrarian reform is needed to have goals for the community. The aim is to eradicate agrarian problems, improve the welfare of society through the food sector, alleviate poverty by opening jobs, and do many other things that encourage the government to make agrarian laws. In 1960, the UUPA (Basic Agrarian Law) was formed. To meet human needs, activities are needed in order to get wages as payment for their work. In community activities, it is necessary to facilitate distribution and reduce the required travel time. Therefore, a toll road was built, which was felt to make it easier for the community. However, the construction of this toll road has an impact on the community, such as the impact on the environment and traffic in the community.

Keywords : Agrarian, Society, Law, Highway, Environment

PENDAHULUAN

Manusia hidup di dunia selalu berhubungan dengan tanah dalam berkegiatan. Tanah tersebut dijadikan tempat yang ditinggali serta dibangun guna menunjang kegiatan. Dahulu Indonesia, sebelum dibentuknya UUPA tahun 1960 masih menggunakan peraturan peninggalan dari kolonial Belanda. Peraturan agraria tersebut mengandung dualisme hukum, yakni dari hukum adat (merupakan hukum yang berlaku sesuai dengan kebiasaan manusia) serta hukum barat (hukum Belanda). Hal itu berlaku pada hak atas tanah, di lapangan masyarakat menguasai tanah dengan menggunakan hukum adat. Hukum adat yang sifatnya tidak tertulis, menjadikan kepemilikan hak atas tanah juga tidak ditulis secara otentik.

Karena dirasa masih menggunakan dualisme hukum yang menimbulkan ketidakpastian, sehingga dibutuhkan reformasi agraria. Reformasi agraria ini memiliki tujuan untuk masyarakat. Tujuannya untuk menumpaskan permasalahan agraria, mensejahterakan masyarakat melalui sektor pangan, mengentaskan kemiskinan dengan pembukaan lapangan pekerjaan dan masih banyak lagi yang mendorong pemerintah membuat undang-undang agraria. Di tahun 1960, dibentuklah UUPA (Undang-Undang Pokok Agraria). Dalam perjalanannya, agraria mengalami unifikasi hukum dan terdapat kepentingan politik didalamnya. Walaupun sudah dibentuk UUPA, Perlu dilanjutkan gagasan mengenai RUU pertanahan yang lebih menjabarkan UUPA.

Luasnya daratan Indonesia yang berbentuk kepulauan, diperlukan integrasi jalan serta transportasi umum sehingga memudahkan pendistribusian kebutuhan masyarakat. Jika dahulu harus menempuh waktu tempuh sangat lama, di zaman sekarang percepatan pembangunan sangat dibutuhkan. Salah satunya pembangunan jalan TOL (*Tax on Location*) oleh pemerintah serta pihak swasta dalam rangka menunjang pembangunan nasional. Namun dalam pembangunannya menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Banyak juga masyarakat yang merasakan dampak baiknya seperti halnya mempermudah pendistribusian, waktu tempuh antar daerah menjadi lebih singkat, mengurangi kemacetan di jalan umum atau daerah. Baru-baru ini di wilayah Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta dibangun jalan TOL (*Tax on Location*) SOLO-YOGYA. Sebelum pembangunan dimulai terdapat penolakan dari warga akibat dari ganti rugi maupun dari segi lingkungan yang berdampak pada kegiatan ekonomi serta pangan.

METODE PENELITIAN

Pada jurnal ini, digunakan metode penelitian yuridis normatif. Penelitian sendiri secara bahasa (bahasa Inggris) dari kata *research* yang berarti mencari kembali. Maka dari itu,

pada dasarnya penelitian merupakan suatu upaya pencarian. Metode penelitian yuridis normatif atau penelitian hukum yuridis normatif atau penelitian hukum normatif sendiri suatu kegiatan yang dimana aspek yang dikaji masih di lingkup internal hukum positif tersebut (Marzuki, Peter Mahmud, 2008). Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif yakni dengan perbandingan realita di masyarakat dengan peraturan yang dikeluarkan mengenai hal yang bersangkutan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembebasan Lahan

