

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sepuluh tahun belakangan ini pada era kepemimpinan Presiden Joko Widodo (Jokowi), Indonesia telah mengalami perkembangan yang signifikan salah satunya dalam sektor pembangunan infrastruktur. Hal yang melatar belakangi pembangunan infrastruktur di Indonesia adalah kondisi geografis Indonesia itu sendiri, karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas (sekitar 17.000 pulau). Maka dari itu untuk mendukung mobilisasi dan meningkatkan perekonomian sangat dibutuhkan infrastruktur yang berkelanjutan. Perkembangan infrastruktur yang signifikan ini tentunya ada keterlibatan yang kuat dari pemerintah dalam memajukan sektor pembangunan infrastruktur yang telah menjadi salah satu kunci untuk mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia yang berkelanjutan. Di dalam beberapa tahun terakhir, seluruh rangkaian proyek infrastruktur yang telah direncanakan telah diluncurkan, diharapkan dari pembangunan proyek infrastruktur tersebut dapat menciptakan dampak yang positif pada berbagai aspek kehidupan masyarakat dan ekonomi nasional.

Presiden Joko Widodo memberikan fokus utama pada pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas di seluruh Indonesia ditandai dengan pesatnya pembangunan jalan tol di berbagai titik di seluruh Indonesia. Proyek infrastruktur ini menjadi salah satu dari

proyek-proyek strategis yang dirancang selain jalur kereta api yang telah menjadi pembuka akses ke daerah-daerah terpencil. Dengan kehadiran proyek infrastruktur berupa jalan tol ini tentunya dapat menghadirkan berbagai manfaat selain memperlancar mobilitas penduduk, tetapi juga dapat mengurangi biaya logistik, selain itu dapat membuka peluang investasi baru, dan dapat memperkuat konektivitas antar wilayah. Dalam konteks Indonesia, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus utama dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), terutama untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan dapat meningkatkan daya saing.

Satu dekade lalu tepatnya pada 22 Juli 2014 dari atas kapal pinisi bernama Hati Buana Setia di Pelabuhan Sunda Kelapa, Jakarta, Presiden Joko Widodo ditemani oleh Wakil Presiden Jusuf Kalla saat itu menyampaikan pidato kemenangan di Pemilihan Presiden 2014 “Ini adalah kemenangan seluruh rakyat Indonesia. Saya berharap, kemenangan rakyat ini akan melapangkan jalan mewujudkan Indonesia yang berdaulat secara politik, berdikari secara ekonomi dan berkepribadian secara kebudayaan,” kata Jokowi. Pidato dengan berlatar pelabuhan menjadi pertanda bahwa pemerintahan Jokowi siap untuk menggenjot proyek infrastruktur di Indonesia. Salah satu delegasi yang melekat dengan Presiden Jokowi adalah proyek infrastruktur, dengan pemerintah mengalokasikan dana belanja ratusan triliun rupiah dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) guna program pembangunan infrastruktur (Baskoro, dkk, 2024).

Penyediaan infrastruktur menjadi strategi utama pembangunan yang sekaligus menjadi ambisi terbesar Presiden Joko Widodo. Dilihat sejak awal kekuasaan Presiden Jokowi gencar mendorong pembangunan infrastruktur yang bahkan dengan lebih banyak mendorong pendanaan dari investor swasta. Ambisi infrastruktur Jokowi secara umum telah terangkum dalam Proyek Strategis Nasional atau PSN berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, yang berisi daftar ratusan proyek prioritas. Infrastruktur konektivitas merupakan PSN andalan dan kebanggaan Presiden Jokowi, dengan proyek jalan tol menjadi yang utama. Sepanjang 2015 hingga 2024 dapat diperkirakan terbangun 2.132 kilometer jalan tol baru, dengan 1.0005 kilometer berlokasi di Jawa dan 986 kilometer di Sumatera. Pembangunan jalan tol yang terkonsentrasi di Jawa, pulau dengan penduduk terpadat dan dengan jumlah permintaan transportasi yang tinggi karena sangat menjanjikan pengembalian investasi menarik bagi investor jalan tol. Hingga kini sekitar 60 persen jalan tol dibangun di Jawa dengan panjang mencapai 1.864 kilometer, yang terdiri atas 393 kilometer jalan tol Jabodetabek, 1.103 kilometer Trans Jawa, dan 368 kilometer non-Trans Jawa (Wibisono, 2024).

Di tingkat nasional, pemerintah juga telah mengintegrasikan pembangunan infrastruktur ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) sebagai salah satu agenda strategis untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan daya saing Indonesia. Pembangunan infrastruktur diyakini mampu mengurangi biaya logistik,

membuka peluang investasi baru, dan memperkuat konektivitas antar wilayah. Kepercayaan terhadap dampak positif infrastruktur ini mendorong pemerintah untuk terus mendorong pendanaan dari sektor swasta melalui berbagai skema kemitraan publik swasta.

Ibukota Jawa Tengah yakni Kota Semarang memiliki potensi sebagai kota industri hal tersebut dapat berlandaskan karena perekonomian di Kota Semarang bergerak atas pemasukan yang berasal dari sektor industri. Salah satu wilayah industri di Kota Semarang terletak pada kawasan pesisir utara Kota Semarang, hal demikian terjadi karena terdapat perekonomian yang penting yakni jalur Pantura. Jalur Pantura yang berada pada wilayah pesisir Kota Semarang selain dikenal sebagai jalur perekonomian penting Semarang juga menjadi salah satu titik yang memiliki fenomena alam banjir rob. Dalam RPJMN, pemerintah telah berkomitmen untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur dengan meningkatkan jaringan transportasi dan mitigasi bencana alam melalui pembangunan infrastruktur fisik. Salah satu proyek yang termasuk ke dalam Proyek Strategis Nasional adalah Proyek Tol Tanggul Laut Semarang-Demak yang merupakan salah satu contoh konkret dari upaya yang tertuang dalam RPJMN ini. Proyek ini dirancang tidak hanya sebagai infrastruktur transportasi tetapi juga terdapat Tanggul laut untuk dapat mengatasi permasalahan banjir rob yang kerap melanda wilayah pesisir. Penetapan proyek ini sebagai bagian dari PSN yang didasarkan pada Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek

Strategis Nasional, yang kemudian diperbarui melalui Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017.

Proyek Pembangunan Jalan Tol dan Tanggul Laut Semarang Demak yang berada di Jawa Tengah dengan panjang sekitar $\pm 26,95$ kilometer yang sebagian dibangun di atas laut. Pembangunan Jalan Tol dan Tanggul laut ini dibagi oleh 2 seksi. Seksi I meliputi ruas Semarang-Sayung sepanjang 10,69 kilometer yang dirancang sekaligus sebagai tanggul laut sepanjang 6,7 kilometer untuk mengendalikan banjir rob, sedangkan Seksi II yakni dari ruas Sayung hingga Kota Demak dengan panjang 16,31 kilometer berfungsi sebagai jalan tol utama yang menghubungkan Kota Semarang dan Kabupaten Demak (Kementerian PUPR, 2025).

Pembangunan proyek Tanggul Laut dan Tol Semarang-Demak dimulai sebagai bagian dari upaya pemerintah dalam mengatasi masalah banjir rob yang telah menjadi permasalahan serius selama bertahun-tahun di wilayah Semarang dan Demak. Wilayah pesisir seperti Kecamatan Sayung sering kali mengalami dampak negatif dari banjir rob, sehingga masyarakat maupun sektor industri kawasan tersebut mengalami kerugian. Proyek ini mencakup pembangunan jalan tol sepanjang 27 kilometer yang terintegrasi dengan tanggul laut. Pada proyek pembangunan Tanggul Laut dan Tol Semarang-Demak ini pemerintah mengalokasikan dana sebesar Rp 15 triliun, tentunya yang melibatkan kerjasama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, serta sektor swasta. Proyek ini memiliki karakteristik

unik karena menggabungkan fungsi transportasi dan fungsi pengendalian bencana pesisir ke dalam satu infrastruktur terpadu.

Gambar 1. 1 Rancangan Pembangunan Jalan Tol Semarang- Demak



Sumber: BPN Kabupaten Demak, 2021

Proyek pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak merupakan proyek kerjasama yang berupa pembangunan jalan penghubung yang menghubungkan kawasan Kaligawe hingga berujung pada wilayah Sayung, Kabupaten Demak merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN) yang digagas oleh Presiden Joko Widodo. Berdasarkan perencanaan proyek pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak yang akan memiliki dua fungsi utama, yakni sebagai pemecah kemacetan yang sering terjadi di Jalur Pantura dan juga dapat mengatasi persoalan banjir rob. Kehadiran Jalan Tol Semarang Demak diharapkan dapat mendukung

peningkatan konektivitas di wilayah Jawa Tengah serta untuk menghubungkan kawasan industri dan pelabuhan di wilayah Demak. Proyek Jalan Tol Semarang-Demak seksi 1A ini merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang memberikan manfaat positif bagi masyarakat sekitar, misal dapat mengurangi kemacetan lalu lintas dan mengurangi banjir rob tahunan di wilayah tersebut” ujar Sekretaris Perusahaan PT. Hutama Karya (Persero) Tjahjo Purnomo. Mereka memiliki pikiran positif terkait pembangunan Jalan Tol tersebut karena dapat meningkatkan konektivitas di wilayah Jawa Tengah dan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat setempat (Cakti, 2023). Proyek ini dirancang tidak hanya sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai solusi permanen atas masalah banjir rob dan abrasi pantai di pesisir utara Jawa Tengah (Kementerian PUPR, 2025).

Secara nasional, pembangunan jalan tol di Jawa mencapai 1.864 kilometer hingga tahun 2024, dengan kontribusi terbesar berasal dari Jawa Tengah dan sekitarnya (Wibisono, 2024). Di Jawa Tengah sendiri, wilayah pesisir Semarang-Demak menjadi fokus karena memiliki peran strategis sebagai pusat industri dan logistik. Kawasan industri di sepanjang Pantura menyumbang sekitar 25 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB) provinsi (BPS Jawa Tengah, 2024). Sebab demikian, pemerintah pusat memandang Tol Tanggul Laut Semarang-Demak sebagai infrastruktur yang mendukung dua tujuan sekaligus yakni dapat meningkatkan konektivitas dan melindungi aset ekonomi dari ancaman rob.

