

**ANTISIPASI MASYARAKAT TERHADAP PENGGUSURAN
PERMUKIMAN UNTUK PENGADAAN JALUR KERETA API BANDARA
SOEKARNO-HATTA DI KELURAHAN PORIS PLAWAD KECAMATAN
CIPONDOH KOTA TANGERANG**



Skripsi Ini Ditulis untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan

BELLA FAUZIAH

4315102489

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN GEOGRAFI

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

2017

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

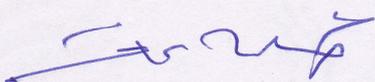
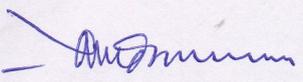
Penanggung Jawab

Dekan Fakultas Ilmu Sosial



Dr. Muhammad Zid, M.Si

NIP. 19630412 199403 1 002

No. Tim Penguji	Tanda Tangan	Tanggal
1. <u>Dra. Asma Irma.S, M.Si</u> NIP. 19651028 199003 2 002 Ketua		22-02-2017
2. <u>Drs. Suhardjo, M.Pd</u> NIP. 19570130 198403 1 005 Sekretaris		22-02-2017
3. <u>Dr. Muzani, M.Si</u> NIP. 19601120 200003 1 001 Dosen Pembimbing I		20-2-2017
4. <u>Drs. Parwata</u> NIP. 19620731 198903 100 1 Dosen Pembimbing II		17-02-2017
5. <u>Drs. Warnadi, M.Si</u> NIP. 19560809 198503 100 4 Penguji Ahli		23-02-2017

Tanggal Lulus: 13 Januari 2017

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya atau skripsi ini adalah asli dan belum pernah saya ajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana). Baik di Universitas Negeri Jakarta maupun di Universitas lain.
2. Skripsi ini murni hasil gagasan, rumusan dari hasil penelitian saya sendiri. Tanpa bantuan dari pihak lain kecuali bantuan arahan dari Dosen Pembimbing.
3. Dalam Skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan dicantumkan nama pengarang dan disebutkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan kesungguhan, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang diperoleh karena skripsi ini.
5. Serta sanksi lainnya yang berlaku di Perguruan Tinggi ini.

Jakarta, Januari 2017

Yang Membuat Pernyataan



Bella Fauziah

NIM. 4315102489

LEMBAR PERSEMBAHAN

“ Dan apabila hamba-hamba-Ku bertanya kepadamu tentang Aku, maka (jawablah), bahwasanya Aku adalah dekat. Aku mengabulkan permohonan orang yang berdo'a apabila ia memohon kepada-Ku, maka hendaklah mereka itu memenuhi (segala perintah) Ku dan hendaklah mereka beriman kepada-Ku, agar mereka selalu berada dalam kebenaran: (QS. Al Baqarah : 186)

“Dan (ingatlah juga), tatkala Tuhanmu memaklumkan; “sesungguhnya jika kamu bersyukur, pasti Kami akan menambah (ni'mat) kepadamu, dan jika kamu mengingkari (ni'mat-Ku),maka sesungguhnya azab-Ku sangat pedih” (QS. Ibrahim:7)

“Sesuatu yang ingin dicapai lakukanlah dengan ikhtiar yang maksimal dan berdoalah kepada Allah, sesungguhnya Allah sebaik-baik tempat bergantung dan meminta.”
(Bella Fauziah)

Tak ada kata selain berucap syukur kepada-Mu ya Allah Rabb ku. Mohon ampunan-Mu dari segala dosa dan kelalaian ku. Keni'matan yang Engkau berikan tak sanggup aku rincikan, Engkau mudahkan jalanku untuk menggapai cita-citaku. Atas karunia dan kemudahan yang Engkau berikan dapat terselesaikannya skripsi ini. Shalawat dan salam selalu terlimpahkan untuk Nabi Muhammad SAW beserta sahabat dan keluarganya.

Ku persembahkan karya sederhana ini kepada kedua Orang Tuaku. Ayah dan Ibu semoga engkau bangga dengan pencapaianku. Semoga Allah selalu memberikan kelapangan ibu di dalam kubur, diampuni segala dosa, ditempatkan ditempat orang-orang yang Allah muliakan. Ibu sangat ku rindu padamu hanya doa yang dapat ku berikan padamu. Untuk Suami tercinta ku Hendra S.Ds terimakasih atas segala bimbingan dan kesabaran yang abang berikan. Mudah-mudahan ini adalah langkah awal untuk membuat mu bangga. Dampingi aku selalu dalam menjalani hidup untuk mencapai setiap cita-cita pada rumah tangga kita. M. Bil Faqihis Syareef Mahendra buah hati ku penyemangat dalam hidupku, mami akan terus berjuang agar dapat memberikanmu yang terbaik sebagai bekal untuk masa depanmu yang cerah.

Oleh : Bella Fauziah

ABSTRAK

Bella Fauziah, Antisipasi Masyarakat Terhadap Penggusuran Permukiman Untuk Pengadaan Jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kel. Poris Plawad Kec. Cipondoh Kota Tangerang. Skripsi: Jurusan Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta, Januari 2017

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta di Kel. Poris Plawad Kec. Cipondoh Kota Tangerang. Penelitian ini dilaksanakan selama bulan Oktober 2016. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif, teknik pengambilan data menggunakan kuesioner dengan sampel 41 responden, menggunakan *Random Sampling*. Responden merupakan masyarakat Kel. Poris Plawad yang terkena penggusuran.

Hasil penelitian menunjukkan dari aspek afektif semua responden telah mengetahui dan menyetujui terhadap pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta. Pada aspek psikologis, sebagian besar masyarakat tidak setuju dengan penetapan ganti kerugian dari pemerintah karena harga yang tidak sesuai dengan keinginan masyarakat serta tidak adanya kejelasan sistem penilaian dalam penetapan harga ganti rugi lahan yang ditetapkan oleh pemerintah. Kemudian pada indikator kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan Sebagian besar masyarakat menyatakan sudah sesuai dengan harapan mereka. Saran untuk pemerintah, harus adanya musyawarah terlebih dahulu sampai adanya kesepakatan, diberikan penjelasan secara rinci harga luas lahan dan bangunan permeter persegi, serta adanya perbedaan harga terhadap status kepemilikan surat tanah.

Pada aspek tindakan, sebagian besar masyarakat telah melakukan tindakan dengan berdemo dan mengambil langkah hukum. Kemudian langkah selanjutnya jika putusan pengadilan negeri kalah mereka akan tetap mempertahankan lahan mereka sampai harga yang disepakati. Pada indikator antisipasi terkait sosial-ekonomi sebagian besar sudah mempunyai rencana mengenai pindah tempat tinggal, lokasi pindah tempat tinggal, perhitungan membeli rumah/tanah dari hasil ganti rugi lahan, gambaran pindah pekerjaan, rencana membuka usaha, serta rencana jika terdapat sisa ganti rugi setelah biaya pindah. Sama halnya pada indikator antisipasi terkait pendidikan sebagian besar masyarakat sudah mempunyai rencana dalam memindahkan lokasi sekolah/kampus bagi anggota keluarga mereka. Serta, membeli kendaraan pribadi untuk kepentingan pendidikan. Antisipasi masyarakat dalam hal-hal tersebut mempunyai pendapat tersendiri bagi setiap individu dikarenakan setiap individu mempunyai pemikiran dan rencana yang menurutnya terbaik untuk kehidupannya.

Antisipasi yang paling menonjol pada masyarakat Kel. Poris Plawad yaitu rencana pindah tempat tinggal dimana sebanyak 85,3%. Selanjutnya untuk gambaran rencana lokasi pindah tempat tinggal paling banyak memilih di sekitar daerah rumah tidak jauh dari tempat tinggal yaitu sebesar 75,6% hal ini menunjukkan seseorang memiliki keterikatan terhadap lingkungan tempat tinggal mereka sehingga mereka mencari pengganti tempat tinggal yang tidak jauh dari tempat tinggal sebelumnya. Kemudian antisipasi selanjutnya yaitu rencana membeli rumah/tanah sebesar 85,4%. Selanjutnya antisipasi dalam rencana membuka usaha sebesar 82,9%, rencana memindahkan lokasi tempat bersekolah/kuliah sebesar 63,4%. Serta, 41,5% merencanakan membeli kendaraan untuk kepentingan pendidikan dimana sebagai akses untuk keterjangkauan tempat tinggal yang baru dengan tempat bersekolah/kuliah.

Kata Kunci : Antisipasi, Masyarakat, Penggusuran, Pemerintah

ABSTRACT

Bella Fauziah, Anticipation Society Against Eviction Settlement For Railway Procurement Soekarno-Hatta Airport in Poris Plawad Village Cipondoh District Tangerang City. Thesis: Education Department of Geography, Faculty of Social Sciences, State University of Jakarta, January 2017

This study aims to determine how the public anticipation of the eviction of settlements for the procurement of railway Soekarno-Hatta in Poris Plawad village Cipondoh District Tangerang City. The research was conducted during the month of October 2016. This study used a descriptive method, data collection techniques using a questionnaire with a sample of 41 respondents, using random sampling. Respondents are society of Poris Plawad Village affected by the eviction.

Research results showing the affective aspect of the respondents knew of and approved the procurement of railway line Soekarno-Hatta Airport. The psychological aspect, the majority of people do not agree with the determination of damages from the government because the price is not in accordance with the wishes of the people and the lack of clarity in the assessment system of pricing of land compensation set by the government. Then in conformance indicators of government policy in the hope Most people claim are in accordance with their expectations. Suggestions for the government, should their deliberations prior to the agreement, a detailed explanation is given broad price per square meter of land and buildings, as well as differences in the price of the status of ownership of the land.

In the aspect of action, most of the community has taken action to march and take legal action. Then the next step if the district court decision to lose they will still retain their land until the agreed price. On indicators anticipation associated socio-economic mostly already have plans on moving, the location of moving, the calculation of buying a house / land from the land compensation, the picture changed jobs, plans to open a business, as well as the plan if there is residual compensation after fees move. Similarly in anticipation indicators related to education most people already have plans to move the location of the school / college for their family members. As well, buying a personal vehicle for educational purposes. Anticipation of the public in these matters has its own opinion for each individual because each individual has thoughts and plans he thinks is best for his life.

Anticipation of the most prominent in the community Poris Plawad Village planned move to another place where as much as 85.3%. Next to depiction of the site plan living since most choose around the home area not far from a place to stay that is equal to 75.6%, this shows a person has an attachment to their neighborhood so they look for a replacement dwelling not far from previous residence , Then the subsequent anticipation that plans to buy a house/ land amounted to 85.4%. Furthermore, in anticipation of the plan to open a business 82.9%, the plan to move the location of a school / college amounted to 63.4%. As well, 41.5% plan to buy a vehicle for educational purposes where as access to the affordability of a new home with a school / college.

Keywords: Anticipation, Society, Evictions, Government

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Puji serta Syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada Peneliti sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Skripsi ini disusun untuk tugas akhir sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar sarjana dengan judul “Antisipasi Masyarakat Terhadap Penggusuran Permukiman untuk Pengadaan Jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang.

Terselesaikannya skripsi ini tidak terlepas dari dorongan Suami dan Orangtuaku serta bantuan dari bimbingan Dr. Muzani, M.Si sebagai Dosen Pembimbing I dan Drs. Parwata sebagai Dosen Pembimbing II yang telah banyak memberikan ilmu, masukan, waktu, dan pikirannya serta memotivasi kepada penulis selama pembuatan skripsi ini, terutama penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dr. Muhammad Zid M.pd. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta
2. Dra. Asma Irma M.Si. selaku Ketua Jurusan Geografi Universitas Negeri Jakarta
3. Rayuna. S.Si sebagai Pembimbing Akademik
4. Semua Dosen Jurusan Geografi Universitas Negeri Jakarta
5. Teman-teman angkatan 2010 terutama Mulya Harini, Denny Prawitasari, Andy Irawan, Penny Puspita Sari, Yayat Maslahat, Hilman Adrianto dan lain-lain yang tidak saya bisa sebutkan satu-persatu terimakasih atas bantuannya

6. Hendra S.Ds suamiku tercinta terimakasih atas kesetiaanya mendampingi dan membantu penulis.
7. Fauzihar dan Delhayati S.Pd orang tuaku terimakasih untuk semuanya.
8. M. Bil Faqihis Syareef Mahendra anakku tercinta penyemangatku.
9. Aprifan Fauzi dan Muhammad Rahmanda Fauzi kakak adikku tersayang.
10. Darpit dan Aidawati mertuaku yang sangat baik.
11. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu tetapi tidak mengurangi sedikitpun jasa kalian terhadap penulis.

Penulis menyadari dengan segala keterbatasan dan kekurangan yang ada, penulis menerima kritik dan saran yang membangun guna perbaikan penulisan dimasa mendatang. Akhir kata penulis berharap hasil penelitian ini dapat berguna bagi para pembaca

Jakarta Januari 2017

Bella Fauziah

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
SURAT PERNYATAAN	ii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Pembatasan Masalah	5
D. Perumusan Masalah	5
E. Manfaat Penelitian	6

BAB II DESKRIPSI TEORITIS DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Deskripsi Teoritis.....	7
1. Hakikat Antisipasi.....	7
2. Pengertian Respon.....	8
3. Teori Stimulus-Respon	10
4. Hakikat Masyarakat	12
5. Hakikat Permukiman	13
6. Dasar Hukum Tentang Pembangunan Kepentingan Umum.....	14
7. Rencana Pemerintah dalam Pengadaan Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta.....	17
B. Penelitian Relevan.....	21
C. Kerangka Berpikir	22

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian	25
B. Tempat dan Waktu Penelitian	25
C. Metodologi Penelitian	25
D. Populasi dan Sampel Penelitian	25
F. Teknik Pengumpulan Data	26
G. Teknik Analisis Data	27

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Wilayah Penelitian	29
1. Deskripsi Umum Letak, Luas, dan Batas Wilayah	29
2. Kondisi Fisik dan Iklim	29
3. Kondisi Demografi Kelurahan Poris Plawad	30
4. Jenis Penggunaan Lahan	31
B. Deskripsi Data	32
1. Deskripsi Identitas Responden	32
2. Antisipasi Masyarakat Terhadap Penggusuran Permukiman untuk Pengadaan Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad	40
a) Aspek Afektif	41
b) Aspek Psikologis	43
c) Aspek Tindakan	51
C. Pembahasan	66

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	72
B. Saran	73

DAFTAR PUSTAKA	75
-----------------------------	-----------

DAFTAR TABEL

- Tabel 2.1 Penelitian Relevan
- Tabel 3.1 Kisi-Kisi Instrumen Penelitian
- Tabel 4.1 Sebaran Klasifikasi Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur di Kelurahan Poris Plawad
- Tabel 4.2 Sebaran Klasifikasi Tanah Berdasarkan Peruntukannya di Kelurahan Poris Plawad
- Tabel 4.3 Sebaran Jenis Kelamin Responden
- Tabel 4.4 Sebaran Usia Responden
- Tabel 4.5 Sebaran Luas Tanah Terkena Gusur
- Tabel 4.6 Sebaran Status Kepemilikan Surat Tanah
- Tabel 4.7 Sebaran Lama Menetap Responden
- Tabel 4.8 Sebaran Daerah Asal Responden
- Tabel 4.9 Sebaran Pendidikan Terakhir Responden
- Tabel 4.10 Sebaran Pekerjaan Responden
- Tabel 4.11 Sebaran Pendapatan Perbulan Responden
- Tabel 4.12 Sebaran Pengetahuan Responden Terhadap Rencana Penggusuran
- Tabel 4.13 Alasan Persetujuan Responden dibangunnya Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta
- Tabel 4.14 Pendapat Responden Terhadap Cara Menetapkan Harga Ganti Rugi Oleh Pemerintah
- Tabel 4.15 Ganti Rugi yang Ditetapkan Pemerintah
- Tabel 4.16 Pendapat Responden Terhadap Kesepakatan Ganti Rugi
- Tabel 4.17 Status Responden Terhadap Penerimaan Ganti Rugi
- Tabel 4.18 Kecukupan Ganti Rugi Untuk Mendapatkan Pengganti Tempat Tinggal
- Tabel 4.19 Alasan Ketidaksesuaian Pembayaran Ganti Rugi Oleh Pemerintah
- Tabel 4.20 Kesesuaian Kebijakan Pemerintah Dengan Harapan Responden
- Tabel 4.21 Saran Responden Untuk Pemerintah

- Tabel 4.22 Tindakan yang Pernah Dilakukan Responden Terhadap Penggusuran
- Tabel 4.23 Sebaran Langkah Responden Selanjutnya dari Hasil Putusan Pengadilan
- Tabel 4.24 Sebaran Rencana Pindah Tempat Tinggal
- Tabel 2.25 Sebaran Rencana Lokasi Pindah Tempat Tinggal
- Tabel 4.26 Sebaran Rencana Membeli Rumah/Tanah
- Tabel 4.27 Sebaran Rencana Pindah Pekerjaan
- Tabel 4.28 Sebaran Rencana untuk Membuka Usaha
- Tabel 4.29 Sebaran Usaha Yang Diinginkan
- Tabel 4.30 Sebaran Rencana Jika Terdapat Sisa Uang Hasil Ganti Rugi
- Tabel 4.31 Jumlah Anggota Keluarga yang Bersekolah / Kuliah
- Tabel 4.32 Jarak Lokasi Sekolah / Kampus
- Tabel 4.33 Transportasi yang Digunakan Ke Sekolah / Kampus
- Tabel 4.34 Rencana Memindahkan Lokasi Sekolah / Kampus
- Tabel 4.35 Rencana Membeli Kendaraan Untuk Kepentingan Pendidikan

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Jalur Kereta dari Jakarta Ke Bandara Soekarno-Hatta.....	20
Gambar 2 Alur Kerangka Berfikir Penelitian	24
Gambar 3 Aspek Psikologis, Penelitian Oktober 2016	67
Gambar 4 Aspek Tindakan, Penelitian Oktober 2016	70

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Peta Administrasi Lokasi Penelitian

Lampiran 2 Foto Bentuk Sikap Penolakan Masyarakat

Lampiran 3 Foto Rumah yang Sudah Digusur

Lampiran 4 Foto Penelitian Oktober 2016

Lampiran 5 Kuesioner Penelitian

Lampiran 6 Peta Lokasi Penggusuran

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengembangan infrastruktur di Indonesia merupakan hal yang mutlak dilakukan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang merata diseluruh kawasan. Sebagai negara kepulauan, tentunya mewujudkan ketersediaan infrastruktur yang merata bukanlah hal yang mudah. Selain itu, dengan diterapkannya AEC (ASEAN Economic Community) 2015 diakhir tahun 2015 ini, tentunya konektivitas yang baik menjadi hal yang vital agar dapat mendukung kerjasama kawasan dalam menjawab tantangan global. Oleh karena itu, percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia menjadi sebuah urgensi untuk dilakukan. Pada bulan Maret 2015, telah diterbitkan Perpres No. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur. Tujuan dilakukannya KPBU berdasarkan Perpres No. 38 Tahun 2015 adalah untuk mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui pengerahan dana swasta; mewujudkan penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu. Pada tahun 2014 telah dibentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) melalui Perpres No. 75 tahun 2014. Komite ini diketuai oleh Menteri Keuangan, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan

Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dan Kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN). Di tahun 2015, KPPIP telah memilih proyek infrastruktur prioritas proyek diantaranya telah siap untuk ditender melalui skema KPBU adalah kereta ekspres Bandara Soekarno-Hatta (Sumber: Jurnal Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian-Republik Indonesia 2015:15).