Pembangunan jalan tol sekarang ini digerakkan guna mempermudah pendistribusian (Ahmad Fakhurozi dkk, 2020) daerah sehingga menjadi mudah tidak seperti dahulu lagi yang harus menempuh waktu yang lama ke antar daerah. Di era pemerintahan Presiden Joko Widodo, terhitung sejak tahun 2015-2019 sudah mencapai 1.298,3 kilometer jalan tol. Dalam pembangunan jalan tol melewati banyak sekali tahapan, khusus jalan tol Jogja-Solo dibagi menjadi tiga tahapan. Pembebasan lahan guna pembangunan jalan tol memerlukan lahan yang cukup luas, maka pembebasan ini permasalahan yang menyangkut banyak sekali pihak. Didalamnya ada resiko mengenai kesepakatan harga yang terjadi antara pemerintah dengan pemilik lahan yang akan dibebaskan (Naufal Alawali A, 2021).

Jalan tol Jogja-Solo yang panjangnya 96,57 km, lahan yang dibebaskan masih banyak sekali lahan yang menjadi sumber pangan nasional serta tempat tinggal penduduk. Sebelum tahun 2022, khusus daerah di Klaten tak seberapa warga melakukan penolakan atas pembangunan jalan tol tersebut. Para warga yang merasa harganya tidak sesuai, hingga memasang spanduk terkait penolakan mereka yang dipasang di lahan mereka yang ingin dibebaskan. Pembebasan lahan sendiri diatur dalam UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi kepentingan umum. Untuk pembangunan jalan tol diatur dalam UU Nomor 12 Tahun 2012 pada Pasal 10 poin (b) yang menjelaskan bahwa “Tanah untuk kepentingan umum digunakan untuk membangun jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, serta fasilitas pengoperasian kereta api”.

Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta-Solo

Pengadaan tanah guna kepentingan umum dalam rangka pembangunan tol dibagi terdapat beberapa tahapan menurut UU Nomor 12 Tahun 2012, seperti:

1. Perencanaan

Dalam tahap ini harus dibuat maksud dan tujuan dalam rangka pembangunan tol Jogja-Solo. Maksud dan tujuannya yakni mempercepat koneksi wilayah Yogyakarta dengan Solo dalam sektor ekonomi dan pariwisata (Adhi Karya, 2019) yang dimana rencananya memudahkan akses ke Bandara Yogyakarta International Airport. Adapun maksud dan tujuan yang lain guna efektivitas waktu tempuh perjalanan kendaraan yang melintas, mengurai kepadatan yang terjadi di jalan nasional, mengurangi angka kecelakaan dengan kendaraan bermotor, dll. Dengan adanya maksud dan tujuan pembangunan tol tersebut diharapkan dapat terealisasi. Baru setelah itu dilakukan pemetaan wilayah dengan gambaran umumnya, melakukan perkiraan waktu pelaksanaan pembebasan lahan serta pembangunannya, perkiraan taksiran nilai tanah, pada akhirnya di total penganggaran yang akan digunakan untuk pembebasan lahan tersebut.

2. Persiapan

Dalam tahap persiapan, instansi yang bersangkutan bersama dengan pemerintah provinsi bisa melakukan pemberitahuan rencana pembangunan jalan tol kepada masyarakat luas (sosialisasi yang baik terhadap masyarakat), pendataan awal terhadap lokasi yang akan dibangun jalan tol, konsultasi publik dalam hal ini sangat diperlukan agar terjadi kesepakatan lokasi mengenai rencana pembangunan jalan tol. Dalam hal terjadinya kesepakatan melibatkan banyak pihak dengan waktu paling lama 60 hari.