Kecamatan Sayung merupakan salah satu wilayah pesisir yang selama bertahun-tahun telah menghadapi masalah yang serius akibat dari naiknya permukaan air laut dan abrasi pantai. Kondisi ini menimbulkan sebagian besar wilayah Kecamatan Sayung tergenang, bahkan mampu merusak pemukiman, lahan pertanian, dan tambak, tentunya hal ini dapat menurunkan kualitas hidup masyarakat sekitar. Berdasarkan data DKP Kabupaten Demak (2023), Kecamatan Sayung tercatat mengalami abrasi terluas di antara seluruh kecamatan pesisir di Kabupaten Demak, dengan total kehilangan lahan mencapai 1.155 hektar hingga tahun 2020, sehingga menjadikannya kawasan yang paling parah terdampak rob di Jawa Tengah (Sagala dkk, 2024). Oleh karena itu, pembangunan tanggul laut (sea wall) di kawasan ini dilihat sebagai sebuah solusi strategis untuk melindungi kawasan pesisir dari ancaman banjir rob dan abrasi yang terus meningkat akibat dari perubahan iklim dan penurunan permukaan tanah.

Di wilayah pesisir Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak, menunjukkan realitas yang berbeda. Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Demak (2024) mencatat bahwa luas lahan produktif di Desa Bedono telah menyusut drastis dari sekitar 800 hektar menjadi hanya 90 hektar akibat abrasi dan rob yang berlangsung sejak awal 2000-an. Tiga dusun di desa tersebut (Tambaksari, Rejosari, dan Mondoliko) telah tenggelam sepenuhnya. Di desa Sriwulan, kondisi serupa terjadi dengan perubahan sirkulasi air yang memengaruhi tambak bandeng dan kerang hijau. Masyarakat setempat, yang mayoritas menggantungkan hidupnya pada

sektor perikanan dan tambak, kini menghadapi penurunan produktivitas yang signifikan.

Kehadiran proyek Tol Tanggul Laut Semarang-Demak sendiri memiliki progres konstruksi sekitar 58 persen per akhir 2025 (Kementerian PUPR, 2025). Integrasi tol dan tanggul laut diharapkan dapat menjadi solusi permanen terhadap banjir rob. Namun, implementasi proyek ini justru menimbulkan dinamika baru. Penutupan Daerah Aliran Sungai (DAS) tanpa normalisasi yang memadai menyebabkan genangan air hujan di wilayah dalam tanggul, sementara wilayah luar tanggul mengalami defleksi gelombang yang memperparah abrasi. Kondisi ini menciptakan kesenjangan yang jelas antara harapan pemerintah dan realitas yang dialami masyarakat lokal.

Proyek tanggul laut dan tol Semarang-Demak juga menimbulkan dampak sosial dan ekonomi yang tentunya signifikan bagi masyarakat lokal, terutama mereka yang bergantung pada sumber daya alam pesisir seperti nelayan, pengolah tambak, dan petani lahan sawah. Aktivitas pembangunan dan perubahan tata ruang wilayah tersebut menyebabkan berkurangnya akses masyarakat terhadap sumber penghidupan mereka. Nelayan mengalami penurunan hasil tangkapan karena terganggunya ekosistem laut dan terbatasnya akses perahu mereka ke area penangkapan ikan, sedangkan petani dan petambak kehilangan sebagian lahan akibat proyek konstruksi maupun genangan rob yang dapat berpindah ke area lain. Fenomena ini menunjukkan adanya dilema dalam pembangunan, di mana tujuan makro

proyek infrastruktur ini bertujuan untuk kepentingan nasional namun berbenturan dengan kepentingan mikro masyarakat lokal.

Dari sisi ekonomi, proyek ini membawa dampak ganda. Di satu sisi, keberadaan jalan tol Semarang-Demak ini diharapkan mampu meningkatkan konektivitas dan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi daerah melalui kemudahan distribusi barang dan jasa. Di sisi lain, masyarakat yang sebelumnya menggantungkan hidup mereka pada sektor primer (pertanian dan perikanan) mengalami disrupsi ekonomi karena mereka kehilangan aset produktif dan perubahan struktur sosial-ekonomi. Pergeseran ini tidak selalu dapat diimbangi oleh peningkatan kesempatan kerja baru di sektor-sektor formal atau jasa, karena keterbatasan kapasitas sumber daya manusia lokal (BPS Kabupaten Demak, 2024). Hal ini menimbulkan kesenjangan sosial baru, dimana kelompok masyarakat yang tidak mampu beradaptasi justru semakin terpinggirkan.

Salah satu kelompok masyarakat yang paling merasakan dampak langsung dari pembangunan tanggul laut dan tol Semarang-Demak adalah nelayan tradisional di Kecamatan Sayung. Sebelum proyek ini dimulai, nelayan di Sayung sudah menghadapi berbagai tantangan, seperti penurunan hasil tangkapan akibat abrasi, rob yang menenggelamkan area tambatan perahu, dan kerusakan ekosistem laut di sekitar pesisir. Namun, setelah pembangunan tanggul laut dan jalan tol dimulai, situasi ekonomi mereka menjadi semakin sulit. Pembangunan tanggul laut yang bertujuan menahan

banjir rob ternyata juga mengubah akses dan kondisi perairan pesisir yang selama ini menjadi sumber utama penghidupan para nelayan.

Sebelum adanya proyek ini, para nelayan Sayung biasanya melaut menggunakan perahu kecil di sekitar pesisir utara Demak dan Semarang. Jarak mereka ke laut relatif dekat dan biaya operasional seperti bahan bakar juga rendah. Namun, sejak sebagian garis pantai tertutup tanggul dan area tambat perahu bergeser, nelayan harus menempuh jarak yang lebih jauh untuk mencapai laut lepas. Hal ini menyebabkan meningkatnya biaya operasional harian, sementara hasil tangkapan justru menurun. Beberapa titik yang sebelumnya menjadi daerah tangkapan ikan produktif kini berubah menjadi area tertutup atau dangkal akibat proses reklamasi dan sedimentasi dari proyek tanggul laut. Akibatnya, produktivitas nelayan menurun tajam, bahkan ada yang kehilangan sumber penghasilan sama sekali.

Selain akses fisik ke laut yang terganggu, kualitas ekosistem laut di sekitar Sayung juga mengalami perubahan signifikan. Aktivitas konstruksi tanggul, penimbunan tanah, dan pergeseran aliran air laut menyebabkan rusaknya habitat biota laut seperti ikan, kepiting, dan udang yang menjadi andalan tangkapan nelayan lokal. Perubahan warna dan tingkat kekeruhan air laut mengakibatkan menurunnya populasi ikan di perairan dangkal. Kondisi ini berdampak langsung pada pendapatan nelayan yang rata-rata hanya mampu melaut dalam radius pendek karena keterbatasan peralatan

dan ukuran perahu. Hasil tangkapan yang menurun membuat pendapatan nelayan tidak lagi mencukupi kebutuhan hidup, terutama di musim paceklik.

Dampak ekonomi juga terasa dalam bentuk berkurangnya aktivitas rantai ekonomi lokal yang sebelumnya berputar di sektor perikanan. Sebelum proyek dimulai, ekonomi pesisir di Sayung berputar dari hasil tangkapan nelayan yang dijual ke pasar atau pengepul lokal, melibatkan banyak pihak seperti bakul ikan, pengolah hasil laut, hingga pedagang kecil di pasar tradisional. Namun, setelah produksi ikan menurun, rantai ekonomi ini ikut melemah. Banyak bakul ikan kehilangan pasokan, tempat pelelangan ikan sepi, dan para ibu rumah tangga yang biasanya bekerja membantu mengolah hasil laut kehilangan pendapatan tambahan. Artinya, dampak ekonomi pembangunan ini tidak hanya dirasakan oleh nelayan secara langsung, tetapi juga oleh keluarga dan komunitas pesisir secara lebih luas.

Dampak lain yang cukup serius adalah pergeseran mata pencaharian nelayan. Karena penghasilan dari melaut tidak lagi mencukupi, sebagian besar nelayan Sayung beralih profesi. Ada yang menjadi buruh bangunan di proyek tol dan tanggul, ada pula yang menjadi buruh angkut, sopir, atau bekerja serabutan di sekitar kawasan industri dan pelabuhan Semarang. Namun, pekerjaan-pekerjaan tersebut bersifat sementara dan tidak menjamin kestabilan ekonomi keluarga. Perubahan profesi ini menunjukkan adanya proses de-skilling, di mana nelayan kehilangan keahlian tradisional

yang telah mereka kuasai turun-temurun, namun belum memiliki keterampilan baru yang sesuai dengan kebutuhan ekonomi perkotaan.

Ketika proyek tanggul laut dan jalan tol mulai dikerjakan, harapan masyarakat sebenarnya cukup tinggi. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan warga Desa Bedono dan Desa Sriwulan (2026), mereka berharap bahwa dengan adanya keberadaan tanggul laut dapat melindungi lahan mereka dari banjir rob, sehingga produktivitas petambak dan perikanan bisa kembali pulih. Harapan serupa juga terekam dalam kajian Biruni dan Kurniawati (2021) yang mencatat tingginya ekspektasi masyarakat Sayung terhadap proyek ini sebagai solusi permanen atas krisis pesisir. Namun, pada kenyataannya proses pembangunan ini justru menimbulkan disrupsi ekonomi baru. Sebagian lahan milik warga sekitar terkena pembebasan untuk proyek, sementara sebagian lainnya terkena dampak tidak langsung seperti adanya perubahan aliran air, sedimentasi, dan genangan di area yang sebelumnya aman.

Secara sosial, perubahan yang ditimbulkan oleh pembangunan ini juga cukup kompleks. Pembangunan tanggul laut dan tol membawa konsekuensi terhadap pola permukiman, interaksi sosial, dan struktur komunitas. Sebagian warga harus direlokasi ke wilayah yang lebih aman dari genangan air, sementara sebagian lainnya memilih bertahan di lokasi lama karena keterikatan sosial dan ekonomi. Kondisi ini menimbulkan perubahan dalam pola kehidupan masyarakat, baik dalam hal solidaritas sosial, hubungan antar warga, maupun bentuk-bentuk adaptasi terhadap

perubahan lingkungan. Masyarakat yang sebelumnya memiliki hubungan sosial kuat berbasis kekerabatan dan gotong royong kini menghadapi tantangan baru berupa disintegrasi sosial dan individualisasi ekonomi.