Dalam mengadakan pembangunan untuk kepentingan umum tidaklah mudah, ada tahapan-tahapan dan aturan-aturan yang harus dijalani pemerintah sesuai dengan peraturan undang-undang. Berdasarkan Peraturan Presiden No.83 Tahun 2011 tentang penugasan PT. Kereta Api Indonesia (KAI) untuk melaksanakan pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Kemudian berdasarkan Undang-Undang No.2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum yang telah mengatur cara pengadaan tanah dengan memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak sebagaimana tercantum di pasal 1 angka 2. Pada masalah ini pemerintah merencanakan pengadaan jalur Kereta Api (KA) dengan jumlah bidang yang diperlukan untuk pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta adalah 815 bidang tanah seluas ± 36 ha yang meliputi lima kecamatan dan delapan kelurahan. Rencana pengadaan jalur KA tersebut dilakukan dengan cara pengusuran lahan.

Adapun atas rencana tersebut terdapat satu kelurahan yang menimbulkan adanya respon pro dan kontra dari masyarakat yaitu di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang. Kelurahan Poris Plawad adalah salah satu

daerah yang menjadi rencana penggusuran pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta. Rencana pembangunan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta ini menimbulkan sikap masyarakat yang berbeda-beda satu sama lain dalam menghadapi rencana penggusuran. Beberapa masyarakat yang pro telah menerima hasil ganti rugi berupa sejumlah uang tunai dari Pemerintah, sedangkan masyarakat yang kontra sampai saat ini masih bersikeras memperjuangkan pendapatnya agar sesuai dengan keinginannya. Mereka yang kontra berpendapat harga ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah tidak sesuai dengan keinginannya serta banyaknya ketidakjelasan dalam menentukan nilai ganti rugi lahan. Masyarakat yang kontra melakukan berbagai tindakan sebagai bentuk dari respon penolakan terhadap harga ganti rugi yang sudah ditetapkan. Karena respon penolakan dari beberapa masyarakat tersebut maka program pengadaan pembangunan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta sampai saat ini belum bisa dimulai dimana sesuai rencananya agar bisa beroperasi pada tahun 2016. Sehingga menjadikan proses pembangunan jalur KA terhambat dan tertunda. Hal ini sama-sama menimbulkan masalah bagi kedua belah pihak yakni antara pemerintah dan masyarakat korban penggusuran.

Selain itu, masyarakat korban penggusuran harus merencanakan kelanjutan kehidupannya setelah terjadinya penggusuran. Setiap masyarakat mau tidak mau harus merelakan tempat tinggalnya digusur karena untuk kebijakan pemerintah dalam membangun kepentingan umum. Dengan adanya peristiwa yang akan terjadi dalam hidupnya tentunya menimbulkan suatu pandangan, gambaran serta

perhitungan dalam merencanakan kehidupan selanjutnya di tempat yang baru. Salah satunya yaitu perhitungan dan gambaran yang akan terjadi seperti; ingin pindah tempat tinggal dimana, ada kemungkinan pindah pekerjaan atau tidak dan sebagainya. Antisipasi masyarakat ini diperlukan agar mereka dapat terus menjalani kehidupannya di daerah yang baru. Tentunya hal ini akan menimbulkan suatu tindakan antisipasi yang berbeda-beda bagi masyarakat korban penggusuran. Sikap tersebut merupakan bentuk antisipasi masyarakat dalam menghadapi penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Mengacu dari masalah tersebut, untuk itu peneliti berkeinginan melakukan penelitian untuk mengetahui dan menganalisis bentuk antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur KA bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka identifikasi masalah dalam hal ini yaitu:

1. Bagaimana kebijakan pemerintah dalam kebutuhan pengembangan infrastruktur untuk membangun kepentingan umum?

2. Bagaimana cara pelaksanaan pemerintah dalam mengadakan pengembangan kebutuhan infrastruktur untuk pengadaan kereta ekspres Bandara Soekarno-Hatta?
3. Bagaimana respon masyarakat terhadap rencana penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang?
4. Bagaimana hambatan terhadap rencana penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang?
5. Bagaimana antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang?

C. Pembatasan Masalah

Dalam penulisan ini peneliti membatasi penelitian dengan pemilihan lokasi penelitian di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang dengan memfokuskan pada masyarakat Kelurahan Poris Plawad yang secara langsung terkena penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah di atas, penulis membuat rumusan masalah yang akan diteliti yaitu “Bagaimana Antisipasi Masyarakat Terhadap

Pengusuran Permukiman Untuk Pengadaan Jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang?”

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini yaitu;

1. Untuk Peneliti, mendapatkan pengetahuan yang lebih mendalam terhadap bentuk antisipasi masyarakat dalam menghadapi rencana pengusuran pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta.
2. Untuk Pembaca, menambah ilmu pengetahuan tentang masalah sosial mengenai sikap antisipasi masyarakat terhadap suatu kebijakan pemerintah.
3. Untuk Pemerintah, dapat menjadi studi pembelajaran lebih lanjut dalam rencana pembangunan daerah yang aman, damai dan memberikan kesejahteraan bagi penduduknya.
4. Untuk Akademika, untuk menambah pustaka dan dapat berguna sebagai alat studi mengenai fenomena sosial dan sumber masukan bagi penelitian selanjutnya dengan tema yang serupa.

BAB II

DESKRIPSI TEORITIS DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Deskripsi Teoritis

1. Hakikat Antisipasi

1. Antisipasi ialah persepsi, pendapat yang terbentuk sebelumnya mengenai sesuatu. Gagasan antisipasi disuarakan oleh mazhab Epikurean. Antisipasi menunjukkan sebuah konsep unium yang muncul dalam kesadaran sebelum persepsi terhadap hal-hal individual kongkret yang langsung berdasarkan logos.
2. Dalam Kant antisipasi terhadap persepsi muncul sebagai suatu prinsip kognisi yang secara formal, aprioti mendefinisikan setiap pengalaman. Kant menegaskan bahwa semua sensasi (pencerapan) mempunyai besaran atau derajat intensif. Menurut Kant kita dapat mengetahui hal ini sebelum mengalami, walau kita tidak tahu sebelumnya apa kualitas atau derajat itu.
3. Dalam filsafat modern, istilah ini digunakan dalam arti previsi (melihat lebih dulu) pengalaman yang mungkin, perkiraan tentang hasil-hasil studi, dan dikembangkan dalam hubungan dengan studi atau kategori-kategori semua”tujuan” dan “previsi ilmiah”.
4. Dalam psikologi, antisipasi berarti sikap menanti dari organisme akan suatu situasi tertentu dan ide tentang hasil-hasil tindakan sebelum tindakan dilaksanakan.
5. Dalam logika, antisipasi dimengerti sebagai penerimaan sementara sebuah premis yang dibuktikan dalam kaitan dengan substansi selanjutnya yang dibuktikan. (Sumber: <http://arti-definisi-pengertian.info/pengertian-anti-antisipasi-2/> diakses tanggal 25 Agustus 2016).

Dari definisi di atas maka disimpulkan antisipasi adalah suatu perhitungan terhadap hal-hal yang belum atau akan terjadi serta penyesuaian mental terhadap peristiwa yang akan terjadi.

Dalam Kharismawaty (2009:7) menurut WS. Winkel respon yang berarti tanggapan, sikap atau perilaku seseorang dalam proses komunikasi ketika menerima suatu pesan yang ditujukan kepadanya. Antisipasi berkaitan erat dengan respon dalam pembahasan ini maka, perlu dikaji tentang pengertian dari respon.

2. Pengertian Respon

Respon menurut Ahmadi (1993:64), disebut “Laten” (tersembunyi, belum terungkap), apabila respon itu berada dibawah sadar atau tidak kita sadari. Sedangkan respon disebut “Aktual” (*actual*, yaitu sungguh) apabila respon tersebut kita sadari.

Dalam Habibie (2012:20) menurut Soemanto terdapat tiga macam respon, yaitu:

- a. Respon masa lampau disebut juga respon ingatan.
- b. Respon masa sekarang disebut juga respon imjitatif
- c. Respon masa mendatang disebut juga respon antisipatif

Dalam Habibie (2012:21) menurut Sumadi Surya Brata menyebutkan macam-macam respon itu tak jauh berbeda dengan Soemanto, Sumadi menyebutkan macam-macam respon diantaranya:

- a. Respon masa lampau atau respon ingatan
- b. Respon masa datang atau respon mengantisipasi
- c. Respon masa kini atau respon representatif (respon mengimajinasikan)

Pembagian macam-macam respon diatas, dapat menunjukkan bahwa panca indera sebagai modal dasar pengamatan sangatlah penting karena secara tidak langsung merupakan modal dasar bagi adanya respon sebagai salah satu fungsi

jiwa yang dipandang sebagai kekuatan psikologis yang dapat menimbulkan keseimbangan. Selain dari panca indera, respon juga didasari oleh adanya perasaan yang mendalam atau sesuatu pengetahuan dan ingatan serta cara respon tersebut diungkapkan dalam kata-kata. Oleh karena itu, respon menjadi sesuatu yang perlu dilihat dan diukur guna mengetahui gambaran atau pengamatan seseorang terhadap suatu rangsangan objek tertentu.

Seperti yang dijelaskan diatas,antisipasi termasuk kedalam macam-macam respon yaitu respon masa datang atau respon antisipasi. Seperti yang dikemukakan oleh Jhon M. Echols dalam Shadily (1986:481) mengatakan bahwa respon adalah (1) Jawaban, balasan; (2) Tanggapan, reaksi. Sehingga respon dapat diartikan sebagai reaksi terhadap suatu rangsangan atau stimulant yang diterima oleh sekelompok orang atau individu. Menurut Mar'at (1981:12) respon adalah suatu tanggapan yang spesifik dari individu didalam menerima aksi. Aksi dan reaksi tersebut dipengaruhi oleh situasi dan kondisi individu kedua belah pihak dan lingkungan dimana keduanya terjadi.

Ada beberapa faktor yang menjadi syarat terjadinya respon menurut Faisal (1982:57) yaitu sebagai berikut:

1. Faktor Fisik, yaitu intensitas dan jenis benda/ aspek perangsang
2. Faktor Fisiologis, yaitu kegiatan alat indera, otot otak untuk menerima rangsangan
3. Faktor Psikologis, yaitu menyangkut sikap, perasaan, emosi dan suasana saat individu berada.

Patty (1982:17) menyatakan ada tiga faktor dalam diri individu yang ikut menentukan respon terhadap suatu rangsangan, yaitu:

1. Struktur Individu, yaitu segala ciri-ciri kepribadian yang relatif tetap seperti; jenis kelamin, kecerdasan kecakapan, kebiasaan, pengalaman-pengalaman yang telah dimiliki, falsafah hidup dan sebagainya
2. Faktor keadaan sementara, yaitu suatu keadaan yang dialami seorang individu pada saat tertentu seperti; lelah, lapar, susah, marah, gembira, dan sebagainya.

3. Keadaan yang sedang berlangsung, yaitu keadaan yang sedang berlangsung pada saat itu.

Menurut Notoatmodjo dan Sarwono (1985:82) pada dasarnya respon dibedakan menjadi tiga hal yaitu:

1. Respon kognitif adalah berkenaan dengan pengetahuan yakni mengerti atau tidak mengerti terhadap rangsangan yang diterimanya.
2. Respon afektif adalah berkenaan dengan masalah sikap yakni tanggapan batin terhadap rangsangan dari luar sisi subjek
3. Respon tindakan adalah berkenaan dengan masalah melaksanakan atau tidak melaksanakan.

3. Teori Stimulus-Respon

Prinsip teori ini menyatakan bahwa "kalau stimulus memberikan akibat yang positif atau memberi reward maka respons terhadap stimulus tersebut akan diulangi pada kesempatan lain dimana stimulus yang sama timbul. Sebaliknya apabila respons memberikan akibat yang negatif (hukuman dan sebagainya) hubungan antara stimulus - respons tersebut akan dihindari pada kesempatan lain". Beberapa istilah yang perlu dijelaskan dalam teori ini adalah stimulus, respons, dorongan, *reinforcement* faktor penguat. Stimulus adalah peristiwa yang terjadi baik di luar maupun di dalam tubuh manusia yang menyebabkan timbulnya suatu perubahan tingkah laku. Respons adalah perubahan yang disebabkan oleh adanya stimulus.

Dalam Istiqomah (1988:1.27) menurut Keller & Schoenfeld stimulus mempunyai 3 (tiga) fungsi yaitu:

- a. Pembangkitan:

Stimulus yang membangkitkan, adalah stimulus yang langsung memberikan suatu respons. Misalnya makanan langsung menimbulkan air liur orang yang melihatnya pada saat lapar terutama.

b. Diskriminasi

Stimulus yang diskriminatif, adalah stimulus yang tidak langsung menimbulkan respons tetapi hanya merupakan pertanda adanya stimulus pembangkit. Misalnya mendengar ada tukang siomay lewat. Saat baru mendengar belum ada reaksi apapun dan diri orang tersebut, barulah setelah melihat sang penjual menyajikan sepiring di depannya keluarlah air liurnya.

c. *Reinforcement*

Stimulus yang menimbulkan konsekuensi yang positif atau negatif pada terbentuknya respons. *Reinforcement* positif adalah stimulus yang jika diberikan akan memperkuat tingkah laku respons. Misalnya seorang anak yang menolong orang lain kemudian mendapat pujian dan hadiah, maka ia akan cenderung mengulangi tingkah laku menolongnya di kemudian hari. *Reinforcement* negatif adalah stimulus yang jika tidak diberikan atau dihentikan pem-beriannya, akan memperkuat terjadinya respons. Misalnya seorang anak yang kegemukan dan gelalu diejek oleh temannya, tidak lagi diejek oleh temannya manakala dia berprestasi di kelas/menjadi juara kelas. Maka ia akan mengulangi dan meningkatkan prestasi akademiknya tersebut. Dorongan adalah suatu kekuatan dalam diri seseorang yang jika telah mencapai kekuatan yang maksimum akan menyebabkan orang tersebut melakukan sesuatu. Terdapat 2 (dua) macam dorongan pada manusia yaitu dorongan primer dan dorongan sekunder. Dorongan primer adalah dorongan bawaan seperti lapar, haus, sakit dan seks. Dorongan sekunder adalah dorongan yang bersifat sosial dan dipelajari misalnya dorongan untuk mendapat upah, pujian, perhatian dan sebagainya.

Antisipasi diawali dengan proses persepsi atas stimulus atau dampak-dampak yang dirasakan suatu masyarakat dalam *setting* sosial dan waktu tertentu berdasarkan persepsi yang dimiliki oleh masyarakat Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh. Dalam hal ini seseorang menanggapi suatu peristiwa dengan cara tertentu yang belum tentu sama dengan orang yang lain. Menanggapi adalah tindakan individu untuk mengatasi suatu kejadian, tindakan

tersebut didahului oleh proses pembentukan persepsi dalam benak individu berdasarkan pengetahuan dan pengalaman. Dengan melihat dari respon pengetahuan, sikap dan tindakannya dalam menanggapi penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta maka, dapat ditemukan suatu bentuk antisipasi masyarakat yang berupa tindakan-tindakan yang akan dilakukan setelah terjadinya penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta.

4. Hakikat Masyarakat

Dalam Puspito (2010:17) menurut Paul B. Horton & C. Hunt masyarakat merupakan kumpulan manusia yang *relative* mandiri, hidup bersama-sama dalam waktu yang cukup lama, tinggal di suatu daerah tertentu, mempunyai kebudayaan sama serta melakukan kegiatan sebagian besar kegiatan didalam kelompok/ kumpulan manusia tersebut. Sedangkan menurut Selo Sumardjan dalam Puspito (2010:17) masyarakat adalah orang-orang yang hidup bersama dan menghasilkan kebudayaan.

Ringkasan Ralph Linton dalam Edimar (2011:10) berpendapat masyarakat merupakan setiap kelompok manusia yang telah hidup dan bekerja sama cukup lama sehingga mereka dapat mengatur diri mereka dan menganggap diri mereka sebagai suatu kesatuan sosial dengan batas-batas yang dirumuskan dengan jelas. Sedangkan menurut Shadily (1986:47) menyatakan bahwa masyarakat adalah golongan besar atau kecil terdiri dari beberapa manusia yang dengan atau karena sendirinya bertalian secara golongan dan pengaruh mempengaruhi satu sama lain.

Dari beberapa pengertian diatas tentang masyarakat dapat disimpulkan bahwa masyarakat adalah sekelompok manusia yang saling berinteraksi, yang memiliki prasarana untuk kegiatan tersebut dan adanya keterkaitan untuk mencapai tujuan bersama.

5. Hakikat Permukiman

Permukiman adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berwawasan perkotaan maupun pedesaan, yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan pengidupan (UU No. 24 Tahun 1992 tentang Kawasan Lindung). Soedarsono dalam Azizah (2015: 11) memberikan konsep permukiman sebagai berikut:

- 1) Permukiman adalah suatu kawasan perumahan lengkap dengan sarana umum dan fasilitas sosial yang mengandung keterpaduan, kepentingan dan kesadaran sera pemanfaatan sebagai lingkungan kehidupan.
- 2) Permukiman memberikan ruang gerak, sumber tenaga dan pelayanan bagi peningkatan sebagai ajang kegiatan sosial, budaya dan ekonomi.
- 3) Permukiman adalah penataan kawasan yang dibuat oleh manusia untuk kepentingan yang merupakan hasil kegiatan manusia, dengan tujuan untuk bertahan hidup sebagai manusia agar hidup lebih mudah dan lebih baik, member rasa aman dan bahagia, dan mengandung kesempatan untuk pembangunan manusia seutuhnya.

Bisa disimpulkan bahwa permukiman merupakan suatu kesatuan yang memberikan gambaran mengenai suatu ruang kegiatan kehidupan dan penghidupan dengan fungsi utama sebagai tempat tinggal. Selain sebagai tempat untuk bermukim, permukiman juga berfungsi sebagai tempat berlangsungnya proses pembentukan berkaitan dengan peningkatan kelayakan dan kesejahteraan kehidupan masyarakat.