3. Pelaksanaan

Dalam tahap pelaksanaan pengadaan tanah dilakukan dengan menginventarisasi dan mengidentifikasi terkait kepemilikan tanah. Kemudian dilakukan musyawarah agar tercapai kata sepakat mengenai pembayaran ganti rugi terhadap lahan yang akan digunakan untuk pembangunan jalan tol. Pada tahap pembayaran ganti rugi ini sesuai yang diundangkan dalam UU Nomor 2 Tahun 2012 bahwa ganti rugi ini dilakukan dengan musyawarah dilanjut dengan pembayaran ganti ruginya (Agus Surono, 2017). Pemberian ganti rugi bisa dengan wujud uang, pemukiman kembali, kepemilikan saham maupun sesuatu yang sudah disepakati antara dua belah pihak. Pembayaran ganti rugi yang terjadi terhadap lahan yang melewati desa Karangnom sendiri banyak dengan wujud uang. Dengan pembayaran ganti rugi tersebut, beberapa masyarakat yang berpikiran untuk menggantinya dengan membeli lahan yang bisa menghasilkan keuntungan bagi mereka. Tak banyak juga yang menggunakan uang pembayaran ganti rugi hanya untuk kesenangan saja. Namun di desa Ngawen, ada satu rumah yang sampai sekarang masih berdiri di tengah-tengah lahan yang sudah dibebaskan. Beberapa orang

beralasan bahwa rumah biasanya memiliki banyak memori di dalamnya maupun belum mencapai harga yang disepakati oleh kedua belah pihak.

4. Penyerahan hasil pengadaan tanah

Pada tahap ini dilakukan pembayaran ganti kerugian kepada pihak yang berhak menerima dan dilakukan pelepasan hak kepada instansi yang membutuhkan. Instansi yang menerima tanah bisa melakukan pembangunan setelah dilakukannya serah terima tanah.

Pembangunan jalan tol yang melewati desa Karanganom, terbagi dalam tiga tahap. Masyarakat desa Karanganom hanya dilibatkan pada pembangunan ini pada tahap perencanaan. Partisipasinya dalam bentuk kerelaan membebaskan tanah kepada pemerintah untuk pembangunan jalan tol Yogyakarta-Solo. Masyarakat tidak dilibatkan dalam tahap perencanaan, yang dimana partisipasi masyarakat seharusnya pada tiga tahap tersebut. Sesuai dengan penjelasan partisipasi masyarakat dalam pembangunan terlibat secara sukarela bisa dengan alasan yang ada dalam dirinya maupun dari luar dirinya, adapun cakupannya dalam pengambilan suatu keputusan, pelaksanaan serta pengendalian kegiatan, dan pemanfaatan hasil kegiatan yang sudah bisa dicapai (Aprillia Theresia dkk, 2014).

Pembangunan Jalan Tol Yang Berdampak Pada Lingkungan

Pembangunan jalan tol yogyakarta-solo banyak yang dibangun diatas lahan pertanian, yang dimana lahan pertanian itu masih aktif digunakan untuk ketahanan pangan di masyarakat. hal tersebut ada keselarasan dengan analisis mengenai dampak lingkungan biasa disebut dengan AMDAL bahwa nantinya akan ada perubahan secara sosial dan ekonomi terhadap maupun dalam perubahan secara biofisik akibat adanya suatu kegiatan yang dirancang (Wisnu Arya, 2001). Namun yang ada di lapangan, pembangunan jalan tol ini kurang diperhatikan terhadap dampak yang ditimbulkannya. Yang seharusnya pembangunan jalan tol ini tetap berwawasan pada lingkungan dengan tidak mengganggu ekosistem lingkungan.

Selain mempunyai maksud dan tujuan yang berguna bagi masyarakat, pembangunan jalan tol ini malah menimbulkan beberapa dampak negatif. Seperti halnya hilangnya saluran irigasi di persawahan, hilangnya akses untuk ke seberang persawahan. Aliran sungai kecil banyak hilang dikarenakan pembangunan jalan tol ini. Yang menyebabkan air hanya terbencong pada satu titik dan kemudian tumpah ke jalanan. Hal tersebut berdampak pada hasil produksi padi untuk ketahanan pangan di masyarakat. Kebutuhan beras di masyarakat lebih tinggi dibandingkan dengan ketersediaan beras sendiri. Apabila kebutuhan beras di suatu daerah kurang, kebutuhan beras sendiri dipenuhi dari daerah lain secara mandiri oleh

pemerintah. Bahkan pemerintah Indonesia memenuhi kebutuhan beras dengan melakukan impor beras terbesar dari negara India dan beberapa negara lain. Menurut BPS (Badan Pusat Statistik), Indonesia sudah melakukan impor beras sebanyak 429.207 ton sepanjang tahun 2022 dengan persentase meningkat sebanyak 5% dibandingkan tahun sebelumnya.