Sejumlah penelitian sebelumnya juga telah menyoroti pembangunan infrastruktur, khususnya proyek jalan tol dan tanggul laut, dari berbagai sudut pandang. Berdasarkan kajian terdahulu, isu pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat dikelompokkan ke dalam lima tema utama. Pertama, fokus pada dampak pembangunan Jalan Tol Serpong-Balaraja terhadap perubahan sosial-ekonomi masyarakat (Hamka, 2023). Kedua, mengenai tingkat kesiapan masyarakat Sayung terhadap pembangunan tanggul laut dan tol Semarang-Demak (ESM Biruni & Kurniawati, 2021). Ketiga, terkait pengaruh komunikasi dan pendekatan sosial terhadap pelaksanaan proyek tanggul laut dan jalan tol Semarang-Demak (Riyanto, Lituhayu & Djumiari, 2022). Keempat, mengenai pembangunan jalan tol Semarang-Solo yang memengaruhi kondisi sosial-spasial masyarakat sekitar (Ayuni & Sarrifudin, 2019). Kelima, penelitian yang menyoroti pengaruh pembangunan jalan tol Semarang-Demak terhadap kinerja Jalan Raya Kaligawe (Mudiyono & Dian, 2021).

Namun demikian, penelitian-penelitian tersebut belum secara spesifik membahas dampak sosial dan ekonomi yang dirasakan masyarakat secara langsung, khususnya para nelayan dan petani di Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak, yang menjadi wilayah paling terdampak pembangunan tanggul laut dan jalan tol Semarang-Demak. Penelitian ini berjudul

“Analisis Ekonomi Politik Kebijakan Pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak di Kecamatan Sayung Kabupaten Demak” bertujuan untuk mengisi kekosongan tersebut dengan menelaah secara mendalam bagaimana kebijakan pembangunan ini memengaruhi kehidupan sosial-ekonomi masyarakat pesisir.

Berbeda dengan penelitian terdahulu, ada sebuah gap yang belum terisi. Belum ada penelitian yang secara eksplisit membaca proyek TTLSD dari perspektif ekonomi politik, yang memiliki pertanyaan bukan hanya ‘apa dampaknya’ tapi juga ‘mengapa kebijakan ini bisa menghasilkan dampak seperti itu, dan relasi kekuasaan apa yang bekerja di baliknya’. Selain itu, penelitian ini menitikberatkan pada lokasi Kecamatan Sayung sebagai wilayah yang memiliki karakteristik khas dan menghadapi dampak pembangunan yang cukup luas. Dengan menggunakan pendekatan yang lebih holistik dan berpusat pada manusia (*human-centered approach*), penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang dinamika sosial-ekonomi masyarakat pesisir di tengah proses pembangunan infrastruktur berskala besar.

Kesenjangan empiris yang terjadi adalah antara harapan pemerintah akan manfaat proyek dengan realitas yang dialami masyarakat. Sementara kawasan industri dan investor mendapatkan perlindungan serta konektivitas yang lebih baik, masyarakat pesisir justru kehilangan ruang hidup, mata pencaharian, dan identitas kultural mereka. Fenomena ini bukan sekadar

dampak teknis, melainkan mencerminkan relasi kekuasaan yang tidak seimbang dalam proses pembangunan infrastruktur.

Meskipun terdapat beberapa penelitian sebelumnya tentang dampak sosial-ekonomi TTLSD, sebagian besar masih berfokus pada aspek teknis, kesiapan masyarakat, atau komunikasi sosialisasi. Belum ada penelitian yang secara mendalam menganalisis proyek ini dari perspektif ekonomi politik, yaitu menelusuri relasi kekuasaan, prioritas kepentingan, serta mekanisme perampasan ruang dan sumber daya yang bekerja di balik kebijakan tersebut. Penelitian ini hadir untuk mengisi kekosongan tersebut dengan menganalisis TTLSD menggunakan kerangka teori ekonomi politik, khususnya konsep *accumulation by dispossession* (Harvey, 2003), *state capitalism* dan *strategic selectivity* (Jessop, 2016), serta analisis relasi kekuasaan Rachbini (1996).

Kebijakan PSN secara jelas didasarkan pada strategi pertumbuhan ekonomi yang diyakini akan memberikan manfaat bagi rakyat banyak (*pro-poor growth*). Namun, ketika kapabilitas rakyat lemah, rakyat tidak akan mampu memanfaatkan peluang yang telah tercipta di pasar. Rakyat dengan daya tahan dan daya saing yang lemah ini masih harus dihadapkan pada biaya transaksi ekonomi yang tinggi seperti terbatasnya kesempatan ekonomi akibat minimnya pembangunan infrastruktur pada pertanian, nelayan dan industri padat karya yang merupakan sumber penghidupan sebagian besar masyarakat daerah Kecamatan Sayung. Atas semua

pertimbangan itu, penelitian ini dirumuskan dengan judul “Analisis Ekonomi Politik Kebijakan Pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak di Kecamatan Sayung Kabupaten Demak”. Fokusnya adalah pada tiga hal yang saling berkaitan yakni bagaimana kebijakan ini diimplementasikan dan siapa yang mengendalikan prosesnya, kepentingan apa yang sesungguhnya menjadi prioritas dalam kebijakan ini, dan apa dampak sosial-ekonomi yang dihasilkan bagi masyarakat yang paling terdampak di Desa Bedono dan Desa Sriwulan.

1.2 Rumusan Masalah

- a. Bagaimana implementasi kebijakan pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak di wilayah Desa Sriwulan dan Desa Bedono?
- b. Bagaimana kebijakan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak mencerminkan prioritas kepentingan ekonomi besar dibandingkan kepentingan masyarakat lokal?
- c. Bagaimana dampak sosial ekonomi kebijakan pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak terhadap masyarakat Kecamatan Sayung (Desa Bedono dan Desa Sriwulan)?

1.3 Tujuan Penelitian

- a. Menganalisis implementasi kebijakan pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak di wilayah Desa Sriwulan dan Desa Bedono.

- b. Menganalisis kebijakan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak mencerminkan prioritas kepentingan ekonomi besar dibandingkan kepentingan masyarakat lokal.
- c. Menganalisis dampak sosial ekonomi kebijakan pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak terhadap masyarakat Kecamatan Sayung (Desa Bedono dan Desa Sriwulan).

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Manfaat Praktis

Penelitian ini akan memberikan gambaran, masukan, sekaligus rekomendasi kepada Pemerintah dalam mengelola kebijakan dan pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak.

1.4.2 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis penelitian ini meliputi pengembangan Teori ekonomi politik kebijakan infrastruktur dengan memperkaya aplikasi kerangka Rachbini (1996) tentang relasi kekuasaan dalam penentuan alokasi sumber daya, konsep *accumulation by dispossession* David Harvey (2003) mengenai mekanisme perampasan ruang dan sumber daya melalui regulasi negara, serta konsep *state capitalism* dan *strategic selectivity* Bob Jessop (2016) dalam konteks Proyek Strategis Nasional (PSN) di Indonesia. Melalui analisis kasus Tol Tanggul Laut Semarang-Demak, penelitian ini menunjukkan bagaimana negara secara aktif mendesain struktur kewenangan yang sentralistik, memfasilitasi komodifikasi ruang pesisir, dan memprioritaskan kepentingan ekonomi besar melalui instrumen

seperti pergeseran AMDAL, konsep “tanah musnah”, serta regulasi tata ruang, sehingga memperlemah posisi masyarakat pesisir. Temuan ini diharapkan dapat memperdalam pemahaman tentang paradoks pembangunan infrastruktur di Indonesia, di mana proyek yang diklaim untuk kepentingan umum justru memperkuat proses marjinalisasi dan *dispossession* terhadap komunitas rentan, serta menjadi bahan rujukan bagi studi-studi lanjutan tentang hubungan negara, kapital, dan masyarakat marginal di era PSN.

1.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

1.5.1 Teori Ekonomi Politik

Penelitian ini menggunakan teori ekonomi politik sebagai satu-satunya kerangka analisis. Teori ini dipilih karena mampu menjawab pertanyaan yang paling mendasar dalam penelitian ini, yakni mengapa sebuah keijakan infrastruktur yang secara resmi dirancang untuk kepentingan umum justru dapat menghasilkan dampak yang merugikan Masyarakat yang paling rentan. Dua pemikiran utama yang menjadi tulang punggung analisis dalam penelitian ini adalah konsep *accumulation by dispossession* dari David Harvey (2003) dan konsep *state capitalism* dari Bob Jessop (2016). Keduanya akan diuraikan secara lengkap setelah terlebih dahulu membahas akar pemikiran ekonomi politik dari tradisi Marxian yang menjadi fondasi bagi Harvey dan Jessop.

Secara sederhana, ekonomi politik adalah cara melihat kebijakan publik dengan mempertanyakan relasi kekuasaan di baliknya. Teori ini menolak asumsi bahwa kebijakan pemerintah selalu netral dan bertujuan baik, karena pada

kenyataan di lapangan hampir selalu lebih kompleks dari itu. Rachbini (1996: 9) mendefinisikannya sebagai analisis terhadap kegiatan politik yang di dalamnya terdapat penyaluran kekuasaan yang berasosiasi erat dengan sektor ekonomi. Singkatnya, siapa yang berkuasa menentukan siapa yang mendapat apa. Dalam konteks pembangunan infrastruktur berskala besar seperti Tol Tanggul Laut Semarang-Demak, pertanyaan itu menjadi sangat relevan, karena jawabannya langsung berpengaruh terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat yang tinggal di kawasan proyek.

Proses pembangunan di Indonesia, menurut Rachbini (1996), lebih banyak ditentukan oleh struktur kekuasaan politik daripada oleh kebutuhan riil masyarakat. Kepentingan ekonomi besar seperti investor, korporasi, kelompok yang dekat dengan kekuasaan, memiliki akses yang jauh lebih besar ke arena kebijakan dibandingkan komunitas kecil yang justru paling terdampak. Rachbini (1996) lebih lanjut menegaskan bahwa dalam sistem ekonomi politik Indonesia, relasi antara negara dan kapital tidak bersifat netral, melainkan cenderung membentuk koalisi kepentingan di mana aktor-aktor ekonomi besar mampu mempengaruhi agenda pembangunan melalui jalur-jalur formal maupun informal. Akibatnya, kebijakan infrastruktur yang secara resmi diklaim demi kepentingan umum seringkali justru menjadi instrumen untuk melayani kepentingan kelompok ekonomi dominan, sementara kelompok marjinal yang tidak memiliki akses ke arena tersebut menanggung biaya sosial dan ekologis yang tidak proporsional. Dalam konteks TTLSD, pola ini termanifestasi dalam cara proyek diprioritaskan untuk melindungi kawasan industri Kaligawe-Terboyo dan jalur logistik Pantura, sementara

komunitas nelayan dan petambak yang lebih lama menghadapi rob justru mendapat perlindungan yang jauh lebih terbatas. Masyarakat pesisir Kecamatan Sayung, dengan segala keterbatasan akses dan posisi tawarnya, adalah cerminan nyata dari pola ini.