6. Dasar Hukum Tentang Pembangunan Kepentingan Umum

Pada pembahasan kali ini akan membahas dasar hukum yang terjadi pada permasalahan penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta. Dimana mengacu pada Undang-Undang Republik Indonesia No.2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum yang tercantum pada Pasal 1 angka (2) “Pengadaan Tanah adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak”. Pasal 1 angka (10) “Ganti Kerugian adalah penggantian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah. Pasal 9 ayat 1 “Penyelenggaraan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan umum memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pembangunan dan kepentingan masyarakat”, dan ayat 2 “Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum dilaksanakan dengan pemberian Ganti Kerugian yang layak dan Adil”.

Pasal 33 UU No. 2 tahun 2012 menyatakan bahwa “Penilaian besarnya nilai Ganti Kerugian dilakukan bidang perbidang tanah, meliputi:

- a. Tanah;
- b. Ruang atas tanah dan bawah tanah;
- c. Bangunan;
- d. Tanaman;
- e. Benda yang berkaitan dengan tanah; dan/atau
- f. Kerugian lain yang dapat dinilai”

Pasal 34

- (1) Nilai Ganti Kerugian yang dinilai oleh Penilai sebagaimana dimaksud dalam pasal 33 merupakan nilai pada saat pengumuman penetapan lokasi pembangunan untuk Kepentingan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26.

- (2) Besarnya Nilai Ganti Kerugian berdasarkan hasil penilaian Penilai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada Lembaga Pertanahan dengan berita acara.
- (3) Nilai Ganti Kerugian berdasarkan hasil penilaian Penilai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjadi dasar musyawarah penetapan Ganti Kerugian.

Pasal 25 Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah menyebutkan sebagai berikut:

- (1) Musyawarah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 68 sampai dengan Pasal 73 Peraturan Presiden No.71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- (2) Musyawarah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara langsung untuk menetapkan Bentuk Ganti Kerugian berdasarkan hasil penilaian Ganti Kerugian.
- (3) Bentuk Ganti Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berupa:
 - a. Uang;
 - b. Tanah Pengganti;
 - c. Permukiman Kembali;
 - d. Kepemilikan Saham; atau
 - e. Bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak
- (4) Dalam pelaksanaan musyawarah sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dibuat Berita Acara Kesepakatan (BAK) yang memuat;
 - a. Pihak yang berhak hadir atau kuasanya, yang setuju beserta bentuk ganti kerugian yang disepakati;
 - b. Pihak yang berhak hadir atau kuasanya, yang tidak setuju; dan
 - c. Pihak yang berhak yang tidak hadir dan memberikan kuasa

Hak atas Perumahan yang Layak ; adalah turunan hak atas kehidupan yang layak berdasarkan Pasal 11 ayat (1) Kovenan Internasional Hak-hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya. Hak Atas Perumahan yang layak merupakan hak yang bersifat pokok dalam rangka mewujudkan seluruh hak-hak ekonomi, sosial, dan budaya. Berdasarkan Pasal 1 Pendapat umum PBB No.4 Tahun 1991 tentang Hak Atas Perumahan yang Layak. Adapun prinsip-prinsip hak atas perumahan yang layak meliputi;(1) kepastian hukum; (2) ketersediaan layanan publik dan infrastruktur yang memadai; (3) keterjangkauan; (4) kelayakhunian; (5) aksesibilitas; (6) lokasi; (7) kelayakan budaya.

Penggusuran Paksa; adalah pemindahan orang atau keluarga dari tanah yang sedang ia tempati, baik secara permanen ataupun sementara, diluar kehendak pribadinya tanpa dilindungi oleh ketentuan hukum yang memadai dan tidak melanggar hak-haknya sebagai manusia.

Adapun standar-standar yang ditetapkan oleh Pendapat Umum PBB No.7 Tahun 1997 tentang Penggusuran Paksa adalah; (1) terdapat musyawarah yang tulus bagi warga terdampak; (2) pemberitahuan yang layak dan beralasan bagi warga terdampak sampai jadwal penggusuran akan dilakukan; (3) informasi yang lengkap dan transparan tentang kegunaan lahan pasca penggusuran dilakukan bagi warga terdampak; (4) apabila melibatkan sekelompok warga, kehadiran pemerintah atau perwakilannya harus hadir saat penggusuran dilaksanakan; (5) keterbukaan informasi tentang pelaksanaan penggusuran. (Sumber: Selasar.jurnal.com/jurnal/4763/penggusuran-Paksa-Adalah Pelanggaran-HAM diakses Selasa 18 Juni 2016)

7. Rencana Pemerintah dalam Pengadaan Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta

Pada tahun 2015 PT KAI dan PT Angkasa Pura II akan memulai pembangunan jalur ganda KA Bandara Soekarno-Hatta dari stasiun Batu Ceper ke stasiun Bandara Soekarno-Hatta sepanjang ± 12 km. Pembangunan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta ini dilakukan sebagai tindak lanjut dari Perpres No. 83 tahun 2011 tanggal 2 November 2011 tentang penugasan kepada PT KAI (persero) untuk Menyelenggarakan Prasarana dan Sarana KA Bandara Soekarno-Hatta dan jalur lingkaran Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi. Tujuan pembangunan jalur Bandara ini antara lain untuk meningkatkan pelayanan moda transportasi KA khususnya untuk melayani angkutan penumpang dari Jakarta ke Bandara Soekarno-Hatta melalui Kota Tangerang, yang akan dioperasikan oleh PT Railink, perusahaan patungan antara PT KAI dan PT Angkasa Pura II.

PT KAI (Persero) melalui PT Railink sebagai operator KA cepat bandara akan mengoperasikan 10 train set KA khusus. Masing-masing train set terdiri atas enam kereta atau gerbong dengan jumlah tempat duduk 272. Jumlah kapasitas angkut per hari diperkirakan mencapai 33.728 orang. Terkait dengan pembuatan jalur baru dari Stasiun Batu Ceper sampai dengan jalan M1 Bandara Soekarno-Hatta, kata Bambang, terdapat tim untuk proses pengadaan tanah yang terdiri atas unsur Pemerintah Provinsi Banten, Pemerintah Kota Tangerang, PT KAI, BPN, dan Kantor Jasa Penilai Publik (KJPP) independen Doli Siregar dan rekan serta aparat kewilayahan TNI, kejaksaan, dan kepolisian. Sementara untuk melakukan pembayaran melalui kerja sama dengan bank sindikasi, yakni BRI, BNI, Mandiri, dan BCA. Selama proses pengadaan tanah, lanjut Bambang, PT KAI tetap berpedoman pada UU Nomor 2/2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum. PT KAI memberikan apresiasi kepada masyarakat yang terdampak dengan memberikan peluang menjadi pegawai PT KAI dengan syarat dan ketentuan tetap berlaku.

Untuk mendukung pembangunan sarana dan prasarana KA Bandara Soekarno-Hatta, dilakukan penandatanganan dua perjanjian Kredit (PK), yakni:

1. Antara PT KAI dengan Bank Sindikasi yang terdiri dari BRI, BCA, BNI, dan Mandiri senilai Rp. 1.449.096.152.000 (satu triliun empat ratus empat puluh sembilan miliar sembilan puluh enam juta seratus lima puluh dua ribu rupiah) atau 84% dari total biaya proyek pembangunan prasarana, yang akan dilakukan oleh direktur keuangan PT KAI, Kurniadi Atmosasmito; Direktur Bank BRI, Gatot Mardiwastito; Direktur Bank BCA, Suwignyo Budiman; Direktur Bank BNI, Sutanto; dan Direktur Bank Mandiri, Royke Tumilaar.
2. Antara PT Railink dengan bank Sindikasi yang terdiri dari BRI, BCA, BNI, dan Mandiri senilai Rp. 612.000.000.000 (enam ratus dua belas miliar rupiah) 85% dari total biaya pengadaan sarana KA Bandara Soekarno-Hatta, yang akan dilakukan oleh Direktur PT Railink, Heru Kuswanto; Direktur Bank BRI, Gatot Mardiwastito; Direktur Bank BCA, Suwignyo Budiman; Direktur Bank BNI, Sutanto; dan Direktur Bank Mandiri, Royke Tumilaar.

Dilakukan perjanjian kredit ini merupakan salah satu bentuk komitmen PT KAI terhadap penugasan pemerintah untuk membangun KA Bandara Soekarno-Hatta agar pembangunan prasarana dan sarana KA Bandara Soekarno-Hatta dapat segera selesai sesuai target.

KA Bandara Soekarno-Hatta akan beroperasi dari Stasiun Manggarai ke Stasiun Bandara Soekarno-Hatta melewati Stasiun Sudirman, Duri, dan Batu Ceper sebagai Stasiun pemberhentian. Total jarak yang dilintasi adalah sepanjang 36,3km yang terdiri dari 24,2 km jalur eksisting dan 12,1 km jalur baru. Pembangunan jalur baru ini dilakukan berdasarkan studi kelayakan finansial dan teknis sejak Februari 2013 lalu selesai dilakukan oleh Lembaga Afiliasi Penelitian Industri (LAPI) Institut Teknologi Bandung (ITB); ijin pembangunan yang dikeluarkan Kementerian Perhubungan melalui Surat Keputusan Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI No. HK.601/SK.89/djka/3/14 tanggal 14 Maret 2014; dan kelayakan ijin lingkungan

(AMDAL) yang dikeluarkan oleh Walikota Tangerang No. 660/Kep.326-BPLH/2014 tanggal 25 Agustus 2014 dan Keputusan Walikota Tangerang No. 660/Kep.328-BPLH/2014 tanggal 25 Agustus 2014. Untuk mendukung operasional KA Bandara, PT KAI akan merombak Stasiun Manggarai sebagai salah satu stasiun keberangkatan KA Bandara dengan membangun *underpass* sebagai *passanger crossing*. Nantinya, penumpang KA Bandara akan diarahkan menuju peron khusus untuk penumpang KA Bandara. Selain itu, PT KAI juga membangun Stasiun Sudirman Baru sebagai stasiun khusus KA Bandara (*city air terminal*) yang hanya melayani penumpang dari dan menuju Bandara. PT Railink menargetkan KA Bandara Soekarno-Hatta sudah dapat dioperasikan tahun 2016 (Situs Resmi PT KAI tanggal 20 April 2015).



Gambar 1. Rencana Jalur Kereta Api dari Jakarta Ke Bandara Soekarno-Hatta
(Sumber : Detik.com/ diakses Senin 20/04/2015 14:20 WIB Angga Aliya)

B. Penelitian Relevan

Tabel 2.1 Penelitian Relevan

No.	Nama	Judul	Metode	Hasil
1.	Sentanu Wibowo UNJ 2013	Dampak Dibangunnya Jalan Tol JORR W1 Terhadap Tingkat Kesejahteraan Penduduk	Deskriptif	Hasil analisis menunjukkan peningkatan kesejahteraan terjadi diwilayah Duri Kosambi yaitu Zona II dan III, Rawa Buaya pada Zona II, Cengkareng Barat Zona I,II,III, Cengkareng Timur Zona III. Terjadi penurunan pada wilayah Duri Kosambi di Zona I, Cengkareng Barat Zona II, Cengkareng Timur Zona I.
2.	Ruri Wulandari UNJ 2013	Dampak alih fungsi lahan pertanian menjadi Pasar Induk Kranggot Terhadap Status Sosial ekonomi petani Kel. Sukmajaya Kec. Jombang Kota Cilegon	Deskriptif	Dampak alih fungsi lahan pertanian menjadi Pasar Induk Kranggot mengubah status sosial ekonomi, pekerjaan petani menjadi non petani serta diikuti perubahan jam kerja dan pendapatannya yang dibandingkan dengan saat mereka bekerja sebagai petani.
3.	Dian Azizah 2015	Nurul UNJ Perubahan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Pasca Relokasi Permukiman	Deskriptif	Hasil penelitian menunjukkan wujud perubahan yang paling terlihat yaitu perubahan pada aspek pekerjaan, aspek pemenuhan kebutuhan pokok mengalami penurunan, penghasilan

				menurun, pengeluaran mengalami kenaikan dan status sosial ekonomi mengalami kenaikan.
4.	Bella Fauziah UNJ 2017	Antisipasi Masyarakat Terhadap Penggusuran Permukiman untuk Pengadaan Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang	Deskriptif	Antisipasi yang paling menonjol yaitu rencana pindah tempat tinggal 85,3%. Rencana pindah lokasi tempat tinggal tidak jauh dari tempat tinggal sebelumnya 75,6%. Rencana membeli rumah/tanah 85,4%. Rencana membuka usaha sebesar 82,9%. Rencana memindahkan lokasi tempat bersekolah/kuliah 63,4%. Serta rencana membeli kendaraan untuk kepentingan pendidikan 41,5%.

C. Kerangka Berpikir

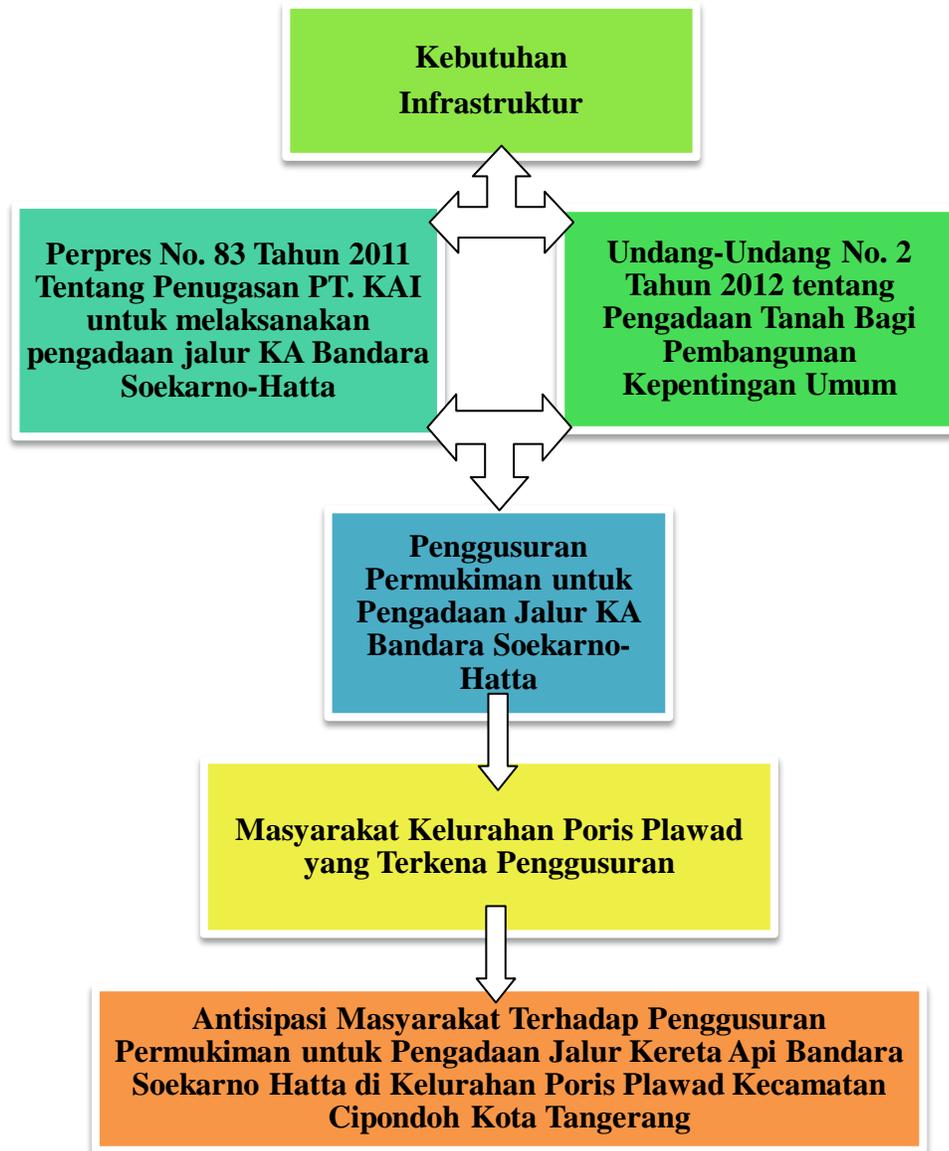
Seiring perkembangan zaman yang semakin canggih, fasilitas sarana dan prasarana sangat diperlukan bagi manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari agar dapat mendukung dan membantu dalam kegiatannya. Untuk itu diperlukan selalu teknologi yang terbaru dalam mencapai kebutuhan manusia. Salah satunya yaitu adalah dengan adanya sarana dan prasarana yang membantu dan memudahkan manusia untuk melakukan aktifitasnya. Maka dari itu, pemerintah berusaha dalam mengadakan sarana dan prasarana untuk kepentingan umum dengan lebih baik bagi masyarakatnya agar dapat memudahkan mobilitas dalam kepentingan umum. Diantaranya menyediakan transportasi umum yang cepat, nyaman, dan aman seperti Kereta Api atau biasa kita dengar dengan PT. KAI (Kereta Api Indonesia).

Dalam mengadakan pembangunan untuk kepentingan umum tidaklah mudah, ada tahapan-tahapan dan aturan-aturan yang harus dijalani pemerintah sesuai dengan peraturan undang-undang. Berdasarkan Peraturan Presiden No.83 Tahun 2011 tentang penugasan PT. Kereta Api Indonesia (KAI) untuk melaksanakan pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Kemudian berdasarkan Undang-Undang No.2 Tahun 2012 tentang pengadaan Tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum yang mengatur cara pemberian ganti rugi lahan untuk pengadaan tanah untuk kepentingan umum.

Pada hal ini pemerintah merencanakan pengadaan jalur kereta api dengan cara penggusuran. Jumlah bidang yang diperlukan untuk pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta adalah 815 bidang tanah seluas ± 36 ha yang meliputi lima kecamatan dan delapan kelurahan. Kelurahan Poris Plawad adalah salah satu daerah yang menjadi rencana penggusuran pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta.

Masyarakat Kelurahan Poris Plawad yang menjadi korban penggusuran harus merencanakan kelanjutan kehidupannya setelah terjadinya penggusuran. Setiap masyarakat mau tidak mau harus merelakan tempat tinggalnya digusur karena untuk kebijakan pemerintah dalam membangun kepentingan umum. Dengan adanya peristiwa yang akan terjadi dalam hidupnya tentunya menimbulkan suatu pandangan, gambaran serta perhitungan dalam merencanakan kehidupan selanjutnya di tempat yang baru. Salah satunya yaitu perhitungan dan gambaran yang akan terjadi seperti; ingin pindah tempat tinggal dimana, ada kemungkinan pindah pekerjaan atau tidak dan sebagainya. Antisipasi masyarakat ini diperlukan agar mereka dapat terus menjalani kehidupannya di daerah yang baru. Tentunya hal ini akan menimbulkan suatu tindakan antisipasi yang berbeda-beda bagi masyarakat korban penggusuran. Sikap tersebut merupakan bentuk antisipasi masyarakat dalam menghadapi penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Mengacu dari masalah tersebut, untuk itu maka peneliti membuat suatu gambaran kerangka berpikir tentang bagaimana antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur

Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang seperti pada gambar dibawah ini.