Demi menuju ketahanan pangan secara mandiri masih banyak diperlukan peran serta dari pemerintah daerah terlebih dahulu melalui dinas pertanian dan peternakan dengan memberikan program-program pertanian. Program-program pertanian tersebut dimaksud agar bisa memenuhi kebutuhan beras di masyarakat (Nuryanti S, 2011). Sama halnya dengan dinas tata ruang daerah juga harus bisa mengelola kawasan yang bisa dialihfungsikan maupun kawasan yang harus tetap menjadi zona hijau. Selain itu juga diperlukan ketegasan dalam peraturan serta aparat negara yang mengatur pembangunan.

Pembangunan jalan tol ini memang dimaksudkan agar memudahkan mobilisasi masyarakat, namun hal ini juga berdampak hal lainnya yakni terhadap hak ekonomi masyarakat (Chalid H, 2016) :

1. Hak untuk Bekerja

Hak untuk bekerja merupakan suatu hak yang dimiliki pada diri manusia untuk mendapat pekerjaan sesuai dengan kemampuan serta keahliannya (Uswatun Khasanah, dkk. 2017). Mendapat pekerjaan juga diatur dalam Pasal 27 Ayat (2) UUD 1945 yang menyatakan bahwa setiap warga negara Indonesia berhak mendapatkan pekerjaan serta penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Pembangunan jalan tol solo-yogyakarta yang melewati desa Karangnom berimbas pada banyaknya mata pencaharian warga masyarakat yang hilang. Banyak warga masyarakat yang bergantung pada mata pencaharian sebagai petani. Dalam proses pembangunannya, warga desa Karangnom tidak dilibatkan karena semua kewenangan memilih pekerja berada pada PT. Adhi Karya. Warga masyarakat hanya terlibat dalam tahap perencanaan yakni melakukan kesepakatan dalam rangka pembebasan lahan mereka.

2. Hak untuk Kesamaan Pendapatan Upah

Pekerja laki-laki maupun perempuan di dalam pekerjaannya berhak mendapatkan upah yang sepadan dengan keahliannya, jam kerjanya demi kelangsungan hidupnya, hal tersebut sesuai dengan UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang hak asasi manusia. Pembangunan jalan tol yang merampas lahan pertanian, sehingga masyarakat tidak mendapatkan hasil dari lahan tersebut kembali. Alhasil banyak masyarakat yang tidak mendapat pekerjaan kembali, dibarengi dengan tidak dilibatkannya sebagai pekerja dalam pembangunan jalan tol ini.

3. Hak Atas Makanan

Manusia dalam keberlangsungan hidupnya membutuhkan makanan demi terbebas dari rasa lapar. Maka dalam usaha mencukupi makanan, manusia juga berhak untuk mendapatkan pekerjaannya. Dua hal tersebut selalu berkesinambungan, karena dengan bekerja manusia mendapatkan upah yang digunakan untuk mencukupi kebutuhan salah satunya makanan. Imbas dari pembangunan jalan tol ini, masyarakat menjadi kurang terpenuhinya kebutuhan pangan karena banyak lahan pertanian produktif menjadi tidak ada.

Dampak yang ditimbulkan di sektor sosial dan ekonomi nantinya akan sangat dirasakan karena pembangunan jalan tol ini. Memang disatu sisi memudahkan masyarakat dan mempersingkat waktu tempuh, akan tetapi dampak terhadap penjualan masyarakat di jalan nasional sangat berpengaruh. Penjualan mereka menurun drastis, toko yang berjualan menjadi sepi, bahkan pariwisata yang terlewati oleh jalan tol ini juga menjadi sepi. Karena banyaknya pembangunan toko dan tempat pariwisata yang lebih dekat dengan pintu masuk dan pintu keluar jalan tol.