1.5.1.1 Ekonomi Politik dalam Tradisi Marxian.

Akar dari seluruh tradisi ekonomi politik kritis berada pada pemikiran Karl Marx. Penting untuk dipahami bahwa Marx bukan hanya seorang pemikir ekonomi, dia adalah pemikir yang secara sistematis menolak pemisahan antara ekonomi dan politik sebagai dua bidang yang berdiri sendiri. Marx melihat keduanya sebagai satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan. Cara masyarakat mengorganisasi produksi menentukan siapa yang berkuasa, dan siapa yang berkuasa menentukan bagaimana produksi diorganisasi (Bettelheim, 1985). Dari sini lahir pertanyaan mendasar ekonomi politik Marxian yang tetap relevan hingga hari ini yakni *dalam sistem kapitalisme, siapa yang sesungguhnya dilayani oleh negara?*

Marx menganalisis kapitalisme sebagai sistem yang secara struktural menghasilkan ketidaksetaraan, bukan karena keserakahan individu, melainkan karena cara kerja sistem itu sendiri. Dalam kapitalisme, ada pemisahan mendasar antara mereka yang memiliki alat produksi, tanah, modal, mesin dan mereka yang hanya memiliki tenaga kerjanya sendiri. Pemisahan inilah yang Marx sebut sebagai *relations of production* atau hubungan produksi (Bettelheim, 1985). Di bawah sistem ini, pemilik modal mengambil nilai lebih (*surplus value*) dari tenaga kerja yang bekerja baginya, hal ini adalah sebuah hubungan yang secara inheren tidak

setara dan eksploitatif, meskipun tampak "adil" karena dibungkus dalam kontrak kerja yang sah.

Tentang peran negara, Marx berpendapat bahwa dalam Masyarakat kapitalis, negara tidak bertindak sebagai wasit yang netral di atas semua kelas sosial. Negara cenderung melayani kepentingan kelas yang dominan secara ekonomi (Bettelheim, 1985; Caporaso & Levine, 1992). Hal ini tidak berarti bahwa pejabat negara selalu secara sadar berpihak pada kapitalis, melainkan bahwa struktur negara, regulasi yang dibuat, dan prioritas kebijakan yang dipilih secara umum cenderung melindungi kelangsungan sistem akumulasi kapital. Ketika negara membangun infrastruktur besar dengan alasan "kepentingan nasional", analisis Marxian mengajak kita untuk bertanya lebih dalam, yakni kepentingan nasional siapa yang sesungguhnya dimaksud, dan siapa yang menanggung biayanya?

Relevansi pemikiran Marxian dalam penelitian ini adalah pada pandangannya tentang bagaimana kebijakan pembangunan selalu berkaitan dengan relasi kelas. Masyarakat pesisir Desa Sriwulan dan Desa Bedono yang mayoritas adalah nelayan tradisional dan petambak kecil. Mereka berada dalam posisi kelas yang lemah secara ekonomi. Mereka tidak memiliki modal besar, tidak memiliki akses ke arena kebijakan, dan tidak punya kemampuan untuk mempengaruhi keputusan yang langsung berdampak pada hidup mereka. Ketika proyek infrastruktur besar masuk ke wilayah mereka, relasi kelas yang tidak setara ini langsung tercermin dalam distribusi manfaat dan beban yang dihasilkan, yang kuat menerima manfaat, yang lemah menanggung beban.

1.5.1.2 David Harvey: *Accumulation by Dispossession* dan Dampaknya pada Masyarakat.

David Harvey adalah pemikir Neo-Marxian yang mengembangkan analisis Marx untuk memahami kapitalisme abad ke-21. Kontribusinya yang paling penting untuk penelitian ini adalah konsep *accumulation by dispossession* yang ia kembangkan dalam bukunya *The New Imperialism* (2003). Konsep ini menjadi kacamata utama untuk membaca bagaimana pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak berdampak pada masyarakat pesisir Kecamatan Sayung.

Harvey (2003) berangkat dari konsep *primitive accumulation* Marx, yang isinya proses bersejarah di mana petani Eropa diusir dari lahan komunal mereka untuk menjadi buruh pabrik pada masa awal kapitalisme industri. Marx memandang proses itu sebagai fase historis yang sudah berlalu. Harvey berbeda pendapat, hal itu menunjukkan bahwa proses semacam itu masih terus berlangsung hingga hari ini, hanya saja dalam bentuk yang lebih halus, lebih terlegalkan, dan seringkali difasilitasi langsung oleh negara. Harvey menyebutnya sebagai *accumulation by dispossession*, akumulasi kapital yang bekerja bukan melalui produksi komoditas baru, melainkan dengan merampas sumber daya, ruang, dan penghidupan yang sebelumnya berada di luar sirkuit kapital.

a. Mekanisme *Accumulation by Dispossession*

Harvey (2003) mengidentifikasi empat mekanisme utama yang bekerja dalam proses ini:

Pertama, privatisasi dan komersialisasi. Lahan yang selama ini digunakan secara komunal atau menjadi sumber penghidupan bersama

diambilalih dan diubah menjadi milik swasta atau dikomersialisasikan. Tambak nelayan yang tiba-tiba diklaim sebagai bagian dari zona proyek, atau lahan yang tenggelam akibat abrasi yang kemudian ditetapkan sebagai "fasilitas umum" tanpa ganti rugi adalah bentuk konkret dari mekanisme ini. Ketika ruang pesisir yang selama ini menjadi sumber makan warga dikonversi menjadi kawasan industri atau infrastruktur komersial, masyarakat tidak hanya kehilangan tanah, mereka kehilangan basis ekonomi yang menopang seluruh kehidupan keluarga mereka.

Kedua, finansialisasi dan tekanan pajak. Harvey (2003) menunjukkan bahwa mekanisme keuangan, utang, pajak, harga, bisa menjadi alat perampasan yang efektif tanpa perlu ada paksaan fisik. Ketika warga dikenai kewajiban pajak atas lahan yang sudah tenggelam dan tidak produktif, mereka menghadapi tekanan finansial yang memaksa mereka menjual tanah tersebut dengan harga sangat murah kepada pihak yang memiliki kemampuan finansial lebih kuat. Proses ini berjalan perlahan dan "legal", tetapi hasilnya sama, yakni aset yang dulunya milik komunitas berpindah ke tangan kapital besar.

Ketiga, pengelolaan dan manipulasi krisis. Manipulasi krisis ini termasuk krisis ekologis seperti banjir rob dan abrasi yang kerap dimanfaatkan untuk mendorong proyek-proyek besar yang sebenarnya lebih banyak melayani kepentingan kapital. Harvey (2003) menyebut pola ini sebagai *disaster capitalism* artinya, bencana menjadi justifikasi untuk intervensi infrastruktur yang mengubah struktur kepemilikan di wilayah

terdampak. Dalam kasus TTLSD, ancaman rob yang nyata digunakan untuk melegitimasi proyek yang juga berfungsi melindungi kawasan industri berskala besar. Sementara masyarakat pesisir yang pertama kali mengalami rob justru mendapatkan perlindungan yang tidak setara, bahkan dalam beberapa hal kondisinya memburuk setelah proyek berjalan.

Keempat, penggunaan negara sebagai fasilitator. Hampir semua proses *accumulation by dispossession* membutuhkan keterlibatan aktif negara (Harvey, 2003). Negara menyediakan regulasi yang melegitimasi pengambilalihan, mengubah dokumen tata ruang untuk membuka jalan bagi investasi besar, dan menetapkan mekanisme kompensasi yang tidak setara. Dalam konteks TTLSD, perubahan kewenangan AMDAL dari tingkat provinsi ke pusat, penerapan konsep "tanah musnah" yang meminimalkan kewajiban ganti rugi, dan penetapan nilai kerohiman yang jauh di bawah nilai pasar. Semua itu adalah contoh konkret bagaimana negara memfasilitasi proses *dispossession* secara legal.

b. Dampak *Accumulation by Dispossession* terhadap Masyarakat

Yang paling penting dan yang kerap luput dari analisis kebijakan konvensional adalah bagaimana keempat mekanisme di atas menghasilkan dampak yang berlapis dan sistematis terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat. Harvey (2003) menegaskan bahwa *dispossession* bukan sekadar persoalan hilangnya tanah atau aset material, melainkan proses

yang menghancurkan seluruh fondasi kehidupan komunitas secara menyeluruh.

Dari sisi ekonomi, dampaknya paling langsung terasa pada perubahan dan penurunan mata pencaharian. Ketika akses terhadap perairan dibatasi oleh konstruksi tanggul, nelayan tidak lagi bisa melaut dengan radius yang sama seperti sebelumnya. Ketika sirkulasi air tambak terganggu akibat penutupan DAS, petambak bandeng dan kepiting menghadapi kegagalan panen yang berulang. Ketika lahan yang dijual dengan harga murah tidak bisa diputar kembali untuk modal usaha baru karena harganya memang tidak cukup, masyarakat terjebak dalam lingkaran kemiskinan yang semakin menyempit (Harvey, 2003). Biaya hidup tetap berjalan, bahkan meningkat karena warga harus meninggikan rumah berkali-kali akibat rob yang tidak sepenuhnya teratasi, sementara sumber pendapatan terus menyusut. Hal ini adalah konsekuensi struktural yang diprediksi oleh teori Harvey, mereka yang menanggung biaya ekologis dari kapitalisme industri justru adalah yang paling sedikit mendapat perlindungan.

Dari sisi sosial, dampaknya bekerja lebih lambat tetapi tidak kalah dalam. Pembangunan tanggul yang membelah wilayah desa secara fisik menciptakan keterpisahan yang perlahan merusak kohesi komunitas. Dusun yang masuk dalam *coverage* proyek dan dusun yang berada di luarnya mulai mengembangkan kepentingan yang berbeda, persepsi yang berbeda, bahkan pola hubungan sosial yang berbeda. Konflik horizontal yang semula tidak ada mulai muncul, bukan karena masyarakat tiba-tiba menjadi tidak rukun,

melainkan karena kebijakan infrastruktur yang dirancang tanpa mempertimbangkan struktur sosial komunitas telah menciptakan kondisi di mana konflik itu tidak bisa dihindari (Harvey, 2003). Tradisi budaya pesisir seperti sedekah laut yang selama ini menjadi perekat komunitas pun terancam memudar seiring dengan hancurnya identitas nelayan sebagai tulang punggung kehidupan pesisir.