Gambar 2. Alur Kerangka Berpikir Penelitian

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang. Rencana penelitian ini direncanakan selama bulan Oktober 2016.

C. Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif dengan menyajikan tabel frekuensi dengan presentase. Untuk memperdalam data sekunder, juga digunakan wawancara yang mendalam (*indepth interview*). Dengan metode penelitian tersebut dapat menunjukkan bentuk antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur kereta api bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang. Metode penelitian deskriptif adalah penelitian yang benar-benar hanya memaparkan apa yang terdapat atau terjadi di dalam sebuah kancah, lapangan, atau wilayah tertentu (Arikunto, 2010: 3).

D. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat Kelurahan Poris Plawad yang terkena penggusuran pengadaan jalur kereta api bandara Soekarno-Hatta berjumlah 133 KK. Dari 133KK yang masih menetap berjumlah 70 KK, pengambilan sampel

pada penelitian ini menggunakan teknik *random sampling*. Random Sampling adalah pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu. (Sugiyono, 2012: 93).

Untuk penelitian ini banyaknya sampel yang diambil dengan menggunakan rumus Slovin dalam Bungin (2013: 105) sebagai berikut:

$$\begin{aligned}n &= \frac{N}{N(d)^2+1} \\ &= \frac{70}{70(0,1)^2+1} \\ &= \frac{70}{1,7} \\ &= 41,1\end{aligned}$$

Dari perhitungan rumus diatas maka dihasilkan 41,1 dibulatkan menjadi 41 KK responden sebagai sampel penelitian.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan melalui data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh menggunakan dengan kuesioner atau angket. Angket dapat dilakukan dengan cara memberikan beberapa pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawab. Teknik Pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti dalam memecahkan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

- Kuesioner

Penggunaan kuesioner dilakukan terlebih dahulu dengan membuat instrumennya. Kuesioner ini berisi sejumlah pertanyaan yang bersifat tertutup yang harus diisi oleh responden untuk memperoleh data antisipasi masyarakat terhadap pengrusakan permukiman di Kelurahan Poris Plawad.

2. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari Kantor Kelurahan Poris Plawad, data sekunder ini berupa:
 - Peta Administrasi Kelurahan Poris Plawad
 - Data jumlah penduduk Kelurahan Poris Plawad
 - Data Jumlah penduduk yang terkena penggusuran di Kelurahan Poris Plawad

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif presentatif. Proses analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang diperoleh baik dari kuesioner dan bantuan wawancara. Data yang diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner diolah dengan menampilkan data berbentuk tabel.

Dari tabel yang dihasilkan disertakan analisis secara deskriptif yang akan memaparkan hasil temuan penelitian yang berkaitan dengan bentuk antisipasi masyarakat terhadap penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang.

Adapun instrumen penelitian yang dibuat oleh penulis dalam mengolah data yaitu dengan landasan teori respon yang terdapat pada buku Sosiologi Pendidikan yang ditulis oleh Sanapiah Faisal, buku Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan yang ditulis oleh Notoatmodjo dan Sarwono. Serta, sumber-sumber lainnya yang berasal dari jurnal, skripsi, dan *website*. Berikut ini adalah tabel kisi-kisi instrumen penelitian.

Tabel 3.1 Kisi-Kisi Instrumen Penelitian

Aspek	Indikator	No. Soal
Identitas Responden	- Nama	
	- Jenis Kelamin	
	- Usia	
	- Status Perkawinan	
	- Luas Tanah Terkena Gusur	
	- Status Kepemilikan Surat Tanah	
	- Lama Menetap	
	- Asal Daerah	
	- Pendidikan Terakhir	
	- Pekerjaan	
	- Pendapatan Perbulan	
Kognitif	- Pengetahuan dan persetujuan pengurusan permukiman untuk pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta	1, 2, 3
	- Kesesuaian penetapan ganti rugi lahan dan sistem pembayaran yang ditetapkan oleh pemerintah	4, 5, 6, 7, 8, 9
Psikologis	- Kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan dan saran untuk pemerintah	23, 24
	- Tindakan yang dilakukan terhadap penggusuran	10, 11
Tindakan	Antisipasi Terkait Sosial-Ekonomi	
	- Rencana pindah tempat tinggal	12
	- Gambaran rencana lokasi pindah tempat tinggal	13
	- Perhitungan membeli rumah/tanah	14
	- Gambaran pindah pekerjaan	15
	- Rencana membuka usaha	16
	- Rencana yang dilakukan jika terdapat sisa uang ganti rugi setelah biaya pindah tempat tinggal	17
	Antisipasi Terkait Pendidikan	
	- Jumlah anggota keluarga yang bersekolah/kuliah	18
	- Jarak sekolah/kampus dari tempat tinggal	19
	- Transportasi yang digunakan	20
	- Rencana memindahkan lokasi sekolah/kampus	21
	- Rencana membeli kendaraan untuk kepentingan pendidikan	22

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Wilayah Penelitian

1. Deskripsi Umum Letak, Luas, dan Batas Wilayah

Kelurahan Poris Plawad terletak disebelah timur Kota Tangerang dengan luas wilayah 205 Ha. Wilayah Kelurahan Poris Plawad terdiri dari 12 RW (Rukun Warga) dan 51 RT (Rukun Tetangga). Jarak dari Ibukota Negara sekitar 26 km, jarak dari ibukota provinsi Banten 75 km dan jarak dari Pusat Kota Tangerang sekitar 5 km yang dihubungkan oleh Jalan Negara/ Provinsi/ Kota dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kec. Batu Ceper

Sebelah Timur : Kel. Poris Gaga Baru, Kec. Batu Ceper, Kel. Poris Plawad

Utara, Kec. Cipondoh

Sebelah Selatan : Kel. Poris Plawad Utara, Kec. Cipondoh

Sebelah Barat : Kel. Tanah Tinggi, Kec. Tangerang

(Sumber: Monografi Kelurahan Poris Plawad 2015)

Lihat peta lampiran 1.

2. Kondisi Fisik dan Iklim

Kelurahan Poris Plawad terletak di dataran rendah dengan letak ketinggian dari permukaan laut sekitar 12 m. Kelurahan Poris Plawad merupakan daerah

beriklim tropis yang mempunyai curah hujan rata-rata 144,3 mm/tahun dan temperatur suhu rata-rata sekitar 27° C

3. Kondisi Demografi Kelurahan Poris Plawad

Kelurahan Poris Plawad memiliki total keseluruhan kepala keluarga sebesar 3.680 orang. Jumlah kepala keluarga laki-laki berjumlah 3.422 orang dan jumlah kepala keluarga perempuan berjumlah 218 orang. Angka *sex ratio* pada Kelurahan Poris Plawad berjumlah 122 orang laki-laki yang berarti dalam 100 orang perempuan terdapat 122 orang laki-laki.

Berikut akan memaparkan tabel jumlah penduduk berdasarkan kelompok umur dan jenis kelamin Kelurahan Poris Plawad.

Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur dan Jenis Kelamin Kelurahan Poris Plawad Tahun 2015

No.	Kelompok Umur	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	0-5 tahun	1.229	1.031	2.266
2	6-10 tahun	680	484	1.164
3	11-16 tahun	681	565	1.246
4	17-20 tahun	548	443	991
5	21-25 tahun	569	471	1040
6	26-30 tahun	602	509	1.111
7	31-35 tahun	527	428	955
8	36-40 tahun	465	396	861
9	41-45 tahun	435	369	804
10	46-50 tahun	412	333	745
11	51-55 tahun	400	320	720
12	56-60 tahun	356	308	664
13	61-65 tahun	324	285	609
14	66> tahun	258	190	448
Jumlah		7.486	6.138	13.624

Sumber : Monografi Kelurahan Poris Plawad 2015

Pada tabel 4.1 dapat dilihat usia 0-5 tahun paling besar jumlahnya yaitu sebesar 2.266 orang. Serta usia 66> merupakan paling sedikit jumlahnya yaitu sebesar 448. Kelurahan Prois Plawad didominasi oleh usia produktif 15-64 tahun sebesar 65,6%. Sedangkan untuk usia non produktif 0-14 dan 65> 34,4% dari jumlah penduduk di Kelurahan Poris Plawad. Angka ketergantungan pada Kelurahan Poris Plawad yaitu sebesar 57% artinya setiap 100 orang yang berusia produktif mempunyai tanggungan sebanyak 57 orang yang non produktif.

4. Jenis Penggunaan Lahan

Kelurahan Poris Plawad sebagian besar penggunaan tanahnya diperuntukan untuk perumahan rakyat yaitu 175,58 Ha. Sedangkan peruntukan tanah yang paling sedikit yaitu untuk kuburan dan bangunan pemerintah yaitu berjumlah 1.39 Ha dari luas lahan 205 Ha. Lihat pada tabel 4.2 berikut ini:

Tabel 4.2 Luas Tanah Berdasarkan Penggunaannya Kelurahan Poris Plawad Tahun 2015

No.	Penggunaan Lahan	Luas
1	Perumahan Rakyat	175.58 Ha
2	Perkebunan/Tanah Kosong	5Ha
3	Kawasan Industri	12 Ha
4	Permukiman/ Real Estate	10Ha
5	Kuburan	1.39 Ha
6	Bangunan Pemerintah	1.39 Ha
Jumlah		205 Ha

Sumber: Monografi Kelurahan Poris Plawad 2015

B. Deskripsi Data

1. Deskripsi Identitas Responden

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai antisipasi masyarakat terhadap pengusuran pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang. Data yang diperoleh merupakan hasil dari penyebaran kuesioner tertutup kepada responden sejumlah 41 orang/KK. Data ini disajikan untuk mendeskripsikan identitas responden yang disajikan dalam bentuk tabel berikut ini:

Jenis Kelamin

Pada penelitian dilapangan dari 41 orang responden terdapat 24 jenis kelamin laki-laki 58,5% dan 17 jenis kelamin perempuan 41,5%. Responden yang didapat pada penelitian dilapangan didominasi oleh jenis kelamin laki-laki dikarenakan sasaran sampel penelitian adalah KK maka sebagai Kepala Keluarga terbanyak yaitu laki-laki, sedangkan yang wanita terdapat yang status janda serta ada yang diwakili istrinya karena suaminya yang menjadi kepala keluarga sedang tidak berada dirumah.

Perhatikan tabel 4.3 berikut:

Tabel 4.3 Jenis Kelamin Responden

No.	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Laki-Laki	24	58,5%
2	Perempuan	17	41,5%
Jumlah		41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Usia Responden

Usia merupakan salah satu karakteristik penduduk yang sangat penting. Pada hasil penelitian di lapangan usia 40-49 adalah jumlah yang paling banyak yaitu 41,5% berjumlah 17 orang. Sedangkan jumlah responden terkecil usia ≥ 60 tahun yaitu 4,9% berjumlah 2 orang. Perhatikan tabel 4.4 berikut:

Tabel 4.4 Usia Responden

No.	Usia	Frekuensi	Persentase
1	30-39	12	29,2%
2	40-49	17	41,5%
3	50-59	10	24,4%
4	≥ 60	2	4,9%
	Jumlah	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.4 dapat diketahui bahwa responden usia 30-49 lebih banyak ditemukan pada penelitian lapangan, sedangkan responden pada usia $50 >$ lebih sedikit dari hasil penelitian lapangan. Dari uraian tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa responden didominasi oleh kelompok umur produktif. Sebagian besar responden merupakan kepala keluarga yang aktif bekerja mencari nafkah.

Luas Tanah Terkena Gusur

Pada hasil penelitian dilapangan luas tanah 1m-100m merupakan jumlah yang paling banyak yaitu 63,4% yang berjumlah 26 orang. Sedangkan luas tanah $>300m$ merupakan jumlah yang terkecil yaitu 7,3% berjumlah 3 orang. Perhatikan tabel 4.5 berikut:

Tabel 4.5 Luas Tanah Terkena Gusur

No.	Luas tanah Terkena Gusur(m²)	Frekuensi	Persentase
1	1-100	26	63,4%
2	101-200	10	24,4%
3	201-300	2	4,9%
4	>300	3	7,3%
Jumlah		41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Pada tabel 4.5 menunjukkan luas tanah yang terkena gusur 1-200 m² merupakan yang paling banyak ditemukan pada penelitian di lapangan. Sebagian besar tanah yang terkena gusur merupakan bangunan rumah yang luas lahannya berkisar <200m². Sedangkan luas tanah >200m² paling sedikit ditemukan pada penelitian dilapangan. Hanya beberapa warga yang masih mempunyai lahan yang luas. Dalam kategori >200m², biasanya tanah ini berupa warisan berbentuk tanah kosong, sawah, dan rumah. Serta kepemilikannya didominasi oleh penduduk asli masyarakat Kelurahan Poris Plawad.

Status Kepemilikan Surat Tanah

Status kepemilikan surat tanah merupakan hal yang penting dan wajib bagi seseorang yang mempunyai tanah atau bangunan. Hal ini adalah sebagai barang bukti yang kuat dimata hukum sebagai pemilik yang sah. Berikut tabel status kepemilikan surat tanah responden:

Tabel 4.6 Status Kepemilikan Surat Tanah

No.	Satus Kepemilikan Surat Tanah	Frekuensi	Persentase
1	AJB	26	63,4%
2	Girik	10	24,4%
3	SHM	5	12,2%
	Jumlah	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.6 dapat dilihat pemilik surat AJB (Akta Jual Beli) lebih banyak didapatkan pada penelitian lapangan yaitu 63,4% atau sama dengan 26 orang responden. Hal ini dikarenakan sudah banyak tanah yang dibeli oleh kaum pendatang maupun penduduk asli dari pemilik lahan terdahulu namun belum diurus sampai menjadi sertifikat. Kemudian surat Girik 24,4% atau sama dengan 10 orang responden yang memiliki girik merupakan tanah warisan dari orang tuanya terdahulu. Serta, SHM (Sertifikat Hak Milik) sebanyak 12,2% atau sama dengan 5 orang responden. Hal ini disebabkan kurangnya keinginan masyarakat dalam pengurusan surat SHM yang menurut mereka biaya pengurusan yang tergolong mahal serta proses yang lama dan “ribet” serta tidak adanya perbedaan harga ganti rugi lahan mengenai kepemilikan surat tanah. Kepemilikan surat SHM pada penelitian sangat rendah, padahal SHM sebagai alat pembuktian yang kuat dalam membuktikan kepemilikan hak atas tanah. Sertifikat menjamin secara hukum bahwa orang yang tercantum dalam sertifikat hak atas tanah merupakan pemiliknya.

Lama Menetap

Berdasarkan indikator lama menetap, didapatkan responden yang lama menetap >20 tahun banyak ditemukan pada penelitian di lapangan yaitu sebanyak 30 orang atau sama dengan 73,2% dari 41 orang sampel penelitian.

Perhatikan tabel 4.7 berikut ini:

Tabel 4.7 Lama Responden Menetap

No.	Lama Responden Menetap	Frekuensi	Persentase
1	<5 Tahun	0	0%
2	>5-20 Tahun	11	26,8%
3	>20 Tahun	30	73,2%
Jumlah		41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Berdasarkan tabel 4.7 dapat diketahui lama menetap responden >20 tahun merupakan yang paling banyak ditemukan pada penelitian yaitu sebesar 73,2% atau sama dengan 30 orang responden. Hal ini disebabkan sebagian besar dari responden adalah penduduk asli daerah Kelurahan Poris Plawad yang sejak lahir telah tinggal di daerah tersebut. Selanjutnya, untuk lama responden menetap >5-20 tahun didapatkan 11 orang atau sama dengan 26,8%. Pada golongan ini sebagian besar adalah kaum pendatang yang bekerja di daerah ini atau menikah dengan penduduk asli Kelurahan Poris Plawad yang sudah membeli tanah atau rumah di daerah tersebut.

Status Penduduk Responden

Status penduduk responden disini dimaksudkan untuk mengetahui responden merupakan penduduk asli wilayah terbut ataukah pendatang. Untuk lebih jelasnya perhatikan tabel 4.8 berikut:

Tabel 4.8 Status Penduduk Responden

No.	Status Penduduk	Frekuensi	Persentase
1	Penduduk Asli	30	73,2%
2	Pendatang	11	26,8%
	Jumlah	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.8 dapat dilihat bahwa penduduk asli lebih banyak ditemukan pada penelitian di lapangan yaitu 73,2% atau sama dengan 30 orang. Sedangkan kaum pendatang ditemukan 26,8% atau sama dengan 11 orang. Hal ini menunjukkan bahwa responden didominasi oleh penduduk asli Kelurahan Poris Plawad.

Pendidikan Terakhir

Pada dasarnya pendidikan dibedakan menjadi dua yaitu pendidikan formal dan pendidikan nonformal di luar sekolah. Dalam penelitian ini hanya membahas tentang pendidikan formal saja. Pendidikan dalam penelitian ini adalah jenis atau tingkat pendidikan yang pernah ditempuh oleh seseorang yang diukur dengan ijazah terakhir yang diperoleh /dimiliki. Untuk lebih jelas dapat dilihat dalam tabel 4.9 berikut:

Tabel 4.9 Pendidikan Terakhir Responden

No.	Usia	Frekuensi	Persentase
1	SD	3	7,3%
2	SMP	7	17,1%
3	SMA	28	68,3%
4	D3	1	2,4%
5	S1	2	4,9%
	Jumlah	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Berdasarkan tabel 4.9 dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan responden yang didapatkan pada penelitian di lapangan tertinggi yaitu lulusan SMA 68,3 % atau sama dengan 28 orang dari 41 orang jumlah responden. Hal ini menjadi keterkaitan dengan pekerjaan responden yang didominasi sebagai karyawan di suatu pabrik yang mempunyai syarat minimal tamatan SMA. Setelah itu lulusan SMP 17,1% atau sama dengan 7 orang. Lulusan SD 7,3% atau sama dengan 3 orang. Kemudian lulusan S1 4,9% atau sama dengan 2 orang. Paling sedikit yaitu lulusan D3 yaitu 1 orang dari total keseluruhan 41 orang responden. Tingkat pendidikan pada responden sudah terbilang baik, karena tidak ditemukan responden yang tidak bersekolah, semua responden pernah menempuh pendidikan.

Pekerjaan

Jenis Pekerjaan suatu penduduk mencerminkan perkembangan ekonomi dan keadaan sosial wilayah yang bersangkutan. Berikut ini adalah tabel jenis pekerjaan responden di Kelurahan Poris Plawad yang didapat dari hasil penelitian.