Pembangunan Jalan Tol Yang Berdampak Pada Lalu Lintas

Dalam pembangunan jalan tol memakan waktu yang cukup lama. Pendistribusian kebutuhan pembangunan juga sangat diperlukan. Namun pendistribusian kebutuhan material menyebabkan jalan rusak dan lalu lintas yang membahayakan bagi pengguna jalan. Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 19 yang telah mengatur kelas jalan untuk truk. Pembagian kelas jalan tersebut dibagi menjadi Kelas I, Kelas II, dan Kelas III. Pendistribusian material pembangunan jalan tol banyak dimuat dengan truk yang melewati jalan raya. Jalan raya yang digunakan pun merupakan jalan dengan kewenangan kabupaten.

Truk-truk yang bermuatan material pembangunan jalan tol itu melintas pada jam-jam tertentu. Biasanya pada jam 7 pagi, jam 11 siang, dan malam hari. Pada jam 7 pagi berbarengan dengan dimulainya aktivitas masyarakat yang menyebabkan jalanan semakin padat. Tak banyak juga sopir truk yang bermuatan material truk mengemudikan sesuai keinginan mereka tanpa memperdulikan kondisi di sekitarnya. Sebagai contoh melaju dengan kecepatan kencang, memakan marka jalan, dan bahkan menyalip motor maupun mobil dengan jarak yang sangat dekat.

Pada jam-jam sibuk tersebut menyebabkan banyak sekali kecelakaan lalu lintas. Kebanyakan antara pengendara motor dengan truk bermuatan material tersebut. Kecelakaan lalu lintas tersebut mengalami luka ringan, luka sedang, bahkan hingga meninggal dunia.

Dengan melintasnya truk bermuatan material tersebut, menyebabkan jalanan menjadi berlubang. Pemerintah kabupaten sendiri kurang cepat dalam menanggulangi masalah ini. Jalan berlubang ini menyebabkan banyak sekali korban, pengendara motor kebanyakan terjatuh karena menghindari lubang, pengendara motor jatuh karena melewati lubang jalan yang bisa dikategorikan parah tersebut.

Permasalahan lain bermunculan karena melintasnya truk bermuatan material tersebut. Yakni truk yang bermuatan pasir maupun tanah beberapa tumpah ke jalan. Material yang tumpah ke jalan tidak hanya sedikit, karena tumpahnya sepanjang jalan yang dilewati. Dari pihak pekerja pembangunan tol tidak ada yang membersihkan. Hanya terkadang aparat kepolisian yang membersihkan material yang tumpah saat kebetulan patroli melintasi jalan tersebut. Terlebih pada saat musim hujan, material tanah yang jatuh kemudian tidak kunjung dibersihkan menjadi lembek dan menyebabkan jalanan licin. Tak jarang banyak pengendara motor yang jatuh.

Di siang hari truk yang memuat material banyak sekali melintasi jalanan. Mendekati tempat yang dituju untuk menurunkan muatan, truk-truk tersebut berhenti dengan memakan sebagian marka jalan. Antriannya pun mengular yang menyebabkan kemacetan hanya untuk bergantian melewati jalan. Dengan keadaan tersebut menyebabkan polusi udara meningkat. Karena muatan yang diturunkan terkadang terbawa angin yang bisa membuat polusi udara dan menghalangi jarak pandangan. Maka dari itu diperlukan pengaturan oleh aparat Kepolisian mengenai hal tersebut agar tercipta lalu lintas yang kondusif di masyarakat.