Harvey (2003) juga menekankan hilangnya apa yang ia sebut sebagai *common goods* atau kekayaan komunal yang tidak ternilai karena tidak masuk dalam kalkulasi pasar. Pengetahuan lokal nelayan tentang cuaca, arus, dan musim ikan, lalu keahlian petambak dalam membaca sirkulasi air, ikatan kekeluargaan antar-nelayan yang membentuk jaringan keamanan sosial informal, semua itu adalah kekayaan komunal yang dihancurkan oleh proses *dispossession*, tetapi tidak pernah dikompensasi karena tidak pernah masuk dalam kalkulasi ganti rugi proyek manapun. Inilah yang membuat *accumulation by dispossession* begitu merusak, karena hal tersebut tidak hanya mengambil apa yang terlihat, tetapi juga menghancurkan apa yang tidak terlihat namun sesungguhnya paling berharga bagi keberlanjutan komunitas.

c. Indikator *Accumulation by Dispossession* dalam Penelitian Ini

Untuk mengoperasionalkan konsep Harvey dalam penelitian ini, *accumulation by dispossession* diukur melalui tiga kelompok indikator yang masing-masing berkaitan langsung dengan kondisi di Desa Sriwulan dan Desa Bedono.

1. Indikator perampasan akses dan ruang
 - a) perubahan radius akses nelayan ke perairan sebelum dan sesudah konstruksi.
 - b) luas tambak yang tidak bisa dioperasikan akibat gangguan sirkulasi air.
 - c) ada atau tidaknya zona terlarang bagi nelayan di sekitar area proyek.
 - d) perubahan kualitas ekosistem perairan yang mempengaruhi hasil tangkapan.
2. Indikator pengambilalihan lahan dan aset
 - a) penerapan konsep "tanah musnah" dan dampaknya terhadap hak ganti rugi warga.
 - b) selisih antara nilai kerohiman yang diterima dengan nilai ganti rugi normal per meter persegi.
 - c) beban pajak atas lahan tenggelam yang masih berjalan.
 - d) pola dan harga penjualan lahan ke pihak swasta.
3. Indikator dampak sosial-ekonomi
 - a) perubahan jenis pekerjaan dan estimasi pendapatan sebelum dan sesudah proyek.
 - b) biaya adaptasi yang ditanggung warga (peninggian rumah, perbaikan infrastruktur pribadi)
 - c) perubahan dalam intensitas kegiatan komunal dan kohesi sosial.
 - d) keberlanjutan pengetahuan lokal dan tradisi budaya pesisir.

1.5.1.3 Bob Jessop: *State Capitalism* dan Peran Negara dalam Marjinalisasi Masyarakat

Jika Harvey menjelaskan mekanisme bagaimana kapital mengambil sumber daya masyarakat, Bob Jessop (2016) melengkapinya dengan menjelaskan ‘peran negara’ dalam proses itu. Dalam karyanya *The State: Past, Present, Future* (2016), Jessop mengembangkan teori negara menjadi lebih bernuansa seperti negara bukan sekadar "pelayan" kapital yang pasif, tetapi aktor yang aktif mengelola dan memfasilitasi akumulasi kapital demi mempertahankan kelangsungan sistem. Konsep ini yang Jessop sebut sebagai *state capitalism* yang menjadi kaca mata kedua yang digunakan dalam penelitian ini untuk memahami mengapa kebijakan TTLSD bisa berdampak seperti yang dialami masyarakat Kecamatan Sayung.

a. Negara sebagai Fasilitator Aktif Akumulasi Kapital

Jessop (2016) menjelaskan bahwa dalam sistem kapitalisme kontemporer, negara tidak hanya meregulasi pasar dari luar, namun juga secara aktif berpartisipasi dalam proses akumulasi. Hal ini berarti negara membuat pilihan-pilihan konkret seperti infrastruktur mana yang dibangun, kawasan mana yang diprioritaskan untuk investasi, regulasi mana yang diubah untuk memudahkan masuknya kapital. Pilihan-pilihan ini tidak pernah netral, mereka selalu mencerminkan hierarki kepentingan yang ada. Dan dalam sistem kapitalisme, kepentingan kapital besar hampir selalu memiliki bobot yang lebih besar dalam hierarki itu.

Dalam konteks pembangunan infrastruktur, Jessop (2016) menunjukkan bahwa negara menggunakan setidaknya tiga instrumen utama untuk memfasilitasi akumulasi kapital. *Pertama*, melalui pembangunan infrastruktur itu sendiri seperti jalan, tanggul, Pelabuhan, yang membuka akses bagi investasi kapital berskala besar ke wilayah-wilayah yang sebelumnya tidak terjangkau. *Kedua*, melalui perubahan regulasi, revisi tata ruang, perubahan status kawasan, pergeseran kewenangan birokrasi, yang secara legal membersihkan hambatan bagi masuknya kapital. *Ketiga*, melalui framing "kepentingan nasional" yang memberikan legitimasi moral kepada proyek-proyek yang sesungguhnya lebih banyak melayani kepentingan investasi besar daripada kebutuhan komunitas lokal.

b. *Strategic Selectivity*: Mengapa Suara Masyarakat Tidak Terdengar

Salah satu konsep kunci Jessop yang paling relevan untuk memahami nasib masyarakat pesisir Sayung adalah *strategic selectivity* (Jessop, 2016). Konsep ini menjelaskan bahwa struktur negara, cara birokrasi diorganisasikan, prosedur pengambilan keputusan, bagaimana informasi mengalir, hal ini menunjukkan bahwa secara tidak sadar lebih responsif terhadap kepentingan-kepentingan tertentu dan kurang responsif terhadap yang lain. Bukan karena ada konspirasi sadar, melainkan karena cara sistem dibangun secara historis memang menguntungkan mereka yang memiliki sumber daya, jaringan, dan kemampuan teknis untuk menavigasi sistem tersebut.

Bagi komunitas nelayan dan petambak di Kecamatan Sayung, *strategic selectivity* ini berarti suara mereka secara struktural lebih sulit terdengar dalam proses kebijakan dibandingkan dengan kepentingan kawasan industri atau investor infrastruktur. Mereka tidak memiliki konsultan hukum untuk mengadvokasi kepentingan mereka. Mereka tidak memiliki akses ke data dan dokumen teknis yang menjadi dasar perencanaan proyek. Mereka tidak memiliki jaringan ke pengambil keputusan di tingkat pusat. Akibatnya, ketika sosialisasi proyek dilakukan, yang terjadi bukan dialog yang setara melainkan penyampaian keputusan yang sudah jadi dan masyarakat tidak punya kapasitas formal untuk menolak atau mengubahnya secara substansial.

c. Regulasi sebagai Alat, Bukan Perlindungan

Jessop (2016) juga menunjukkan bagaimana regulasi yang tampaknya netral sesungguhnya bekerja untuk menguntungkan kepentingan kapital. Konsep "tanah musnah" dalam peraturan pertanahan Indonesia adalah contoh yang paling tajam dalam kasus ini, karena hal ini menunjukkan sebuah ketentuan hukum yang menetapkan bahwa lahan yang tenggelam dianggap sebagai fasilitas umum, sehingga ketika digunakan untuk proyek infrastruktur, pemiliknya tidak berhak mendapat ganti rugi normal, melainkan hanya "kerohiman" yang besarnya jauh lebih kecil. Bagi investor dan pengelola proyek, regulasi ini adalah fasilitas yang memudahkan pengambilalihan lahan. Bagi masyarakat yang tanahnya tenggelam setelah bertahun-tahun berjuang menghadapi abrasi, regulasi

yang sama adalah penghinaan berlapis, sudah kehilangan tanah karena bencana, lalu ketika pemerintah menggunakan lahan itu untuk proyek nasional, mereka tidak mendapat kompensasi yang layak.

Lebih jauh, Jessop (2016) menunjukkan bahwa perubahan regulasi tata ruang kerap menjadi sinyal paling jelas dari *state capitalism* yang sedang bekerja. Ketika kawasan yang selama ini berfungsi sebagai wilayah pesisir produktif tiba-tiba diubah statusnya menjadi Kawasan Strategis Nasional dalam revisi RTRW, itu bukan sekadar perubahan administratif, namun hal itu menunjukkan deklarasi bahwa negara telah memilih untuk memprioritaskan fungsi kawasan tersebut sebagai zona investasi industri di atas fungsi historisnya sebagai ruang hidup komunitas pesisir. Dan ketika perubahan itu terjadi tanpa konsultasi yang bermakna dengan masyarakat yang paling terdampak, *strategic selectivity* telah bekerja dengan sempurna seperti kepentingan yang kuat didengar, kepentingan yang lemah diabaikan.

d. Dampak *State Capitalism* terhadap Kondisi Sosial-Ekonomi Masyarakat

Dalam kerangka Jessop (2016), marjinalisasi sosial-ekonomi yang dialami masyarakat Desa Sriwulan dan Desa Bedono bukan sekadar "efek samping" dari pembangunan yang kurang terencana, yakni adanya konsekuensi struktural yang dapat diprediksi dari cara *state capitalism* bekerja. Ketika negara memutuskan bahwa kawasan industri dan konektivitas logistik adalah prioritas yang harus dilindungi, maka masyarakat pesisir yang hidupnya bergantung pada ekosistem perairan yang

sama secara otomatis menjadi pihak yang menanggung biaya dari prioritas itu.

Dampak paling nyata dari *state capitalism* dalam konteks ini adalah apa yang Jessop (2016) sebut sebagai "represif struktural", kondisi di mana masyarakat tidak memiliki pilihan lain selain menerima situasi yang merugikan mereka, karena semua jalan alternatif sudah tertutup secara sistematis. Mereka tidak bisa mempertahankan profesi nelayan karena ekosistem rusak. Mereka tidak bisa mengadakan kerugian melalui jalur hukum karena konsep "tanah musnah" sudah mengambil hak mereka secara legal. Mereka tidak bisa bersuara terlalu keras karena posisi mereka sebagai warga kecil berhadapan dengan proyek strategis nasional membuat mereka rentan dikriminalisasi. Akibatnya, yang tersisa hanyalah pilihan antara bertahan dengan kondisi yang semakin berat atau meninggalkan kampung halaman yang sudah ditinggali turun-temurun.