Tabel 4.10 Pekerjaan Responden

No	Pekerjaan	Frekuensi	Peresentase
1	Buruh	3	7,3%
2	Wiraswasta	6	14,6%
3	PNS	4	9,8%
4	POLRI/TNI	1	2,4%
5	Pedagang	8	19,5%
6	Karyawan Swasta	12	29,3%
7	Pensiunan	2	4,9%
8	Ibu Rumah Tangga	5	12,2%
Jumlah		41	100%

Sumber : Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.10 dapat dilihat bahwa jenis pekerjaan karyawan swasta lebih banyak ditemukan pada penelitian yaitu 12 orang atau sama dengan 29,3% hal ini dikarenakan lokasi penelitian berdekatan dengan kawasan industri sehingga banyak yang bekerja di pabrik-pabrik tersebut. Kemudian pekerjaan selanjutnya yaitu pedagang berjumlah 8 orang atau sama dengan 19,5%, pedagang di sini yaitu berdagang dipasar seperti pakaian, sayuran, buah-buahan. Selanjutnya pekerjaan wiraswasta berjumlah 14,6% atau sama dengan 6 orang, wiraswasta di sini yang membuka usaha. Pada penelitian ditemukan usaha seperti warung sembako, sayuran, bengkel motor dan kuliner. Selanjutnya pekerjaan ibu rumah tangga sebesar 12,2% atau sama dengan 5 orang. Lalu, pekerjaan sebagai PNS sebesar 9,8% atau sama dengan 4 orang. Lalu, pekerjaan buruh sebesar 7,3 % atau sama dengan 3 orang, buruh di sini seperti buru cuci, dan jasa mengasuh anak. Kemudian, pensiunan sebanyak 4,9% sama dengan 2 orang. Dan terakhir TNI/POLRI sebanyak 2,4% sama dengan 1 orang. Jumlah tersebut dari total keseluruhan 41 responden yang ditemukan saat penelitian lapangan.

Pendapatan Perbulan

Pendapatan merupakan salah satu indikator yang menentukan keadaan ekonomi seseorang. Berikut tabel pendapatan perbulan yang didapat dari hasil penelitian:

Tabel 4.11 Pendapatan Perbulan Responden

No.	Pendapatan Perbulan	Frekuensi	Persentase
1	1.000.000 - 3.000.000	8	19,5%
2	3.000.000 – 5.000.000	22	53,6%
3	>5.000.000	11	26,9%
Jumlah		41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.11 dapat dilihat bahwa pendapatan perbulan terbanyak yang didapat dari hasil penelitian yaitu 3.000.000–5.000.000 sebesar 53,6% atau sama dengan 22 orang, hal ini didapatkan pada responden yang bekerja sebagai karyawan swasta, PNS, POLRI/TNI dan sebagian pedagang. Pada karyawan Swasta hal ini dikarenakan di daerah Kelurahan Poris Plawad mempunyai nilai Upah Minimum Regional (UMR) Rp.3.295.075 perbulan. Kemudian PNS dan POLRI/TNI yang mempunyai gaji sesuai dengan golongannya. Serta, pedagang yaitu yang berjualan gado-gado, ketoprak, bubur ayam dan warung kopi dari rata-rata jumlah penghasilannya perbulan. Selanjutnya, >5.000.000 sebesar 26,9% sama dengan 11 orang, ini terjadi pada sebagian responden yang mempunyai pekerjaan sebagai wiraswasta, pedagang dan ibu rumah tangga. Pada penelitian ini didapatkan wiraswasta yang berdagang kuliner seperti masakan padang, warteg, warung sembako, bengkel, pedagang buah, pedagang sayur, dan pedagang pakaian. Kemudian, 1.000.000-3.000.000 sebesar 19,5% sama dengan 8 orang merupakan yang paling sedikit, hal ini didapatkan pada responden yang menjadi buruh dan sebagian wiraswasta, buruh disini tergolong seperti buruh cuci, mengasuh anak dan menjadi pembantu rumah tangga. Kemudian wiraswasta yang mempunyai usaha berdagang minuman dan makanan ringan, Jumlah tersebut dari total keseluruhan 41 responden yang di temukan saat penelitian lapangan.

2. Antisipasi Masyarakat Terhadap Penggusuran Permukiman untuk Pengadaan Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad

Antisipasi masyarakat terhadap penggusuran pengadaan jalur kereta api Soekarno-Hatta dibagi menjadi 3 aspek, yaitu afektif, psikologis, dan tindakan. Berikut ini adalah hasil penelitian antisipasi masyarakat terhadap penggusuran pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang dari aspek afektif.

a) Aspek Afektif

Aspek afektif pada penelitian ini meliputi pemahaman atau pengetahuan masyarakat terhadap rencana penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta, pengetahuan lahan yang dimiliki menjadi wilayah penggusuran, serta persetujuan pembangunan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta yang direncanakan oleh pemerintah. Dibawah ini merupakan tabel indikator mengenai pengetahuan responden terhadap rencana penggusuran.

Tabel 4.12 Pengetahuan Responden Terhadap Rencana Penggusuran

Pengetahuan Rencana Penggusuran	Frekuensi	Persentase
Ya	41	100%
Tidak	0	0%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.12 dapat diketahui bahwa 100% responden telah mengetahui tentang adanya rencana penggusuran permukiman untuk dijadikan sebagai jalur rel kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Hal ini dikarenakan sudah lebih dari 3 tahun terakhir informasi ini diberitahukan oleh pemerintah kepada responden. Sehingga semua responden mempunyai pengetahuan tentang rencana penggusuran lahan untuk pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta.

Selanjutnya mengenai pengetahuan responden terhadap tempat tinggalnya yang menjadi daerah penggusuran menunjukkan bahwa 100% atau sama dengan semua responden mengetahui bahwa lahannya berada di daerah rencana penggusuran pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Hal ini terkait dengan informasi yang telah diterima responden terhadap rencana pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta yang sudah lebih dari 3 tahun terakhir. Sehingga semua responden mempunyai pengetahuan terhadap lahannya yang menjadi daerah rencana penggusuran lahan untuk pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta.

Pembahasan selanjutnya mengenai persetujuan responden terhadap rencana dibangunnya jalur kereta api Bandara-Soekarno-Hatta. Pada penelitian lapangan didapatkan semua responden atau sama dengan 100% menyetujui dibangunnya jalur KA Bandara Soekarno-Hatta. Berikut ini merupakan alasan persetujuan responden terhadap pembangunan pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta.

Tabel 4.13 Alasan Persetujuan Responden Dibangunnya Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta

Alasan Persetujuan Dibangunnya Jalur KA Bandara Soekarno-Hatta	Frekuensi	Persentase
Membantu mengatasi kemacetan	22	53,6%
Membantu menghemat waktu	18	44%
Lain-lain	1	2,4%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.13 dapat diketahui alasan yang paling banyak terdapat pada membantu mengatasi kemacetan yaitu sebesar 53,6% atau sama dengan 22 orang responden. Menurut mereka dengan adanya pembangunan jalur KA menuju Bandara Soekarno-Hatta merupakan suatu rencana yang baik dalam solusi kemacetan. Dimana, biasanya mereka melakukan perjalanan lebih awal untuk prediksi kemacetan di jalan agar tidak terlambat sampai Bandara Soekarno-Hatta. Sehingga, dengan menggunakan kereta api akan bebas dari kemacetan untuk sampai ke Bandara Soekarno-Hatta.

Kemudian terdapat 44% atau sama dengan 18 orang yang setuju mempunyai alasan membantu menghemat waktu diperjalanan. Sehingga lebih efisien dalam waktu perjalanan yang dapat disesuaikan dengan jadwal penerbangan dikarenakan sifat moda transportasi kereta api dikenal dengan “*on time*” atau tepat waktu. Selanjutnya terdapat 2,4% atau sama dengan 1 orang menjawab setuju dengan alasan memberikan kenyamanan dan

keamanan jika menggunakan kereta api. Hal ini menunjukkan kebijakan pemerintah dalam membangun jalur KA Bandara Soekarno-Hatta mendapatkan respon yang positif di masyarakat Kelurahan Poris Plawad.

b) Aspek Psikologis

Aspek psikologis yaitu menyangkut sikap, perasaan, emosi, dan suasana saat individu berada. Hal ini meliputi pendapat responden terhadap kesesuaian penetapan harga ganti rugi lahan dan sistem pembayaran yang ditetapkan oleh pemerintah. Kemudian, kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan serta, saran responden untuk pemerintah terkait dengan kebijakan umum. Pada pembahasan berikut akan memaparkan aspek psikologis meliputi pendapat responden terhadap cara perhitungan pemerintah dalam menetapkan ganti rugi.

Tabel 4.14 Pendapat Responden Terhadap Cara Menetapkan Harga Ganti Rugi Oleh Pemerintah

Cara Penetapan Harga Ganti Rugi Oleh Pemerintah	Frekuensi	Persentase
Jumlah secara menyeluruh tidak ada penjelasan	27	65,8%
Harga dibedakan melihat lokasi keberadaan/peruntukan tanah	14	34,2%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.14 dapat diketahui menurut pendapat responden terhadap cara penetapan harga ganti rugi oleh pemerintah, sebagian besar responden (65,8%) sama dengan 27 orang menyatakan jumlah secara menyeluruh tidak ada penjelasan. Selanjutnya, terdapat 34,2 % atau sama dengan 14 orang responden menyatakan sistem pembayaran ganti kerugian yang ditetapkan oleh pemerintah yaitu harga dibedakan melihat lokasi keberadaan/peruntukan tanah. Pendapat ini disebabkan ketika dilaksanakan musyawarah yang

diadakan di kantor Kelurahan Poris Plawad, proses musyawarah yang terjadi tidak ada komunikasi dua arah. Pemerintah sudah menetapkan harga ganti rugi yang akan diberikan dan masyarakat harus menerima harga ganti rugi yang ditawarkan itu. Mereka diberikan amplop tertutup yang berisikan surat ganti rugi yang ditetapkan. Surat yang diberikan kepada responden berisi total luas tanah dan bangunan yang terkena gusur serta jumlah ganti rugi yang ditetapkan. Sehingga musyawarah yang dilakukan ini terkesan hanya mekanisme formal saja, dilaksanakan namun kurang memperhatikan aspirasi pemilik tanah sehingga akhirnya setelah kegiatan berjalan muncul keberatan dari pemilik tanah.

Menurut hasil penelitian sebagian besar responden menginginkan pemerintah memberikan penjelasan secara rinci terhadap harga tanah dan harga bangunan yang digusur per meter persegi dan adanya kesepakatan harga terlebih dahulu terhadap para korban penggusuran. Serta responden menginginkan adanya perbedaan harga terhadap status kepemilikan surat-surat tanah seperti yang memiliki SHM (Sertifikat Hak Milik) mempunyai harga yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang mempunyai AJB dan Girik karena mereka yang mempunyai SHM merasa tidak adil dikarenakan mereka telah mengeluarkan biaya untuk mengurus AJB menjadi SHM. Sehingga tidak menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakadilan seperti yang responden rasakan saat ini.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah.

Tabel 4.15 Ganti Rugi yang Ditetapkan Pemerintah

Ganti Rugi yang Ditetapkan Pemerintah	Frekuensi	Persentase
<Rp. 100.000.000	2	4,9%
Rp. 100.000.000- Rp. 500.000.000	24	58,5%
Rp. 500.000.000- 1.000.000.000	7	17,1%
>Rp. 1.000.000.000	8	19,5%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.15 jumlah ganti rugi lahan yang di tetapkan pemerintah kepada responden diketahui bahwa 58,5% atau sama dengan 24 orang diberikan ganti rugi Rp. 100.000.000 – Rp. 500.000.000. Selanjutnya terdapat 19,5% atau sama dengan 8 orang diberikan ganti rugi >Rp. 1.000.000.000. Kemudian terdapat 17,1% atau sama dengan 7 orang yang diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000 - Rp. 1.000.000.000. serta terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang yang diberikan ganti rugi sebesar < Rp. 100.000.000. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan perhitungan terhadap jumlah luas tanah yang terkena gusur serta posisi lahan yang berada di depan jalan raya dibedakan dengan yang berada di dalam gang sehingga mempengaruhi harga ganti rugi. Rata-rata harga tanah yang berada di dalam gang di hargai Rp. 2.600.000/m² sedangkan yang berada di jalan raya di hargai Rp. 4.500.000/m². Masyarakat yang tidak setuju dengan harga ganti rugi yang sudah ditetapkan pemerintah menuntut ganti rugi lahan dengan harga Rp. 20.000.000/m².

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai kesepakatan responden terhadap ganti rugi lahan.

Tabel 4.16 Pendapat Responden Terhadap Kesepakatan Ganti Rugi

Pendapat Responden Terhadap Kesepakatan Ganti Rugi	Frekuensi	Persentase
Ya Sepakat	2	4,9%
Tidak Sepakat	39	95,1%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari table 4.16 dapat diketahui sebagian besar responden (95,1%) atau sama dengan 39 orang tidak sepakat dengan ganti rugi lahan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Responden yang tidak sepakat beralasan paling banyak karena harga yang tidak sesuai. Sedangkan yang sepakat terhadap ganti rugi lahan yang ditetapkan oleh pemerintah berjumlah 4,9% atau sama dengan 2 orang dengan alasan harga yang sesuai dan tanah tidak terpakai masing-masing sebanyak 2,4% atau sama dengan 1 orang.

Dari hasil penelitian tersebut didapatkan bahwa ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah tidak sesuai dengan keinginan masyarakat. Awalnya masyarakat hanya diberikan informasi untuk berkumpul di kantor Kelurahan Poris Plawad untuk pemberitahuan harga ganti rugi dan diberikan amplop yang masing-masing berisikan harga penetapan ganti kerugian. Jika yang setuju mereka ambil amplop tersebut sedangkan yang tidak setuju mengembalikan amplop yang dibagikan tersebut. Tidak adanya musyawarah yang terbuka terlebih dahulu dan tidak adanya rincian terhadap ganti rugi lahan /m². Kemudian yang menjadi persoalan manakala masyarakat korban penggusuran menuntut besarnya ganti rugi berdasarkan harga pasar karena hal ini dinilai layak olehnya. Sedangkan pemerintah yang memerlukan tanah menetapkan ganti berdasarkan Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) Pajak Bumi Bangunan (PBB) tahun terakhir karena hal ini sesuai dengan pasal 15 ayat 1 Perpres No.36 Tahun 2005. Kalau perhitungan ganti rugi atas tanah

didasarkan atas NJOP terakhir, maka hal ini kurang memberikan penghargaan terhadap masyarakat korban penggusuran karena NJOP PBB sangat jauh dari harga pasar. Hal ini lah yang menjadikan sebagian besar masyarakat tidak sepakat terhadap ganti rugi yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Tabel berikutnya akan memaparkan status responden terhadap penerimaan ganti rugi apakah sudah menerima ganti rugi atau belum.

Tabel 4.17 Status Responden Terhadap Penerimaan Ganti Rugi

Status Penerimaan Ganti Rugi	Frekuensi	Persentase
Belum Menerima	39	95,1%
Sudah Menerima	2	4,9%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari data tabel 4.17 dapat diketahui bahwa 95,1% responden belum menerima uang hasil ganti rugi lahan dari pemerintah. Sebagian besar dikarenakan belum adanya kesepakatan harga antara masyarakat dan pemerintah. Masyarakat yang belum menerima adalah mereka yang tidak setuju dengan ganti rugi yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Sedangkan yang sudah menerima sebanyak 4,9% atau sama dengan 2 orang dimana mereka telah mencapai kesepakatan harga ganti rugi dengan pemerintah. Namun mereka masih diberikan izin untuk tinggal di rumah tersebut dan diberikan batas waktu hingga 3 bulan dari waktu penerimaan ganti rugi untuk mencari pengganti tempat tinggal yang baru.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai pendapat responden terhadap ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah.

Tabel 4.18 Kecukupan Ganti Rugi untuk Mendapatkan Pengganti Tempat Tinggal

Kecukupan Ganti Rugi untuk Mendapatkan Pengganti Tempat Tinggal	Frekuensi	Persentase
Ya Cukup	1	2,4%
Tidak Cukup	26	63,4%
Belum Tahu	14	34,2%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari data tabel 4.18 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden (63,4%) atau sama dengan 26 orang menjawab tidak cukup. Hal ini dikarenakan menurut masyarakat ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah tidak sesuai dengan keinginan mereka. Menurut mereka harga yang dibayarkan terlalu murah sehingga tidak cukup untuk mendapatkan pengganti tempat tinggal yang sesuai dengan keinginan. Masyarakat berpendapat jangankan untuk membeli yang lebih bagus, membeli yang sama seperti tempat tinggal mereka saja belum cukup. Kemudian terdapat 34,2% atau sama dengan 14 orang responden menjawab belum tahu apakah ganti rugi yang sudah ditetapkan oleh pemerintah sudah cukup atau belum untuk mendapatkan pengganti tempat tinggal. Mereka masih bingung ingin pindah dimana sehingga belum mengetahui pasaran harga rumah yang baru sehingga belum tahu apakah uang ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah cukup atau tidak untuk mendapatkan pengganti tempat tinggal. Serta terdapat 2,4% atau sama dengan 1 orang responden menjawab cukup untuk mendapatkan pengganti tempat tinggal dari harga yang ditetapkan.

Berdasarkan penelitian untuk indikator pendapat responden terhadap kesesuaian sistem pembayaran ganti rugi yang dilakukan oleh pemerintah, semua responden (100%) menyatakan tidak sesuai dengan keinginannya.

Berikut ini akan membahas tentang alasan dari pendapat responden terhadap sistem pembayaran ganti rugi oleh pemerintah.

Tabel 4.19 Alasan Ketidaksesuaian Pembayaran Ganti Rugi Oleh Pemerintah

Alasan Ketidaksesuaian Sistem Pembayaran Ganti Rugi Oleh Pemerintah	Frekuensi	Persentase
Perhitungan Tidak Jelas	37	90,2%
Proses pembayaran lama dan “ribet”	3	9,8%
Lain-lain	0	0%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Berdasarkan tabel 4.19 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden (90,2%) atau sama dengan 37 orang beralasan tidak sesuai karena perhitungan yang tidak jelas. Mereka menyatakan tidak ada kejelasan harga tanah dan bangunan permeter persegi dihargai berapa, hanya ada jumlah luas tanah dan bangunan yang terkena gusur dan harga yang sudah ditetapkan menjadi harga ganti rugi. Hal inilah yang menjadi penyebab utama masyarakat di Kelurahan Poris Plawad menyatakan ketidaksesuaian terhadap sistem pembayaran ganti rugi yang dilakukan oleh pemerintah. Sementara itu terdapat pula 9,7% atau sama dengan 4 orang responden tidak sesuai karena proses pembayaran memakan waktu lama dan “ribet”.

Selanjutnya akan membahas mengenai kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan masyarakat serta saran dari masyarakat dimana sebagai masukan untuk pemerintah jika ingin mengadakan kebijakan umum dengan mengadakan pengusuran permukiman agar dapat membuat masyarakat senang dan tidak merasa dirugikan. Selanjutnya merupakan tabel mengenai kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan masyarakat.