KESIMPULAN

Pembebasan lahan yang dilakukan guna pembangunan jalan tol dengan pembayaran ganti rugi berupa uang mungkin dirasa beberapa pihak sudah adil. Namun masih banyak kecurangan mengenai kesepakatan harga yang dilakukan oleh beberapa makelar tanah. Dampak yang dihasilkan pada sektor sosial ekonomi masyarakat juga harus dipertimbangkan, karena menyangkut perekonomian masyarakat yang menjadi kurang terpenuhinya kebutuhan masyarakat. Banyak masyarakat yang bergantung pada sektor pertanian di lahan mereka yang dahulu, kini menjadi tidak bekerja. Alangkah baiknya, dinas pertanian dan peternakan daerah bisa memberikan solusi baik dengan cara memberikan sosialisasi pertanian yang lebih modern maupun dengan memberikan pelatihan-pelatihan inovatif pertanian yang lain. Mengenai dampak terhadap lalu lintas, alangkah lebih baik dibuatkan jalur khusus untuk mengurangi resiko-resiko bagi pengendara serta perlu ditambahkan penerangan dan rambu-rambu lalu lintas untuk dijadikan pedoman berkendara masyarakat. Diharapkan kemudian diperlukan

reforma agraria yang lebih tegas dan terperinci menjelaskan pasal-pasal yang masih terlalu umum dan ketegasan aparat penegak hukum dalam menertibkan peraturan.

DAFTAR PUSTAKA

- Absori, A., Wardiono, K., Yuspin, W., Bangsawan, M. I., Budiono, A., & Fairuzzaman, F. (2022). Sosialisasi Kebijakan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Dalam Perspektif Reformasi Agraria. *Madani: Indonesian Journal of Civil Society*, 4(1), 26-32.
- Fakhurozi, A., Ningrum, A. D., & Amanda, R. (2020). Kajian Studi Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (Jtts) Terhadap Infrastruktur Dan Lingkungan. *Jurnal Ilmiah Penalaran dan Penelitian Mahasiswa*, 4(1), 14-29.
- Santika, N. L. P. SENGKETA KEWENANGAN ANTARA KANTOR STAF PRESIDEN DENGAN WAKIL PRESIDEN DAN KEMENTERIAN KOORDINATOR NEGARA1.
- Naufal Alwali, A. (2021). *ANALISA KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN PADA RUNWAY EKSISTING DI BANDAR UDARA NAHA TAHUNA* (Doctoral dissertation, POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA).
- Adhi Karya (2019). Jalan Tol Solo-Jogja Permudah Akses Masyarakat Menuju Kota Pelajar. <https://adhi.co.id/wp-content/uploads/2022/10/KI-Tol-Solo-Jogja.pdf> hal 1-3 diakses pada Juni 2023 pukul 09.15
- Bangsawan, M., & Absori, S. H. (2019). Kebijakan sertifikasi tanah dan implikasinya terhadap kesejahteraan masyarakat (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- Budiono, A., Bangsawan, M. I., Hangabei, S. M., & Haq, H. S. (2023). Eco-Partnership Management From A Legal Perspective: A Comparative In Surakarta, Philippines, And Malaysia. *Quality-Access to Success*, 24(194).
- Surono, A., Sisingamangaraja, J., & Baru, K. (2017). Perlindungan hak korban pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol di Kabupaten Kendal. *Jurnal Penelitian Hukum p-ISSN, 1410*, 5632.
- Theresia, A., Andini, K. S., Nugraha, P. G., & Mardikanto, T. (2014). Pembangunan berbasis masyarakat: acuan bagi praktisi, akademisi, dan pemerhati pengembangan masyarakat. Penerbit Alfabeta.
- Wardhana, Wisnu Arya. (2001). Dampak Pencemaran Lingkungan. Yogyakarta: ANDI.

Nuryanti, S., & Swastika, D. K. S. (2011). Peran kelompok tani dalam penerapan teknologi pertanian.

Chalid, H. (2016). Urgensi dan Upaya untuk Implementasi Mekanisme Constitutional Question melalui Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia. *60 Tahun Jimly Asshiddiqie Menurut Para Sahabat*.

Khasanah, U., Nugraha, N., & Kokotiasa, W. (2017). Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosonoterhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, 5(2), 108-120.

Undang-Undang Pokok Agraria Tahun 2016 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.

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

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.