Dari sisi ekonomi, implikasi *state capitalism* terhadap masyarakat pesisir terlihat dalam ketidaksetaraan distribusi manfaat dan beban proyek. Kawasan industri mendapat perlindungan dari rob dan konektivitas yang meningkat, dua hal yang secara langsung meningkatkan nilai investasi dan produktivitas ekonomi mereka. Masyarakat nelayan dan petambak, sebaliknya, menghadapi penurunan hasil tangkapan, hilangnya lahan tambak, dan bertambahnya biaya operasional, tanpa kompensasi yang proporsional. Dari sisi sosial, *state capitalism* menghasilkan fragmentasi komunitas, karena ketika sebagian wilayah masuk dalam coverage proyek

dan sebagian tidak, perbedaan kondisi yang dihasilkan menciptakan ketegangan sosial yang sebelumnya tidak ada. Ini bukan kegagalan teknis yang bisa diperbaiki dengan koordinasi yang lebih baik, hal ini adalah dampak yang inheren dari cara kebijakan dirancang dengan prioritas kepentingan yang tidak seimbang.

e. Indikator *State Capitalism* dalam Penelitian Ini

Untuk melihat konsep Jessop dalam penelitian ini, *state capitalism* diukur melalui dua kelompok indikator berikut.

1. Indikator peran dan instrumen negara:
 - a) struktur kewenangan pengambilan Keputusan, siapa yang memegang kewenangan AMDAL dan apakah ada perubahan kewenangan selama proyek berjalan.
 - b) kualitas partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan, apakah sosialisasi bersifat dialogis atau satu arah.
 - c) perubahan regulasi tata ruang yang bersamaan dengan masuknya investasi besar.
 - d) kesenjangan antara narasi resmi pemerintah tentang tujuan proyek dengan pengalaman nyata komunitas lokal.
2. Indikator dampak sosial-ekonomi dari keberpihakan negara:
 - a) siapa yang paling banyak mendapat manfaat dari proyek, kawasan industri atau komunitas pesisir.
 - b) apakah ada mekanisme perlindungan bagi kelompok yang paling rentan terdampak.

c) ada atau tidaknya represif structural, kondisi di mana warga tidak bisa menolak atau mengadukan kerugian mereka secara efektif.

d) perbandingan kondisi sosial-ekonomi warga sebelum dan sesudah proyek dalam aspek pendapatan, mata pencaharian, dan kualitas relasi sosial.

1.6 Operasional Konsep

Operasional konsep berfungsi untuk menerjemahkan konsep-konsep abstrak dalam teori ekonomi politik menjadi indikator yang konkret dan dapat digali secara empiris di lapangan. Penelitian ini berpijak pada satu kerangka teori yaitu teori ekonomi politik dengan dua pemikir utama: Harvey (2003) untuk konsep *accumulation by dispossession*, dan Jessop (2016) dengan konsep *state capitalism*. Dari kedua pemikiran tersebut, diturunkan tiga konsep operasional yang menjadi panduan analisis dalam Bab III: (1) kebijakan infrastruktur sebagai arena kekuasaan ekonomi-politik, (2) proses perampasan ruang dan sumber daya, dan (3) dampak marginalisasi sosial-ekonomi pada masyarakat pesisir.

Tabel 1. 1 Tabel Operasional Konsep

No	Konsep	Dimensi	Indikator Empiris	Teknik Pengumpulan Data	Kaitan Bab III
1	Kebijakan Infrastruktur sebagai Arena Ekonomi-Politik <i>Jessop (2016)</i>	a.Struktur Kewenangan Kebijakan	1. Pihak mana yang memegang kewenangan pengesahan AMDAL (pusat/provinsi/kabupaten). 2. Apakah terjadi perubahan kewenangan selama proyek berjalan dan apa alasannya.	Wawancara mendalam Studi dokumen (AMDAL, Perpres PSN)	3.2 Proses implementasi kebijakan

No	Konsep	Dimensi	Indikator Empiris	Teknik Pengumpulan Data	Kaitan Bab III
			<p>3. Sejauh mana pemerintah daerah (kabupaten dan desa) terlibat dalam pengawasan proyek.</p> <p>4. Ada atau tidaknya mekanisme pengawasan lingkungan yang berjalan secara rutin dan efektif.</p>		
		b. Representasi Kepentingan dalam Perencanaan	<p>1. Kepentingan apa yang paling dominan dalam dokumen resmi proyek (ekonomi industri atau perlindungan komunitas pesisir).</p> <p>2. Apakah kelompok rentan (nelayan, petambak) dilibatkan secara substantif dalam proses perencanaan.</p> <p>3. Apakah sosialisasi berjalan dua arah (dialogis) atau hanya bersifat satu arah (informatif).</p> <p>4. Adakah perbedaan signifikan antara narasi resmi pemerintah dengan persepsi dan pengalaman komunitas lokal.</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Dokumen resmi proyek</p> <p>Observasi lapangan</p>	3.2 Peran aktor lokal & hambatan implementasi
		c.Regulasi sebagai Alat Fasilitasi Kapital	<p>1. Apakah ada perubahan tata ruang (RTRW/RTRWP) yang bertepatan dengan masuknya investasi besar di kawasan pesisir.</p> <p>2. Bagaimana mekanisme "tanah musnah" diterapkan dan dampaknya terhadap hak ganti rugi warga.</p> <p>3. Perbandingan nilai ganti kerohiman yang diterima warga dengan nilai ganti rugi normal sesuai regulasi.</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Dokumen regulasi (Permen, RTRW)</p> <p>Studi dokumen</p>	3.2 & 3.3 Hambatan implementasi & prioritas ekonomi besar

No	Konsep	Dimensi	Indikator Empiris	Teknik Pengumpulan Data	Kaitan Bab III
			4. Apakah ada warga yang sama sekali tidak mendapatkan kompensasi atas lahan atau mata pencaharian yang hilang.		
2	<p>Accumulation by Dispossession</p> <p><i>Harvey (2003)</i></p>	<p>a. Perampasan Akses Ruang dan Sumber Daya</p>	<p>1. Perubahan radius akses nelayan ke perairan sebelum dan sesudah konstruksi proyek.</p> <p>2. Luas lahan tambak yang hilang, tidak dapat dioperasikan, atau mengalami gangguan sirkulasi air.</p> <p>3. Ada atau tidaknya zona terlarang bagi nelayan di sekitar area proyek.</p> <p>4. Perubahan kualitas ekosistem perairan (kekeruhan air, penurunan populasi ikan, hancurnya budidaya kerang).</p> <p>5. Dampak penutupan DAS terhadap sirkulasi air tambak dan kualitas air secara keseluruhan.</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Observasi lapangan</p> <p>Data BPS & DKP</p>	<p>3.3</p> <p>Prioritas kepentingan ekonomi besar</p>
		<p>b. Pengambilalihan Lahan dan Aset Komunitas</p>	<p>1. Penerapan konsep "tanah musnah" sebagai dasar hukum peniadaan ganti rugi normal.</p> <p>2. Selisih antara nilai kerohiman yang diterima warga dengan harga ganti rugi pasar per meter persegi.</p> <p>3. Harga jual lahan tenggelam ke pihak swasta dibandingkan nilai produktif lahan sebelum tenggelam.</p> <p>4. Apakah warga masih dikenai kewajiban pajak</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Dokumen (sertifikat, bukti pajak)</p> <p>Studi regulasi</p>	<p>3.3</p> <p>Dampak ketidakadilan pada masyarakat lokal</p>

No	Konsep	Dimensi	Indikator Empiris	Teknik Pengumpulan Data	Kaitan Bab III
			<p>atas lahan yang sudah tenggelam dan tidak produktif.</p> <p>5. Pihak mana yang menguasai lahan pesisir pasca-proyek dan bagaimana peruntukan barunya.</p>		
		c. Komodifikasi Ruang Pesisir	<p>1. Apakah ada rencana pengembangan kawasan industri di lahan pesisir yang "dikeringkan" setelah tanggul berfungsi.</p> <p>2. Perubahan peruntukan kawasan pesisir dalam dokumen RTRW Provinsi (misalnya dari kawasan pesisir produktif menjadi kawasan strategis industri/KSN).</p> <p>3. Siapa yang paling diuntungkan dari kenaikan nilai lahan pasca-infrastruktur tol dan tanggul dibangun.</p> <p>4. Apakah ada keterkaitan antara proyek infrastruktur dengan rencana pengembangan kawasan industri baru di sekitarnya.</p>	<p>Dokumen RTRW 2024</p> <p>Wawancara: WALHI, tokoh masyarakat</p> <p>Studi dokumen</p>	3.3 Prioritas kepentingan ekonomi besar
3	<p>Dampak Marjinalisasi Sosial-Ekonomi</p> <p><i>Harvey (2003);</i></p>	a. Perubahan Mata Pencaharian dan Pendapatan	<p>1. Jenis pekerjaan utama warga sebelum proyek dimulai dibandingkan kondisi saat ini.</p> <p>2. Estimasi perubahan pendapatan rata-rata per bulan sebelum dan sesudah proyek.</p> <p>3. Apakah peralihan profesi bersifat sukarela atau dipaksa oleh hilangnya</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Data BPS Kabupaten Demak</p>	3.4 Dampak ekonomi

No	Konsep	Dimensi	Indikator Empiris	Teknik Pengumpulan Data	Kaitan Bab III
			<p>akses terhadap sumber daya.</p> <p>4. Lama paceklik nelayan dalam satu tahun (jumlah bulan tidak bisa melaut) dan dampaknya pada pendapatan tahunan.</p> <p>5. Apakah tersedia sumber pendapatan alternatif yang dapat diakses komunitas tanpa syarat tambahan.</p>		
		b. Beban Biaya Adaptasi	<p>1. Berapa kali warga harus meninggikan rumah dalam 10 tahun terakhir dan berapa biaya per siklus.</p> <p>2. Apakah ada fasilitas umum (jalan desa, masjid, balai desa) yang tenggelam tanpa penggantian dari pemerintah.</p> <p>3. Apakah pemerintah memberikan bantuan untuk biaya adaptasi ini atau warga menanggungnya secara mandiri.</p> <p>4. Perbandingan besaran pendapatan dan besaran pengeluaran adaptasi per tahun.</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Observasi fisik bangunan</p>	<p>3.4</p> <p>Dampak ekonomi</p>
		c. Perubahan Kohesi Sosial dan Relasi Komunitas	<p>1. Apakah pembangunan menciptakan pemisahan fisik wilayah yang berdampak pada relasi antar-dusun (dalam vs. luar tol).</p> <p>2. Perubahan jarak dan waktu tempuh antar-dusun sebelum dan sesudah konstruksi.</p> <p>3. Perubahan frekuensi kegiatan komunal seperti</p>	<p>Wawancara mendalam</p> <p>Observasi lapangan</p>	<p>3.4</p> <p>Dampak sosial</p>