Tabel 4.20 Kesesuaian Kebijakan Pemerintah dengan Harapan Responden

Kesesuaian Kebijakan Pemerintah dengan Harapan Responden	Frekuensi	Persentase
Ya Sesuai	34	82,9%
Tidak	7	17,1%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.20 dapat diketahui terdapat sebagian besar dari responden yaitu 82,9% atau sama dengan 34 orang responden menyatakan sesuai dengan harapan mereka terhadap kebijakan pemerintah dalam mengadakan pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Mereka juga menginginkan adanya moda transportasi yang cepat, aman, nyaman dan bebas macet untuk sampai ke Bandara Soekarno-Hatta. Sementara terdapat 17,1% atau sama dengan 7 orang responden menyatakan tidak sesuai dengan harapan mereka dalam membangun jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta. Alasan mereka karena merasa tidak menggunakan moda transportasi ke Bandara sehingga merasa tidak perlu adanya pembangunan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta.

Tabel berikutnya memaparkan mengenai saran responden untuk pemerintah berkaca dari pengalaman terhadap masalah pengurusan pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta agar kedepannya tidak memiliki kendala dalam proses pengurusan untuk kebijakan pemerintah.

Tabel 4.21 Saran Responden Untuk Pemerintah

Saran Responden Untuk Pemerintah	Frekuensi	Persentase
Penjelasan secara rinci terhadap pembayaran ganti rugi	9	22%
Pengganti tempat tinggal yang sesuai	3	7,3%
Adanya musyawarah sampai adanya kesepakatan	29	70,7%
Lain-lain	0	0%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Berdasarkan tabel 4.21 terdapat 70,7% atau sama dengan 29 orang responden menyatakan harus adanya musyawarah terlebih dahulu sampai adanya kesepakatan antara masyarakat dan pemerintah. Kemudian terdapat 22% atau sama dengan 9 orang responden menyatakan adanya penjelasan secara rinci terhadap pembayaran ganti rugi, sehingga jelas dan tidak menimbulkan kebingungan terhadap harga yang ditetapkan. Serta, terdapat 7,3% atau sama dengan 3 orang responden menyatakan diberikan pengganti tempat tinggal yang sesuai. Dalam hal tersebut dapat kita simpulkan sebagian besar masyarakat menyarankan agar adanya musyawarah terlebih dahulu sampai adanya kata kesepakatan antara kedua belah pihak, agar kedepannya tidak memiliki kendala dalam proses pengadaan tanah untuk kebijakan pemerintah.

3. Aspek Tindakan

Pada aspek tindakan membahas hal yang berkenaan dengan masalah melaksanakan suatu stimulus. dalam hal ini akan dibahas mengenai tindakan atau perhitungan yang akan terjadi setelah terjadi penggusuran yang akan dilakukan oleh responden. Bagaimana bentuk tindakan antisipasi masyarakat

terhadap rencana penggusuran serta gambaran dan perhitungan yang akan dilakukan. Dari gambaran dan perhitungan yang akan terjadi di kelompokan dalam 2 klasifikasi berdasarkan sosial-ekonomi dan pendidikan.

Tabel berikut ini akan memaparkan mengenai tindakan yang pernah dilakukan responden terhadap penggusuran.

Tabel 4.22 Tindakan yang Pernah Dilakukan Responden Terhadap Penggusuran

Tindakan yang Pernah Dilakukan Responden Terhadap Penggusuran	Frekuensi	Persentase
Berdemo dan mengambil langkah hukum	39	95,1%
Menerima uang ganti rugi yang sudah ditetapkan	2	4,9%
Lain-lain	0	0%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.22 diketahui sebagian besar responden (95,1%) atau sama dengan 39 orang menyatakan tindakan yang sudah dilakukan dalam menanggapi penggusuran yaitu dengan berdemo dan mengambil langkah hukum. Hal ini dikarenakan banyaknya respon penolakan masyarakat terhadap pemerintah yang mereka rasakan tidak adil dalam penghitungan harga ganti rugi. Menurut mereka harga ganti rugi yang ditetapkan tidak sesuai dengan apa yang mereka inginkan. Hal ini menyebabkan masyarakat yang tidak menerima mengambil tindakan dengan cara berdemo dan mengambil langkah hukum. Selain itu terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang responden menyatakan tindakan yang sudah dilakukan dalam menanggapi penggusuran yaitu telah menerima uang ganti rugi yang sudah ditetapkan oleh pemerintah, karena menurut mereka harga sudah sesuai dan ada pula yang menerima karena memang sedang membutuhkan.

Tabel berikut ini akan membahas mengenai tindakan atau langkah responden selanjutnya dari hasil putusan pengadilan.

Tabel 4.23 Langkah Responden Selanjutnya dari Hasil Putusan Pengadilan

Langkah Selanjutnya dari Hasil Putusan Pengadilan	Frekuensi	Persentase
Tetap menetap sampai harga yang disepakati	23	56%
Mengajukan banding	3	7,3%
Mengalah menerima ganti rugi yang ditetapkan	13	31,7%
Lain-lain	2	4,9%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.23 terdapat 56% atau sama dengan 23 orang responden memilih tetap menetap sampai harga yang disepakati sebagai bentuk langkah selanjutnya jika tuntutan ke pengadilan negeri kalah. Selanjutnya terdapat 31,7% atau sama dengan 13 orang responden memilih mengalah menerima ganti rugi yang sudah ditetapkan jika tuntutan ke pengadilan negeri kalah. Mereka yang memilih mengalah menerima uang ganti rugi yang ditetapkan merasa sudah “capek” dalam menghadapi masalah pengurusan ini. Mereka merasa sudah banyak keluar modal dalam pengurusan untuk memperjuangkan harga ganti rugi agar sesuai dengan keinginannya. Kemudian terdapat 7,3% atau sama dengan 3 orang responden memilih mengajukan banding jika hasil dari pengadilan negeri kalah. Serta, 4,9% atau sama dengan 2 orang responden menyatakan tidak pernah mengikuti langkah-langkah tersebut. Dari hasil penelitian tersebut dapat diketahui sebagian besar responden memilih bertahan dan memperjuangkan tuntutan ganti rugi agar sesuai dengan keinginannya. Sedangkan responden yang lain lebih memilih mengalah menerima ganti rugi yang ditetapkan karena merasa sudah terlalu lama dan memilih menyerah.

Antisipasi Terkait Sosial-Ekonomi

Tabel berikutnya akan memaparkan sebaran rencana pindah tempat tinggal responden

Tabel 4.24 Sebaran Rencana Pindah Tempat Tinggal

Gambaran Rencana Pindah Tempat Tinggal	Frekuensi	Persentase
Ya Ada	35	85,3%
Tidak Ada	2	4,9%
Belum Tahu	4	9,8%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari hasil tabel 4.24 dapat diketahui bahwa terdapat 85,3% atau sama dengan 35 orang responden telah memiliki gambaran untuk pindah tempat tinggal setelah menerima uang ganti rugi dari pemerintah. Hal ini dikarenakan tempat tinggal dan luas lahan yang mereka miliki semuanya menjadi wilayah penggusuran. Kemudian terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang responden menyatakan tidak ada gambaran untuk pindah tempat tinggal setelah menerima uang ganti rugi, karena mereka masih memiliki lahan yang tersisa dari hasil pengukuran wilayah penggusuran. Serta, terdapat 9,8% atau sama dengan 4 orang responden menjawab belum tahu, terhadap gambaran untuk pindah tempat tinggal atau tidak. Pada hal ini responden menyatakan masih bingung karena belum adanya kejelasan ganti rugi lahan dari pemerintah.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai gambaran rencana lokasi pindah tempat tinggal responden.

Tabel 4.25 Rencana Lokasi Pindah Tempat Tinggal

Gambaran Rencana Lokasi Pindah Tempat Tinggal	Frekuensi	Persentase
Disekitar daerah rumah (tidak jauh dari tempat tinggal lama)	31	75,6%
Pindah ke daerah asal	3	7,3%
Pindah Kota/Provinsi	2	4,9%
Belum Tahu	5	12,2%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.25 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden (75,6%) atau sama dengan 31 orang memilih gambaran rencana lokasi pindah tempat tinggal disekitar daerah rumah (tidak jauh dari tempat tinggal lama). Dari hasil penelitian responden menyatakan sudah nyaman dengan keadaan lingkungan disini sehingga tidak ingin memiliki rumah yang jauh dari tempat tinggal sebelumnya. Kemudian terdapat 12,2 % atau sama dengan 5 orang menjawab belum tahu kemana rencana ingin pindah lokasi tempat tinggal. Mereka berfikir bahwa untuk memiliki rumah baru membutuhkan uang yang tidak sedikit, sedangkan harga tanah dan rumah di daerah tersebut sudah tinggi. Menurut mereka, jika dibandingkan dengan harga ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah tidak cukup untuk membeli kembali tempat tinggal baru seperti yang mereka inginkan. Selanjutnya terdapat 7,3% atau sama dengan 3 orang responden memiliki gambaran rencana lokasi pindah tempat tinggal ke tempat daerah asalnya.

Tabel berikutnya akan memaparkan mengenai sebaran perhitungan membeli rumah/tanah bagi responden setelah menerima ganti rugi dari pemerintah.

Tabel 4.26 Rencana Membeli Rumah/Tanah

Rencana Perhitungan Membeli Rumah/Tanah	F	Persentase
Ya ada	35	85,4%
Tidak ada	2	4,9%
Belum tahu	4	9,7%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.26 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden (85,4%) atau sama dengan 35 orang mempunyai perhitungan untuk membeli rumah atau tanah dari hasil ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah. Mereka berpendapat bahwa itu adalah hal yang paling penting, dikarenakan keharusan untuk melanjutkan kehidupan ditempat yang baru, sehingga mereka harus mendapatkan pengganti tempat tinggal yang baru setelah terjadinya penggusuran. Selanjutnya terdapat 9,7% atau sama dengan 4 orang responden menyatakan belum mengetahui ada perhitungan untuk membeli rumah/ tanah dari uang ganti rugi karena mereka masih bingung ingin pindah kemana. Serta terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang responden menyatakan tidak ada perhitungan untuk membeli rumah atau tanah dari hasil ganti rugi yang diberikan pemerintah karena masih mempunyai sisa lahan yang tidak terkena gusur. Hasil tersebut dapat dilihat bahwa sebagian besar masyarakat sudah mempunyai antisipasi dari aspek perhitungan yang akan terjadi terkait adanya rencana perhitungan untuk membeli rumah atau tanah dari hasil ganti rugi yang diberikan pemerintah setelah peristiwa penggusuran terjadi. Antisipasi masyarakat dalam hal ini mempunyai pendapat yang berbeda dan ada pula yang sama dikarenakan setiap orang mempunyai pemikiran yang tidak selalu sama dalam merencanakan kehidupannya.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai gambaran rencana pindah pekerjaan bagi responden setelah terjadinya penggusuran.

Tabel 4.27 Rencana Pindah Pekerjaan

Gambaran Rencana Pindah Pekerjaan	Frekuensi	Persentase
Ya	13	31,7%
Tidak	22	53,7%
Belum Tahu	6	14,6%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari hasil tabel 4.27 menunjukkan lebih dari setengah responden (53,7%) atau sama dengan 22 orang menyatakan tidak ada gambaran rencana untuk pindah pekerjaan setelah terjadi pengusuran. Hal ini dikarenakan mereka merasa ditempat mereka bekerja sudah nyaman, dan perhitungan mereka hanya akan berpindah tempat tinggal yang tidak jauh dari tempat tinggal sebelumnya sehingga tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap pindah pekerjaan. Kemudian terdapat 31,7% atau sama dengan 13 orang responden mempunyai gambaran untuk pindah pekerjaan setelah terjadi pengusuran. Beberapa diantaranya ingin pindah pekerjaan tetapi tetap di instansi yang sama hanya pindah lokasinya saja. Ada pula yang mempunyai gambaran untuk pindah pekerjaan dengan mencari kerja baru tetapi tetap dibidang yang sama dengan pekerjaan sebelumnya. Kemudian ada yang mempunyai gambaran pindah pekerjaan dengan beralih profesi dari pekerjaan sebelumnya. Sebagian besar dari mereka yang berencana untuk pindah pekerjaan ingin membuka usaha sendiri. Serta, terdapat 14,6% atau sama dengan 6 orang responden menyatakan belum tahu adanya gambaran pindah pekerjaan atau tidak setelah terjadi pengusuran. Dari data hasil penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden tidak mempunyai rencana pindah pekerjaan, tetap memilih bekerja diperusahaan dan bidang yang sama setelah terjadi pengusuran. Antisipasi masyarakat dalam perhitungan rencana pindah pekerjaan berbeda-beda karena setiap orang

mempunyai pemikiran dan rencana yang menurutnya terbaik untuk kehidupannya.

Tabel selanjutnya akan memaparkan tentang gambaran responden untuk membuka usaha setelah menerima hasil ganti rugi dari penggusuran.

Tabel 4.28 Gambaran Rencana untuk Membuka Usaha

Gambaran Rencana Membuka Usaha	Frekuensi	Persentase
Ya	34	82,9%
Tidak	3	7,3%
Belum Tahu	4	9,7%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.28 dapat diketahui bahwa terdapat 82,9% atau sama dengan 34 orang responden mempunyai gambaran untuk membuka usaha setelah menerima uang ganti rugi penggusuran. Selanjutnya terdapat 9,7% atau sama dengan 4 orang responden menjawab belum tahu ada gambaran ingin membuka usaha atau tidak setelah terjadi penggusuran. Serta terdapat 7,3% atau sama dengan 3 orang responden menjawab tidak ada gambaran untuk membuka usaha setelah terjadi penggusuran.

Tabel berikut ini akan memaparkan tentang jawaban responden yang mempunyai rencana membuka usaha dari 34 orang yang menjawab mempunyai gambaran rencana membuka usaha setelah terjadinya penggusuran setelah terjadinya penggusuran.

Tabel 4.29 Usaha yang Diinginkan

Usaha yang Ingin Diinginkan	Frekuensi	Persentase
Warung Sembako	9	26%
Membangun Kontrakan/Kosan	9	26%
Berdagang Kuliner	8	24%
Lain-lain	8	24%
Total	34	100%

Sumber : Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari table 4.29 diketahui terdapat 26% atau sama dengan 9 orang responden ingin membuka usaha warung sembako, sebagian besar alasan untuk membuka usaha warung sembako dikarenakan usaha tersebut menjual kebutuhan sehari-hari yang diperlukan masyarakat sehingga diyakini usaha tersebut akan mendapatkan konsumen dan keuntungan yang cepat. Kemudian juga terdapat 26% responden menjawab ingin membangun kontrakan/kosan, sebagian besar masyarakat yang memilih usaha ini dikarenakan kontrakan/kosan merupakan suatu investasi yang berkelanjutan dalam jangka waktu yang lama, serta mendapatkan keuntungan secara bersih dan pasti setiap bulan atau tahunnya tanpa mengeluarkan tenaga seperti usaha yang lain. Berikutnya terdapat 24% atau sama dengan 8 orang responden ingin membuka usaha berdagang kuliner, sebagian besar yang memilih berdagang kuliner adalah mereka yang memang mempunyai usaha dalam bidang kuliner sebelumnya. Diantaranya ada yang berjualan nasi uduk, bubur ayam, masakan padang dan warteg. Serta terdapat pula jumlah yang sama yaitu 24% atau sama dengan 8 orang bagi responden yang menjawab lain-lain, yaitu ada yang ingin membuka bengkel motor, toko plastik, berdagang pakaian, sayuran dan buah. Karena sebelumnya mereka pun berjualan dalam bidang tersebut.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai rencana yang dilakukan jika terdapat sisa uang hasil ganti rugi.

Tabel 4.30 Rencana Jika Terdapat Sisa Uang Hasil Ganti Rugi

Jika Terdapat Sisa Uang Hasil Ganti Rugi Setelah Biaya Pindah	Frekuensi	Persentase
Menabung/Deposito	6	14,6%
Persiapan Kebutuhan Pendidikan	10	24,4%
Berwisata (Umroh,Haji, dll)	9	22%
Untuk Tambahan modal	15	36,6%
Lain-lain	1	2,4%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari data tabel 4.30 dapat diketahui terdapat 36,6% atau sama dengan 15 orang responden menyatakan jika terdapat sisa dari uang hasil ganti rugi setelah biaya pindah akan melakukan sisa uangnya untuk tambahan modal bagi usahanya. Selanjutnya terdapat 24,4% atau sama dengan 10 orang responden menyatakan jika terdapat sisa uang ganti rugi akan disimpan untuk persiapan kebutuhan pendidikan anak-anaknya. Kemudian terdapat 22% atau sama dengan 9 orang responden menyatakan jika terdapat sisa uang ganti rugi akan dijadikan untuk biaya wisata religi seperti umroh dan haji. Selanjutnya terdapat 14,6% atau sama dengan 6 orang reponden menyatakan jika terdapat sisa uang ganti rugi akan ditabung/deposito. Terakhir terdapat 2,4% atau sama dengan 1 orang menjawab lain-lain yaitu menyatakan jika terdapat sisa uang ganti rugi akan menjadikan sebagai tambahan biaya resepsi pesta pernikahan anaknya. Antisipasi merupakan suatu perhitungan terhadap hal-hal yang belum atau akan terjadi serta penyesuaian mental terhadap peristiwa yang akan terjadi. Pada hal ini dapat terlihat bentuk antisipasi masyarakat dalam perhitungan merencanakan materinya mempunyai hal yang berbeda-beda pula. Karena setiap orang mempunyai pemikiran dan rencana yang menurutnya terbaik untuk kehidupannya masing-masing.

Antisipasi Terkait Pendidikan

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai jumlah anggota keluarga responden yang bersekolah/kuliah.

Tabel 4.31 Jumlah Anggota Keluarga yang Bersekolah/Kuliah

Jumlah Anggota Keluarga Bersekolah / Kuliah	Frekuensi	Persentase
1	19	46,3%
2	17	41,4%
3	3	7,3%
>3	0	0%
Lain-Lain	2	4,9%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari data tabel 4.31 dapat diketahui terdapat 46,3% atau sama dengan 19 orang responden mempunyai jumlah anggota keluarga yang bersekolah/kuliah sebanyak 1 orang. Selanjutnya terdapat 41,4% atau sama dengan 17 orang responden mempunyai jumlah anggota keluarga yang bersekolah/kuliah sebanyak 2 orang. Selanjutnya terdapat 7,3% atau sama dengan 3 orang responden mempunyai jumlah anggota keluarga yang bersekolah/kuliah sebanyak 3 orang. Selanjutnya terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang responden menjawab tidak ada. Pada hal ini dikarenakan mereka tidak mempunyai anggota keluarga yang bersekolah/kuliah. Sedangkan untuk kategori >3 orang anggota yang masih bersekolah/kuliah tidak ditemukan pada penelitian lapangan.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai jarak lokasi sekolah/kampus dari tempat tinggal responden.