No	Konsep	Dimensi	Indikator Empiris	Teknik Pengumpulan Data	Kaitan Bab III
			gotong royong, kenduri, dan tradisi bersama. 4. Ada atau tidaknya konflik horizontal di antara warga akibat perbedaan persepsi mengenai manfaat proyek. 5. Bagaimana warga memaknai keterpisahan geografis ini secara sosial dan emosional.		
		d. Erosi Pengetahuan Lokal dan Identitas Budaya	1. Apakah profesi nelayan masih diwariskan kepada generasi muda atau sudah ditinggalkan. 2. Masih ada atau tidaknya pengetahuan tradisional seperti kalender musim melaut, navigasi bintang, dan prediksi cuaca lokal. 3. Kelestarian tradisi budaya pesisir seperti sedekah laut dan ritual komunal lainnya. 4. Seberapa besar migrasi pemuda ke kota dan dampaknya pada keberlanjutan komunitas pesisir.	Wawancara mendalam Observasi partisipatif	3.4 Dampak sosial

1.7 Metode Penelitian

1.7.1 Desain Penelitian

Desain penelitian digunakan sebagai perencanaan yang matang bagi peneliti agar proses penelitian dapat berjalan dengan baik sesuai dengan tujuan yang sudah ditetapkan. Desain penelitian adalah suatu rencana

tentang bagaimana mengumpulkan dan mengolah berbagai data supaya penelitian yang diharapkan dapat tercapai (Sujarweni, 2014: 26). Melalui desain penelitian yang tepat, peneliti mampu melakukan penelitian sesuai arah yang diharapkan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Menurut Strauss dan Corbin 1997 (dalam Sujarweni, 2014: 19), penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang tidak dapat diperoleh dengan menggunakan pengukuran ataupun melalui berbagai prosedur statistik. Penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti kehidupan bermasyarakat, tingkah laku, sejarah, fungsionalisasi sebuah organisasi, aktivitas sosial, dan lain sebagainya. Bogdan dan Taylor (1992) pun menjelaskan bahwa prosedur penelitian kualitatif mampu menghasilkan data deskriptif berupa tulisan maupun ucapan, serta perilaku yang dapat diamati dari suatu organisasi, kelompok, ataupun individu dalam keadaan tertentu melalui pengkajian yang utuh, holistik, dan komprehensif.

1.7.2 Situs Penelitian

Situs penelitian merupakan lokasi sosial yang dicirikan dengan adanya pelaku, tempat, dan kegiatan yang dapat diamati oleh penulis (Nasution, 2003: 43). Situs penelitian ini adalah tempat dimana penulis dapat memperoleh informasi berupa data dan hal lain yang diperlukan dalam penelitian. Lokasi penelitian ini terletak pada Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak, khususnya desa-desa yang berada di wilayah pesisir dan

terdampak langsung oleh pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak.

Secara administratif, Kecamatan Sayung terdiri atas 20 desa, yaitu: Banjarsari, Bedono, Bulusari, Dombo, Gemulak, Jetaksari, Kalisari, Karangasem, Loireng, Pilangsari, Prampelan, Purwosari, Sayung, Sidogemah, Sidorejo, Sriwulan, Surodadi, Tambakroto, Timbulsloko, dan Tugu. Seluruh desa tersebut berada dalam cakupan wilayah penelitian karena secara langsung maupun tidak langsung merasakan dampak pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak, baik dari aspek lingkungan, sosial, maupun ekonomi.

Namun demikian, tingkat dampak pembangunan yang dirasakan oleh masing-masing desa tidak bersifat seragam. Berdasarkan lokasi pembangunan dan karakteristik wilayah, terdapat beberapa desa yang mengalami dampak lebih signifikan dibandingkan desa lainnya. Desa Bedono, Desa Sidogemah, dan Desa Sriwulan merupakan desa yang paling terdampak karena menjadi lokasi utama pembangunan Seksi I (Semarang-Sayung) yang terintegrasi langsung dengan tanggul laut. Pembangunan di wilayah ini menyebabkan berbagai permasalahan, seperti kerusakan infrastruktur desa, perubahan kondisi lingkungan pesisir, relokasi warga, hingga hilangnya lahan tambak dan mata pencaharian masyarakat, khususnya petambak dan nelayan.

Oleh karena itu, meskipun penelitian ini mencakup seluruh desa di Kecamatan Sayung, fokus pengamatan lapangan dan penggalian data lebih diperdalam pada desa-desa yang mengalami dampak paling parah agar penelitian mampu menggambarkan secara jelas fenomena paradoks pembangunan yang terjadi di wilayah tersebut.

1.7.3 Subjek Penelitian dan Teknik Pemilihan Informan

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah pihak-pihak yang dianggap mengetahui, mengalami, dan merasakan secara langsung dampak kebijakan pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak (TTLSD) terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Desa Bedono dan Desa Sriwulan, Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak. Dalam penelitian kualitatif, pemilihan subjek atau informan tidak bertujuan untuk keterwakilan statistik yang bisa digeneralisasikan secara luas, melainkan untuk mendapatkan informasi secara mendalam, relevan, dan kaya tentang fenomena yang sedang diteliti (Creswell, 2016). Oleh karena itu, pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu teknik pemilihan informan berdasarkan pertimbangan tertentu sesuai dengan tujuan dan kebutuhan penelitian (Sugiyono, 2015).

Teknik *purposive sampling* dipilih karena penelitian ini memerlukan informan yang benar-benar memiliki pengetahuan, pengalaman, atau keterlibatan langsung dengan kebijakan TTLSD baik dari sisi pengambil

kebijakan, pelaksana di lapangan, maupun masyarakat yang merasakan dampaknya. Warga Kecamatan Sayung tentunya tidak bisa memberikan informasi mendalam tentang mekanisme kerja PSN, perpindahan kewenangan AMDAL, atau proses kompensasi lahan. Hanya informan dengan kriteria dan posisi tertentu yang bisa menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian ini secara substantif

Tabel 1. 2 Subjek Penelitian

No.	Desa	Tingkat Dampak	Keterangan
1.	Bedono	Parah	Lokasi utama pembangunan Seksi I, kehilangan lahan tambak dan permukiman
2.	Sriwulan	Parah	Kerusakan infrastruktur dan hilangnya mata pencaharian petambak

Kriteria yang digunakan dalam memilih informan dalam penelitian ini adalah memiliki pengetahuan langsung mengenai proses perencanaan sampai ke dampak kebijakan, berada dalam posisi yang memungkinkan untuk dapat mengamati atau merasakan dampak proyek dari sudut pandang yang berbeda-beda, bersedia memberikan informasi secara terbuka dan jujur, lalu dapat berkomunikasi secara memadai untuk keperluan wawancara mendalam. Menggunakan kriteria tersebut, penelitian ini melibatkan tujuh informan yang dibagi ke dalam tiga kelompok berdasarkan posisi dan peran mereka dalam kebijakan TTLSD.

Kelompok pertama adalah informan dari instansi pemerintah yang memiliki kewenangan langsung dalam perencanaan dan pengawasan lingkungan proyek, yaitu DLHK Provinsi Jawa Tengah dan DLH Kabupaten Demak. Kedua instansi

ini dipilih karena mereka adalah lembaga yang secara hukum bertanggung jawab atas pengawasan dokumen AMDAL yang menjadi salah satu fokus analisis dari penelitian ini, khususnya terkait perpindahan kewenangan dari provinsi ke pusat pada tahun 2021.

Kelompok Kedua adalah informan dari organisasi masyarakat sipil, yaitu WALHI Jawa Tengah, yang telah melakukan pemantauan dan advokasi terhadap dampak ekologis TTLSD sejak proyek ini dimulai. Pemilihan informan dari masyarakat sipil ini penting untuk mendapatkan perspektif kritis yang independen dari narasi resmi pemerintah, sesuai dengan kebutuhan analisis ekonomi politik yang digunakan dalam penelitian ini.

Kelompok Ketiga adalah informan dari tingkat pemerintahan lokal dan komunitas terdampak yang mencakup Camat Sayung, perwakilan Pemerintah Desa, dan warga yang merasakan dampak langsung di Desa Bedono dan Desa Sriwulan. Kedua desa ini dipilih sebagai lokus utama penelitian karena merupakan wilayah yang paling terdampak oleh Seksi 1 TTLSD, merupakan kawasan yang sekaligus berfungsi sebagai tanggul laut. Desa Bedono mewakili kondisi desa yang sebagian wilayahnya di luar coverage tanggul dengan dampak yang lebih kompleks dan negatif, sementara Desa Sriwulan mewakili kondisi desa yang relatif lebih terlindungi namun menghadapi masalah baru berupa perubahan sirkulasi air tambak.

Tabel 1. 3 Daftar Narasumber Penelitian

No	Nama	Jabatan	Instansi	Tanggal Wawancara	Alasan Pemilihan
1.	Ika	Kepala Bidang Tata Lingkungan dan PPKL	DLHK Provinsi Jawa Tengah	5 Februari 2026	Pemegang kewenangan AMDAL TTLSD sebelum 2021, mengetahui perpindahan kewenangan ke pusat
2.	Kusdarmawan	Kepala Bidang Penataan Perlindungan LH	DLH Kabupaten Demak	2 February 2026	Mengetahui keterbatasan pengawasan Kabupaten pasca sentralisasi AMDAL.
3.	Bagas Kurniawan	Aktivis Lingkungan	WALHI Jawa Tengah	6 februari 2026	Memantau dampak ekologis dan sosial TTLSD, memiliki perspektif kritis dan independen
4.	Sukarman	Camat Sayung	Kecamatan Sayung	26 Januari	Mengetahui proses sosialisasi dan koordinasi implementasi di tingkat kecamatan
5.	Nurohman	Kaur TU & Warga	Desa Bedono	11 Februari 2026	Mewakili perspektif pemerintah desa dan warga di wilayah yang paling terdampak (luar coverage tanggul)
6.	Ridho	Warga	Desa Sriwulan	11 Februari 2026	Merasakan langsung perubahan tambak bandeng akibat perubahan sirkulasi air.
7.	Sulistyo	Kepala Desa	Desa Sriwulan	11 Februari 2026	Mengetahui kondisi administrasi desa dan perkembangan implementasi di Desa Sriwulan.

1.7.4 Jenis Data

Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data deskriptif berupa peristiwa, kejadian, maupun gejala yang dapat dianalisis. Data kualitatif akan disajikan dalam bentuk teks, kata-kata, dan gambar yang mampu menggambarkan suatu peristiwa secara mendalam.