Tabel 4.32 Jarak Lokasi Sekolah/Kampus

Jarak Lokasi Sekolah/Kampus	Frekuensi	Persentase
0-1 km	15	36,5%
2-5km	13	31,7%
>5km	11	26,9%
Tidak ada	2	4,9%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.32 dapat dilihat bahwa terdapat 36,5% atau sama dengan 15 orang reponden menjawab jarak sekolah/kuliah dari tempat tinggal mereka berkisar 0-1km. hal ini dikarenakan terdapat sekolahan yang berdekatan dari lokasi tempat tinggal. Selanjutnya terdapat 31,7% atau sama dengan 13 orang responden menjawab jarak sekolah/kuliah dari tempat tinggal mereka berkisar 2-5km. Kemudian terdapat 26,9% atau sama dengan 11 orang reponden menjawab jarak sekolah/kuliah dari tempat tinggal mereka berkisar >5km. Serta terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang reponden menjawab jarak sekolah/kuliah dari tempat tinggal tidak ada. Hal ini dikarenakan mereka tidak mempunyai anggota keluarga yang bersekolah maupun kuliah.

Tabel berikutnya akan memaparkan mengenai transportasi yang digunakan anggota keluarga responden ke tempat sekolah/kampus.

Tabel 4.33 Transportasi yang Digunakan ke Sekolah/Kampus

Transportasi yang Digunakan ke Sekolah/Kampus	Frekuensi	Persentase
Berjalan kaki	5	12,2%
Naik sepeda	3	7,3%
Menggunakan kendaraan pribadi (antar jemput)	13	31,7%
Menggunakan kendaraan umum	16	39%
Lain-lain/Tidak ada	4	9,8%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.33 terdapat 39% atau sama dengan 16 orang responden menyatakan bagi anggota keluarga yang bersekolah/kuliah menggunakan kendaraan umum sebagai transportasi untuk sampai di tempat sekolah/kampus. Kemudian terdapat 31,7% atau sama dengan 13 orang responden menyatakan bagi anggota keluarga yang bersekolah/kuliah menggunakan kendaraan pribadi (antar jemput) sebagai transportasi untuk sampai di tempat sekolah/kampus. Selanjutnya terdapat 12,2% atau sama dengan 5 orang responden menyatakan bagi anggota keluarga yang bersekolah/kuliah dapat ditempuh dengan berjalan kaki untuk sampai di tempat sekolah/kampus. Lalu terdapat 9,8% atau sama dengan 4 orang responden menyatakan lain-lain 2 responden menjawab menggunakan jasa transportasi ojek untuk sampai di tempat sekolah/kampus sedangkan yang 2 responden lainnya tidak mempunyai anggota keluarga yang bersekolah maupun kuliah. Serta terdapat 7,3% atau sama dengan 3 orang responden menyatakan bagi anggota keluarga yang bersekolah/kuliah dengan bersepeda sebagai transportasi untuk sampai di tempat sekolah/kampus.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai rencana untuk memindahkan lokasi sekolah/kampus setelah terjadi pengrusakan.

Tabel 4.34 Rencana Memindahkan Lokasi Sekolah/Kampus

Rencana Memindahkan Lokasi Sekolah/Kampus	Frekuensi	Persentase
Ada	26	63,4%
Tidak ada	9	21,9%
Belum tahu	4	9,8%
Lain-lain	2	4,9%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.34 dapat diketahui bahwa terdapat 63,4% atau sama dengan 26 orang responden menyatakan ada rencana untuk memindahkan tempat sekolah/kuliah anggota keluarga setelah terjadi pengusuran. Mereka yang mempunyai rencana untuk memindahkan sekolah/kuliah dikarenakan rencana pindah tempat tinggal yang baru jauh dari lokasi tempat sekolah/kuliahnya. Selanjutnya terdapat 21,9% atau sama dengan 9 orang responden menyatakan tidak ada rencana untuk memindahkan tempat sekolah/kuliah anggota keluarga setelah terjadi pengusuran. Mereka menyatakan bahwa rencana pindah tempat tinggal mereka tidak jauh dengan lokasi tempat tinggal yang lama, sehingga tidak memerlukan pindah tempat sekolah/kuliah. Kemudian terdapat 9,8% atau sama dengan 4 orang responden menyatakan belum tahu ada rencana untuk memindahkan tempat sekolah/kuliah. Mereka menyatakan masih bingung dikarenakan belum jelas ingin pindah dimana, jika sudah jelas mendapatkan tempat tinggal dimana baru bisa menentukan akan memindahkan tempat sekolah/kuliah atau tidak. Serta terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang responden menjawab lain-lain. Mereka yang menjawab ini merupakan yang tidak mempunyai anggota keluarga yang masih bersekolah/kuliah.

Tabel selanjutnya akan memaparkan mengenai rencana responden untuk membeli kendaraan dalam kepentingan pendidikan.

Tabel 4.35 Rencana Membeli Kendaraan Untuk Kepentingan Pendidikan

Rencana Membeli Kendaraan Untuk Kepentingan Pendidikan	Frekuensi	Persentase
Ya	17	41,5%
Tidak	13	31,7%
Tidak tahu	9	21,9%
Lain-lain	2	4,9%
Total	41	100%

Sumber: Hasil Penelitian, Oktober 2016

Dari tabel 4.35 dapat diketahui bahwa terdapat 41,5% atau sama dengan 17 orang responden untuk membeli kendaraan pribadi untuk kepentingan pendidikan setelah terjadi pengrusakan. Sebagian besar dari mereka ingin membeli sepeda motor, ada juga yang ingin membelikan sepeda dan mobil. Hal ini dikarenakan efek dari rencana perpindahan tempat tinggal yang juga berdampak dengan lokasi pendidikan yang lebih jauh dari tempat tinggal sebelumnya. Selanjutnya terdapat 31,7% atau sama dengan 13 orang responden menjawab tidak ada rencana untuk membeli kendaraan pribadi untuk kepentingan pendidikan. Mereka menyatakan tidak perlu untuk membeli kendaraan untuk kepentingan pendidikan. Selanjutnya terdapat 21,9% atau sama dengan 9 orang responden menyatakan belum tahu ada rencana untuk membeli kendaraan pribadi atau tidak untuk kepentingan pendidikan. Mereka berpendapat untuk lokasi tempat tinggal yang baru belum pasti dimana lokasinya sehingga belum tahu membutuhkan kendaraan atau tidak ditempat tinggal yang baru nanti. Serta terdapat 4,9% atau sama dengan 2 orang menjawab lain-lain, dikarenakan mereka tidak mempunyai anggota

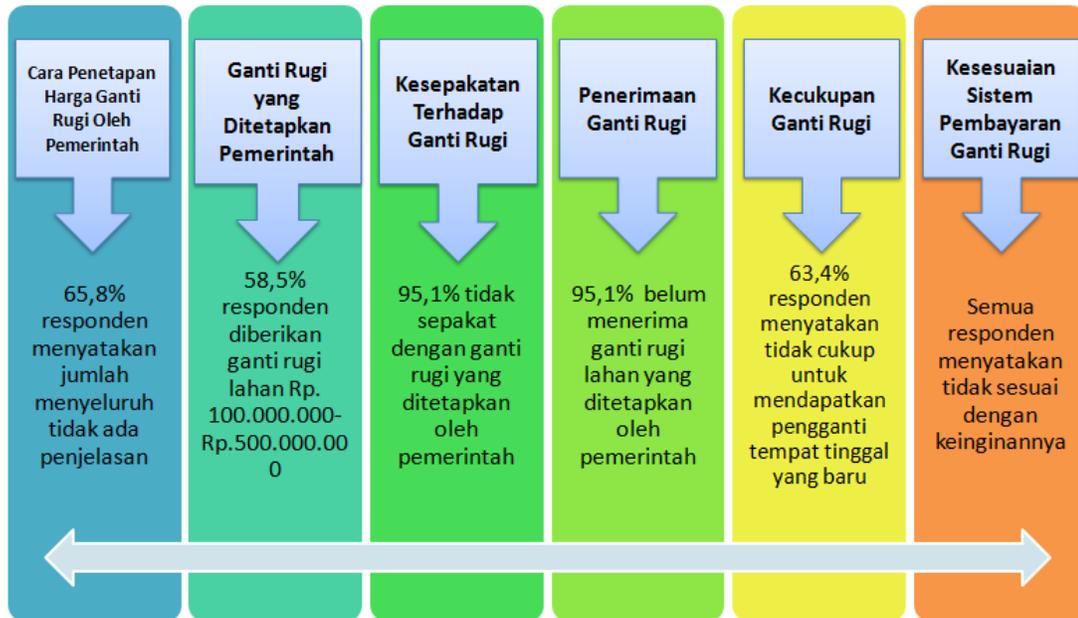
keluarga yang bersekolah/kuliah sehingga tidak membutuhkan untuk membeli kendaraan pribadi untuk kepentingan pendidikan.

4.3 Pembahasan

Berdasarkan pemaparan tabel-tabel dalam deskripsi hasil penelitian, dilihat dari aspek afektif yaitu mengenai pengetahuan dan persetujuan penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta. Semua responden telah mengetahui tentang adanya rencana penggusuran dan mengetahui bahwa lahannya berada di daerah rencana penggusuran permukiman untuk pengadaan jalur rel KA Bandara Soekarno-Hatta. Serta semua responden setuju dengan rencana pemerintah untuk membangun jalur KA Bandara Soekarno-Hatta. Hal ini menunjukkan kebijakan pemerintah dalam membangun jalur KA Bandara Soekarno-Hatta mendapatkan respon yang positif di masyarakat Kelurahan Poris Plawad.

Selanjutnya pada aspek psikologis yang menyangkut sikap, perasaan, emosi dan suasana saat individu berada. Dimana meliputi pendapat responden terhadap kesesuaian penetapan harga ganti rugi lahan dan sistem pembayaran yang ditetapkan oleh pemerintah. Kemudian, kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan serta, saran responden untuk pemerintah terkait dengan kebijakan umum. Berikut ini adalah gambar hasil rangkuman penelitian dari aspek psikologis paling dominan yang didapat pada penelitian dilapangan.

Aspek Psikologis



Gambar 3. Aspek Psikologis, Penelitian Oktober 2016

Pada gambar 3 dapat diketahui bahwa sebagian besar masyarakat tidak setuju dengan penetapan ganti kerugian dari pemerintah. Alasan terhadap ketidaksetujuan masyarakat sebagian besar karena harga yang tidak sesuai dengan keinginan masyarakat. Berdasarkan penetapan harga ganti kerugian yang ditetapkan oleh pemerintah harga tanah yang berada di jalan utama dihargai Rp. 4.500.000/m² sedangkan yang berada didalam gang dihargai Rp. 2.600.000/m². Masyarakat korban penggusuran menyatakan bahwa sudah sangat sulit mencari tanah disekitar daerah ini dengan harga tersebut. Selanjutnya, dari cara pemerintah menetapkan harga ganti rugi kepada masyarakat tidak sesuai dengan peraturan hukum yang mengatur tentang pengadaan tanah. Sebagian besar masyarakat menyatakan sistem pembayaran ganti kerugian yang ditetapkan oleh pemerintah hanya diberikan harga menyeluruh dimana bertuliskan luas bangunan dan luas tanah yang terkena gusur per meter persegi dan tidak ada penjelasan terhadap harga ganti kerugian lahan, bangunan, tanaman dan lain-lain berapa dihargai per meter persegi. Awalnya masyarakat hanya diberikan informasi untuk

berkumpul di kantor Kelurahan Poris Plawad untuk pemberitahuan harga ganti rugi dan diberikan amplop yang masing-masing berisikan harga penetapan ganti kerugian. Jika yang setuju mereka ambil amplop tersebut sedangkan yang tidak setuju mengembalikan amplop yang dibagikan tersebut. Tidak terdapat musyawarah secara aktif dan tidak adanya kejelasan terhadap sistem penilaian ganti rugi lahan milik mereka. Inilah yang membuat masyarakat korban penggusuran bingung berapa harga lahan mereka dihargai permeter persegi, bangunan, tanaman, dll. Jika mengacu pada UU No. 2 Tahun 2012 Pasal 33 yang berisi “Penilaian besarnya besarnya nilai Ganti Kerugian oleh Penilai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) dilakukan bidang perbidang tanah, meliputi:

- a. Tanah;
- b. Ruang atas tanah dan bawah tanah;
- c. Bangunan;
- d. Tanaman;
- e. Benda yang berkaitan dengan tanah; dan/atau
- f. Kerugian lain yang dapat dinilai

Serta mengacu pada pasal 25 Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah menyebutkan sebagai berikut:

- (1) Musyawarah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 68 sampai dengan Pasal 73 Peraturan Presiden No.71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- (2) Musyawarah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara langsung untuk menetapkan Bentuk Ganti Kerugian berdasarkan hasil penilaian Ganti Kerugian.
- (3) Bentuk Ganti Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berupa:
 - a. Uang;
 - b. Tanah Pengganti;\

- c. Permukiman Kembali;
 - d. Kepemilikan Saham; atau
 - e. Bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak
- (4) Dalam pelaksanaan musyawarah sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dibuat Berita Acara Kesepakatan (BAK) yang memuat;
- a. Pihak yang berhak hadir atau kuasanya, yang setuju beserta bentuk ganti kerugian yang disepakati;
 - b. Pihak yang berhak hadir atau kuasanya, yang tidak setuju; dan
 - c. Pihak yang berhak yang tidak hadir dan memberikan kuasa

Dengan adanya aturan dalam pelaksanaan pengadaan tanah tersebut seharusnya diterapkan pada pelaksanaan pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad agar dapat mencapai mufakat dari kedua belah pihak. Kemudian pada indikator kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan dan saran untuk pemerintah. Sebagian besar masyarakat korban penggusuran di Kelurahan Poris plawad menyatakan sudah sesuai dengan harapan. Mereka pun mengatakan bahwa mereka juga menginginkan adanya moda transportasi yang cepat, aman, nyaman dan bebas macet untuk sampai ke Bandara Soekarno-Hata. Selain itu, terdapat saran untuk pemerintah terhadap masalah penggusuran untuk pengadaan tanah untuk kebijakan umum dikemudian hari, masyarakat menyatakan harus adanya musyawarah terlebih dahulu sampai adanya kesepakatan antara masyarakat dan pemerintah, adanya penjelasan secara rinci terhadap pembayaran ganti rugi berapa harga luas lahan dan bangunan permeter persegi, serta adanya perbedaan harga terhadap status kepemilikan surat tanah. Sehingga jelas dan tidak menimbulkan kebingungan terhadap harga yang ditetapkan.

Selanjutnya pada aspek tindakan mengenai bentuk tindakan masyarakat yang dilakukan atau akan dilakukan terhadap penggusuran permukiman. Sebagian besar masyarakat telah melakukan tindakan dengan berdemo dan mengambil langkah hukum. Kemudian langkah selanjutnya jika putusan pengadilan negeri

kalah mereka akan tetap mempertahankan lahan mereka sampai harga yang disepakati. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pemaparan rangkuman dari tabel-tabel pada aspek tindakan berikut ini.



Gambar 4. Aspek Tindakan, Penelitian Oktober 2016

Berdasarkan gambar 4 dapat dilihat bahwa sudah banyak masyarakat yang mempunyai tindakan yang berupa gambaran dan perhitungan untuk melanjutkan kehidupannya di tempat yang baru setelah terjadi penggusuran. Pada indikator antisipasi terkait Sosial-Ekonomi sebagian besar masyarakat korban penggusuran di Kelurahan Poris Plawad sudah mempunyai gambaran mengenai pindah tempat tinggal, lokasi pindah tempat tinggal, perhitungan membeli rumah/tanah dari hasil ganti rugi lahan, gambaran pindah pekerjaan, rencana membuka usaha, serta rencana jika terdapat sisa ganti rugi setelah biaya pindah.

Demikian pula terdapat pada indikator antisipasi terkait pendidikan sebagian besar masyarakat korban penggusuran di Kelurahan Poris Plawad mempunyai rencana dalam memindahkan lokasi sekolah/kampus setelah terjadi penggusuran. Sebagian besar masyarakat tidak memindahkan lokasi sekolah/ kampus anggota

keluarga mereka dikarenakan sebagian besar masyarakat mempunyai rencana pindah lokasi tempat tinggal tidak jauh dari tempat tinggal sebelumnya. Sehingga menurut mereka hal tersebut tidak perlu dilakukan karena masih terjangkau. Jika pindah lokasi tempat tinggal yang berjauhan dari lokasi sekolah/kampus mereka pun merencanakan membeli kendaraan pribadi untuk memudahkan jarak tempuh lokasi sekolah/kampus dengan tempat tinggal yang baru. Sebagian besar didominasi anggota keluarga yang bersekolah Sekolah Dasar (SD). Dimana jarak tempat tinggal dengan lokasi sekolah berdekatan dapat ditempuh dengan berjalan kaki atau bersepeda. Sedangkan untuk lokasi pindah tempat tinggal yang berjauhan dengan lokasi sekolah lama, masyarakat sudah merencanakan untuk memindahkan lokasi bersekolah sehingga terjangkau dari tempat tinggal yang baru.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dilihat dari aspek afektif semua responden telah mengetahui dan menyetujui terhadap pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta. Hal ini menunjukkan adanya respon yang positif terhadap kebijakan pemerintah dalam membangun pengadaan jalur rel KA Bandara Soekarno-Hatta.

Pada aspek psikologis, sebagian besar masyarakat tidak setuju dengan penetapan ganti kerugian dari pemerintah karena harga yang tidak sesuai dengan keinginan masyarakat serta tidak adanya kejelasan sistem penilaian dalam penetapan harga ganti rugi lahan yang ditetapkan oleh pemerintah. Kemudian pada indikator kesesuaian kebijakan pemerintah dengan harapan Sebagian besar masyarakat menyatakan sudah sesuai dengan harapan mereka. Saran untuk pemerintah, masyarakat menyatakan harus adanya musyawarah terlebih dahulu sampai adanya kesepakatan, diberikan penjelasan secara rinci harga luas lahan dan bangunan permeter persegi, serta adanya perbedaan harga terhadap status kepemilikan surat tanah.

Pada aspek tindakan, sebagian besar masyarakat telah melakukan tindakan dengan berdemo dan mengambil langkah hukum. Kemudian langkah selanjutnya jika putusan pengadilan negeri kalah mereka akan tetap mempertahankan lahan mereka sampai harga yang disepakati. Pada indikator antisipasi terkait sosial-ekonomi sebagian besar masyarakat sudah mempunyai rencana mengenai pindah tempat tinggal, lokasi pindah tempat tinggal, perhitungan membeli rumah/tanah dari hasil ganti rugi lahan, gambaran pindah pekerjaan, rencana membuka usaha, serta rencana jika terdapat sisa ganti rugi setelah biaya pindah. Sama halnya pada

indikator antisipasi terkait pendidikan sebagian besar masyarakat sudah mempunyai rencana dalam memindahkan lokasi sekolah/kampus bagi anggota keluarga mereka. Serta, membeli kendaraan pribadi untuk kepentingan pendidikan. Antisipasi masyarakat dalam hal-hal tersebut mempunyai pendapat tersendiri bagi setiap individu dikarenakan setiap individu mempunyai pemikiran dan rencana yang menurutnya terbaik untuk kehidupannya.

Antisipasi yang paling menonjol pada masyarakat Kelurahan Poris Plawad yaitu rencana pindah tempat tinggal dimana sebanyak 85,3%. Selanjutnya untuk gambaran rencana lokasi pindah tempat tinggal paling banyak memilih di sekitar daerah rumah tidak jauh dari tempat tinggal yaitu sebesar 75,6%. Hal ini menunjukkan seseorang memiliki keterikatan terhadap lingkungan tempat tinggal mereka sehingga mereka mencari pengganti tempat tinggal yang tidak jauh dari tempat tinggal sebelumnya. Kemudian antisipasi selanjutnya yaitu rencana membeli rumah/tanah sebesar 85,4%. Selanjutnya antisipasi dalam rencana membuka usaha sebesar 82,9%, rencana memindahkan lokasi tempat bersekolah/kuliah sebesar 63,4%. Serta, 41,5% merencanakan membeli kendaraan untuk kepentingan pendidikan dimana sebagai akses untuk keterjangkauan tempat tinggal yang baru dengan tempat bersekolah/kuliah.

B. Saran

Saran untuk penelitian selanjutnya yang serupa bisa melibatkan instansi pemerintah yang terkait terhadap pengurusan untuk kebijakan umum. Untuk mendapatkan perbandingan pendapat antara pemerintah dan masyarakat sehingga data yang didapat bisa dianalisis lebih mendalam dan akurat.

Saran untuk pemerintah jika mengadakan pengurusan untuk pembangunan kebijakan umum diharapkan adanya musyawarah yang aktif, tidak secara sepihak saja sampai adanya kesepakatan antara kedua belah pihak. Kemudian pemerintah

memberikan penjelasan secara rinci terhadap harga tanah dan harga bangunan yang digusur permeter persegi. Serta adanya perbedaan harga terhadap status kepemilikan surat-surat tanah. Sehingga tidak menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakadilan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, Abu. 1993. *Cara Belajar Mandiri dan Sukses*. Solo: CV. Aneka
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*. Jakarta : Rineka Cipta
- Azizah, Dian Nurul. 2015. Skripsi. *Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Pasca Relokasi Permukiman*. Jakarta : UNJ
- Badan Pertanahan Nasional. Perka BPN No.5 Tahun 2012 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah
- Bungin, Burhan. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group
- Edimar, Nazmi Asyraf. 2011. Skripsi. *Respon Masyarakat Kelurahan Cipinang Muara Kec. Jatinegara Kotamadya Jakarta Timur terhadap Keberadaan Banjir Kanal Timur*. Jakarta: UNJ
- Faisal, Sanapiah. 1982. *Sosiologi Pendidikan*. Surabaya: Usaha Nasional
- Habibie, Muhammad. 2012. Skripsi. *Respon Masyarakat Condet Terhadap Majelis Ta'lim (Studi Kasus di Majelis Ta'lim Ittihadul Anwar Condet)*. Jakarta: UNJ
- Istiqomah, Wibowo. 1988. *Psikologi Sosial dan Ruang Lingkupnya* . Jakarta : Universitas Terbuka, Depdikbud
- Jurnal Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian-Republik Indonesia. Tinjauan Ekonomi dan Keuangan Volume 5/ no.4/ Edisi April 2015/ www.ekon.go.id
Mendorong Pembangunan Infrastruktur Demi Pemerataan Kesejahteraan Masyarakat ISSN 2088-3153 oleh Trias Melia

Mar'at, 1981. *Sikap Manusia Terhadap Perubahan dan Pengukurannya*. Bandung: Ghalia Indonesia.

Notoatmodjo.S dan Sarwono, Solita. 1985. *Pengantar Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: BPKUM FKM UI

Patty, 1982. *Pengantar Psikologi Umum*. Surabaya: Usaha Nasional

Peraturan Presiden No.71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

Puspito, Iin.2010. *Perilaku Sosial Masyarakat Bantaran Sungai (studi Fenomena Pola Perilaku Masyarakat Bantaran Sungai Jenes di Kelurahan Laweyan Kecamatan Laweyan Kota Surakarta*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.

Shadily, Hasan. 1986. *Sosiologi Untuk Masyarakat Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.

Undang-Undang No.2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

Undang-Undang No.24 Tahun 1992 Tentang Kawasan Lindung.

Sumber Internet

Selasar.jurnal.com/jurnal/4763/Penggusuran-Paksa-Adalah Pelanggaran-HAM diakses Selasa 18 Juni 2016

Situs Resmi PT KAI (persero) Tanggal 20 April 2015 <http://www.kereta-api.co.id> diakses tanggal 21 Maret 2016

Sumber:<http://arti-definisi-pengertian.info/pengertian-arti-antisipasi-2/> (Definisi Antisipasi) diakses tanggal 25 Agustus 2016

Lampiran 2 Foto Bentuk Sikap Penolakan Masyarakat



Foto Bentuk Aspirasi Masyarakat di Depan Rumah



Foto Bentuk Aspirasi Masyarakat



Bentuk Aspirasi Masyarakat



Aspirasi Masyarakat di Sepanjang Jalan KH. Agus Salim Poris Plawad



Aspirasi Masyarakat di Pagar Depan Rumah

Lampiran 3 Foto Rumah yang Sudah Digusur



Foto Rumah yang Sudah Digusur oleh PT.KAI



Foto Rumah yang Sudah Digusur oleh PT. KAI

Lampiran 4 Foto Penelitian Oktober 2016



Foto dengan Responden Pedagang
Warung Sembako



Foto dengan Responden Pedagang
Kuliner



Foto dengan Responden Pedagang Sayur-
Sayuran



Foto dengan Responden Ibu Rumah
Tangga

Kuesioner Penelitian

Saya, mahasiswa dari Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta dalam rangka menyusun tugas akhir dengan judul “**Antisipasi Masyarakat Terhadap Penggusuran Permukiman untuk Pengadaan Jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang**” akan mengadakan penelitian di wilayah ini.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk antisipasi masyarakat terhadap penggusuran pengadaan jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta di Kelurahan Poris Plawad Kecamatan Cipondoh Kota Tangerang.

Peneliti sangat mengharapkan responden dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner ini dengan sejujurnya demi terwujudnya informasi yang valid dan terpercaya. Pertanyaan ini dibuat hanya untuk kepentingan skripsi. Kerahasiaan jawaban dapat dipertanggungjawabkan oleh peneliti.

Atas segala bantuannya, peneliti mengucapkan terima kasih.

Peneliti

Bella Fauziah

Jawablah Pertanyaan dibawah ini!

1. Apakah Bapak/ibu mengetahui rencana penggusuran pengadaan jalur kereta api bandara Soekarno-Hatta?
 - a. Ya Mengetahui
 - b. Tidak Mengetahui

2. Setujukah Bapak/ibu dengan rencana dibangunnya jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta?
 - a. Ya Setuju
 - b. Tidak Setuju

Alasan :

- Tidak/Sangat Membantu dalam mengatasi masalah kemacetan
- Tidak/ Sangat Membantu dalam menghemat waktu di perjalanan
- Lain-Lain

3. Apakah Bapak/Ibu mengetahui bahwa tempat tinggal bapak/ibu berada di daerah rencana penggusuran?
 - a. Ya Mengetahui
 - b. Tidak Mengetahui

4. Bagaimana cara perhitungan pembayaran ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah?

- Di hitung /m² dan Luas Bangunan secara rinci
- Jumlah secara menyeluruh tidak ada kejelasan
- Harga dibedakan dengan melihat lokasi keberadaan/peruntukan tanah
- Harga di bedakan dengan melihat status kepemilikan surat-surat
- Lain-Lain.....

5. Berapakah jumlah uang ganti kerugian lahan yang ditetapkan oleh pemerintah kepada Bapak/ibu?

- a. < Rp. 100.000.000
- b. Rp.100.000.000 - Rp. 500.000.000
- c. Rp.500.000.000 – Rp. 1.000.000.000
- d. > Rp. 1.000.000.000

6. Apakah bapak/ibu telah sepakat dengan ganti rugi lahan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta?
- Ya Sepakat
 - Tidak Sepakat

Jika Ya, apa alasan Bapak/ibu dan jika tidak apa alasan Bapak/ibu

- Harga Sesuai/ Tidak Sesuai
- Tanah Warisan/ Tidak Terpakai
- Lain-Lain....

7. Apakah Bapak/ibu sudah menerima pembayaran ganti rugi oleh pemerintah untuk pengadaan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta?
- Belum Menerima
 - Sudah Menerima

8. Apakah uang ganti rugi yang diberikan pemerintah sudah cukup?
- Ya Cukup
 - Tidak Cukup
 - Tidak Tahu

9. Apakah menurut bapak/ibu sistem pembayaran ganti rugi yang dilakukan pemerintah sudah sesuai dengan keinginan bapak/ibu?
- Ya sesuai
 - Tidak sesuai

Alasan:

- Perhitungan Jelas/ Tidak Jelas
- Proses pembayaran cepat/ proses pembayaran lama dan ribet
- Lain-Lain.....

10. Apa saja tindakan yang pernah Bapak/ibu lakukan dalam menanggapi pengurusan pengadaan jalur KA bandara Soekarno-Hatta?

- Berdemo
- Mengambil langkah hukum (Pengadilan Negeri)
- Menerima uang ganti rugi yang sudah di tetapkan
- Lain-lain.....

11. Jika dari pengadilan negeri kalah apakah langkah selanjutnya Bapak/ibu dalam memperjuangkan harga ganti rugi yang tidak sesuai dengan keinginan bapak/ibu?
- Tetap menetap sampai harga yang disepakati
 - Mengajukan banding
 - Mengalah menerima ganti rugi yang di tetapkan
 - Lain-lain.....

Antisipasi Terkait Ekonomi

12. Apakah Bapak/ibu sudah ada rencana pindah tempat tinggal setelah menerima uang ganti rugi dari pemerintah?
- Ya ada
 - Belum ada
 - Belum Tahu
13. Kemana rencana lokasi pindah tempat tinggal Bapak/Ibu?
- Disekitar daerah rumah (tidak jauh dari tempat tinggal lama)
 - Pindah ke daerah asal
 - Pindah Kota/Provinsi
 - Belum Tahu
14. Apakah Bapak/ibu ada rencana untuk membeli rumah baru/tanah dari hasil ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah?
- Ya ada
 - Tidak ada
 - Belum Tahu
 - Lain-lain.....
15. Apakah Bapak/ibu ada rencana pindah pekerjaan setelah menerima ganti rugi oleh pemerintah?
- Ya
 - Tidak
 - Belum Tahu
- Jika Ya, Ingin apa
- Pindah tempat kerja (Perusahaan yang sama)
- Beralih profesi
- Mencari kerja baru (Bidang yang sama)
- Lain-Lain.....

16. Apakah Bapak/ibu ada rencana untuk membuka usaha dari uang hasil ganti rugi oleh pemerintah?

- a. Ya
- b. Tidak
- c. Belum Tahu

Jika Ya, ingin buka usaha apa

- Warung Sembako
- Membangun Kontrakan/Kosan
- Berdagang Kuliner
- Lain-lain.....

17. Jika terdapat sisa dari uang hasil ganti rugi setelah biaya pindah, apa yang Bapak/ibu lakukan?

- Menabung/Deposito
- Persiapan Kebutuhan Pendidikan
- Berwisata
- Untuk tambahan modal
- Lain-Lain.....

Antisipasi Terkait Pendidikan

18. Berapa Jumlah anggota di keluarga Bapak/ibu yang masih bersekolah/kuliah ?

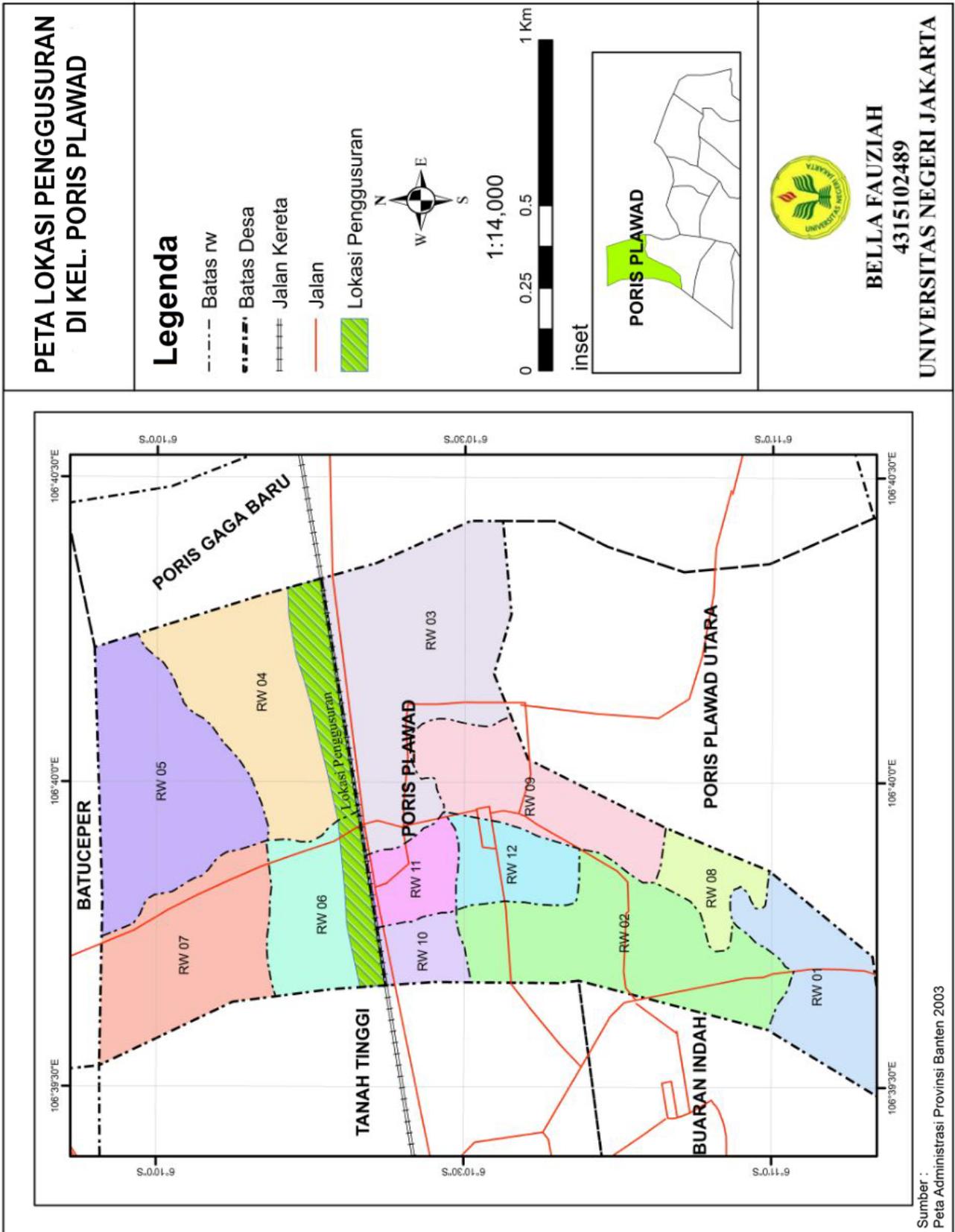
- a. 1
- b. 2
- c. 3
- d. >3
- e. Lain-Lain...

19. Berapa jarak lokasi sekolah/kampus dari tempat tinggal Bapak/ibu?

- a. 0-1 km
- b. 2-5 km
- c. >5 km
- d. Tidak ada

20. Apakah transportasi yang digunakan untuk ke Sekolah/Kampus?
- Berjalan kaki
 - Naik Sepeda
 - Kendaraan Pribadi (antar Jemput)
 - Kendaraan Umum
 - Lain-lain/tidak ada
21. Apakah Bapak/Ibu ada rencana untuk memindahkan lokasi sekolah/kuliah?
- Ya ada
 - Tidak Ada
 - Belum Tahu
22. Apakah Bapak/ibu ada rencana untuk membeli kendaraan untuk transportasi kepentingan pendidikan?
- Ya
 - Tidak
 - Tidak Tahu
23. Apakah kebijakan pemerintah sudah sesuai dengan harapan Bapak/Ibu terhadap pembangunan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta??
- Ya sudah
 - Tidak
24. Bagaimana saran bapak/ibu kepada pemerintah berkaca dari pengalaman terhadap masalah pengurusan pengadaan jalur KA Bandara Soekarno-Hatta agar kedepannya tidak memiliki kendala dalam proses pengurusan untuk kebijakan pemerintah?
- Diberikan penjelasan secara rinci terhadap pembayaran ganti rugi
 - Diberikan pengganti tempat tinggal yang sesuai
 - Adanya musyawarah sampai adanya kesepakatan
 - Lain-Lain...

Lampiran 6 Peta Lokasi Penggusuran



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama Lengkap Bella Fauziah, lahir di Kota Tangerang, pada tanggal 21 April 1993. Dilahirkan dari pasangan suami istri bernama Fauzihar dan Almh. Delhayati S.Pd. Berasal dari keturunan Minangkabau suku Pitophang di Kota Payakumbuh Sumatera Barat. Menjalani pendidikan Taman Kanak-kanak di TK. Arafah, Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri Tanah Tinggi 03 Kota Tangerang, selanjutnya Sekolah Menengah Tingkat Pertama (SMP) di SMP Negeri 5 Kota Tangerang, Sekolah Menengah Tingkat Atas (SMA) di SMA Negeri 7 Kota Tangerang dan menjadi mahasiswa UNJ lewat jalur SNMPTN pada tahun 2010 di Fakultas Ilmu Sosial Jurusan Pendidikan Geografi. Aktif berorganisasi SMP menjadi OSIS, Pramuka, Paskibra pada tahun 2005-2006. Mengikuti Kursus Bahasa Inggris PEC selama 2005-2006. Aktif organisasi Badan Eksekutif Mahasiswa Jurusan Geografi 2010-2012, Ring of fire 2010, Kursus Bahasa Inggris di LIA Mercuri Buana 2013. Telah menikah dengan seorang pria bernama Hendra S.Ds pada tahun 2014 dan telah memiliki seorang anak laki-laki bernama Muhammad Bil Faqihis Syareef Mahendra pada Tahun 2015. Pernah mengikuti pelatihan Bimbingan Teknis Jasa Konstruksi Pelaksana Gedung Kota Tangerang Tahun 2016. Mengikuti pelatihan Bimbingan Teknis Sistem Manajemen Kesehatan Keselamatan Kerja (K3) Konstruksi Kota Tangerang Tahun 2016. Kontak WhatsApp 081382299262, Fb. Bella Fauziah Kanzia, e-mail bbkanti@gmail.com