1.7.5 Sumber Data

Pada dasarnya sumber data penelitian dibagi menjadi data primer dan data sekunder. Dalam penelitian ini akan menggunakan data-data berikut:

a. Data Primer

Data primer diperoleh secara langsung dari sumber pertama atau tidak melalui perantara. Data primer dikumpulkan untuk menjawab permasalahan secara langsung di lapangan. Penulis mengumpulkan data primer dari hasil wawancara dengan narasumber, observasi, dan dokumentasi.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui perantara atau secara tidak langsung yang kerap dijumpai melalui sumber yang telah ada sebelumnya. Dalam penelitian ini data sekunder diperoleh melalui buku, jurnal, peraturan perundang-undangan, dan dokumen lain yang didapatkan dari instansi terkait.

1.7.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data akan menghasilkan data yang memiliki kredibilitas apabila dilakukan secara cermat dan benar. Terdapat tiga teknik yang digunakan dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut:

a. Wawancara

Pengumpulan data dilakukan melalui tanya jawab dengan narasumber secara langsung untuk mendapatkan data yang akurat dan aktual. Dalam memperoleh data, penulis menggunakan dua jenis wawancara dalam penelitian. Pertama, wawancara secara terarah yang ditujukan kepada tujuh informan, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. 4 Daftar Narasumber dalam Wawancara Terarah

No.	Narasumber	Interview	Jabatan
1.	Ika	Pihak DLH Provinsi Jateng	Kepala Bidang Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan (PPKL)
2.	Kusdarmawan	Pihak DLH Kabupaten Demak	Kepala Bidang Penataan, Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
3.	Bagas Kurniawan	WALHI JATENG	Aktivis Lingkungan
4.	Sukarman (Camat Sayung) Agus Salim (Kepala Desa Bedono) Nurohman (Masyarakat Bedono) Sulistyo (Kepala Desa Sriwulan) Ridho (Masyarakat Sriwulan)	Perwakilan Masyarakat	Camat, Kepala Desa, dan Perwakilan dari setiap Desa.

Sebelum wawancara dilaksanakan, penulis sudah menyiapkan susunan pertanyaan yang akan diajukan kepada narasumber, sehingga wawancara dapat dilakukan secara terarah. Kedua, wawancara mendalam

dengan narasumber tanpa menggunakan pedoman yang disiapkan, sehingga dapat dilakukan berulang kali.

Narasumber penelitian ini dipilih secara purposif berdasarkan keterlibatan atau pengetahuan langsung mereka terhadap kebijakan TTLSD dan dampaknya terhadap masyarakat. Pemilihan mencakup perwakilan dari tiga kelompok yakni instansi pemerintah yang berwenang dalam pengawasan lingkungan dan pelaksanaan kebijakan, organisasi masyarakat sipil yang mengadvokasi kepentingan masyarakat terdampak, dan warga masyarakat yang secara langsung merasakan dampak proyek dalam kehidupan sehari-hari.

1.7.7 Analisis dan Interpretasi Data

Menurut Mudjiarahardjo (dalam Sujarweni, 2014: 34) analisis data adalah kegiatan untuk mengatur, mengurutkan, mengelompokkan, serta mengkategorikan data sehingga peneliti dapat menganalisis dan memperoleh jawaban dari masalah yang sedang diteliti. Analisis data dapat dilakukan selama proses pengumpulan data dan sesudah melakukan analisis data. Jika peneliti merasa jawaban yang didapatkan belum memenuhi kriteria, maka peneliti dapat mengajukan pertanyaan kembali kepada narasumber hingga mendapatkan data jenuh yang sesuai.

Penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman, dimana aktivitas dalam menganalisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan terjadi secara terus menerus sampai peneliti memperoleh jawaban dari

penelitiannya (Sugiyono, 2018: 246). Berikut merupakan alur tahapan dari proses pengumpulan dan interpretasi data menurut model Miles dan Huberman yang telah disesuaikan dengan kebutuhan penulis:

1. Pengumpulan Data

Tahap awal yang dilakukan penulis adalah mengumpulkan data. Data berupa tulisan, hasil wawancara, dan dokumentasi yang telah dilakukan yang dikumpulkan menjadi satu. Setelah penulis mengumpulkan semua data yang telah diperoleh, maka dapat melanjutkan ke tahap berikutnya.

2. Reduksi Data

Semua data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan selanjutnya dirangkum untuk memperoleh laporan data yang rinci. Penyusunan laporan berdasarkan data yang direduksi, dirangkum, dan difokuskan kepada hal-hal yang pokok. Dengan begitu peneliti akan memperoleh gambaran yang jelas terkait hasil pengamatannya. Selain itu, reduksi data berguna untuk mempermudah peneliti dalam mencari data tambahan apabila diperlukan.

3. Penyajian Data

Pada tahap penyajian data, penulis harus mengkategorisasikan data-data yang sesuai dengan pokok permasalahan, supaya mempermudah dalam melihat pola hubungan antar data. Penulis harus bisa menjelaskan keterkaitan antara data satu dengan data yang lain. Penyajian data kualitatif dapat berupa teks naratif.

4. Kesimpulan

Tahap penyimpulan dan verifikasi diperoleh dari proses reduksi dan penyajian yang disimpulkan secara sementara. Kesimpulan seluruh tahapan akan memiliki dasar yang kuat dan sifatnya semakin tegas. Kesimpulan yang dihasilkan akan menjadi temuan baru berupa penjelasan tentang suatu objek yang belum jelas. Setelah dilakukan penelitian, objek tersebut akan menjadi lebih jelas. Melalui penarikan kesimpulan, peneliti dapat menjawab permasalahan yang sudah dirumuskan dengan mudah.

1.7.8 Kualitas Data

Data dapat dinyatakan valid apabila tidak ditemukannya perbedaan antara data hasil penelitian dengan fakta yang sesungguhnya terjadi. Untuk menguji kualitas dan validitas data yang diperoleh, penulis akan menggunakan teknik triangulasi data. Triangulasi data menurut Sugiyono (2015: 83) merupakan teknik pengumpulan data dengan cara penggabungan berbagai data dan sumber yang telah diperoleh selama proses penelitian dilakukan. Triangulasi data dapat diartikan sebagai teknik pengecekan data dengan berbagai cara dan waktu. Peneliti dapat melakukan wawancara dengan narasumber yang kemudian hasil wawancara tersebut dipadukan dengan isi suatu dokumen yang relevan. Penulis juga dapat membandingkan hasil wawancara antara narasumber satu dengan narasumber lainnya.

Triangulasi secara sederhana bisa dipahami sebagai pengecekan silang terhadap data yang sudah terkumpul. Jika sebuah temuan hanya bersandar pada satu sumber, satu metode, atau satu waktu pengumpulan, maka data tersebut rentan terhadap bias. Bias narasumber yang mungkin tidak sepenuhnya jujur atau tidak mengetahui keseluruhan situasi, bias metode yang mungkin hanya menangkap aspek tertentu dari realitas, atau bias waktu karena kondisi bisa berubah. Triangulasi adalah cara untuk mengurangi bias-bias tersebut dengan memeriksa apakah data dari berbagai sumber, metode dan waktu yang berbeda menunjukkan arah yang konsisten (Sugiyono, 2015)

Lebih dari sekedar pengecekan, triangulasi dalam penelitian ini memiliki fungsi substantif yang lebih dalam, terutama karena penelitian ini menggunakan perspektif ekonomi politik yang secara hakiki mempersoalkan perbedaan narasi antara pihak yang berkuasa dan pihak yang terpinggirkan. Ketika pejabat pemerintah mengatakan "sosialisasi sudah berjalan baik dan aspirasi masyarakat sangat direspon", namun di sisi lain warga desa menceritakan bahwa mereka takut dikriminalisasi jika terlalu vokal. Kedua narasi yang bertentangan itu bukan salah satu yang benar dan satu yang salah, melainkan keduanya adalah data yang valid yang menggambarkan realitas dari posisi yang berbeda. Triangulasi membantu peneliti untuk menampilkan perbedaan perspektif ini secara jujur, bukan memilih salah satunya.

Dalam penelitian ini, triangulasi data dilakukan melalui tiga bentuk utama. Pertama, triangulasi sumber, yaitu dengan membandingkan informasi yang diperoleh dari berbagai narasumber, seperti masyarakat terdampak, tokoh masyarakat, perangkat desa, dan pihak pemerintah lokal. Informasi mengenai dampak pembangunan, kehilangan mata pencaharian, serta perubahan kondisi sosial ekonomi dibandingkan antar narasumber untuk melihat konsistensi data. Contohnya seperti klaim tentang perpindahan kewenangan AMDAL dari provinsi ke pusat dikonfirmasi dari tiga sumber berbeda yakni Ika (DLHK Provinsi) yang kehilangan kewenangannya, Kusdarmawan (DLH Kabupaten) yang mengalami dampak berlanjut dari perpindahan itu, dan Bagas Kurniawan (WALHI) yang memantau proses tersebut dari luar birokrasi. Ketika ketiga sumber berbeda ini memberikan keterangan yang pada intinya konsisten, keyakinan peneliti terhadap temuan itu menjadi jauh lebih kuat. Sebaliknya, ketika ada narasi yang bertentangan antara pejabat pemerintah dan warga desa seperti tentang kualitas sosialisasi, maka perbedaan itu sendiri menjadi temuan yang signifikan dan dianalisis menggunakan kerangka teori ekonomi politik.

Kedua, triangulasi metode, yaitu dengan memadukan hasil wawancara mendalam, observasi lapangan, dan studi dokumentasi. Data hasil wawancara mengenai perubahan mata pencaharian masyarakat, misalnya, diperkuat dengan hasil observasi kondisi lingkungan pesisir dan dokumentasi berupa data desa, laporan pemerintah, serta foto-foto lapangan.

Ketiga, triangulasi waktu, yaitu dengan melakukan pengumpulan data pada periode Januari hingga Februari 2026, dengan beberapa narasumber yang diwawancarai lebih dari sekali atau di waktu yang berbeda. Pengulangan wawancara dan observasi dilakukan untuk melihat apakah terdapat perubahan pandangan atau kondisi yang signifikan terkait dampak pembangunan.

Secara keseluruhan, triangulasi dalam penelitian ini tidak hanya berfungsi sebagai prosedur validasi formal yang harus dipenuhi untuk memenuhi standar akademis. Namun juga menjadi bagian integral dari cara peneliti membaca data dengan kesadaran bahwa dalam konteks ekonomi politik, narasi yang berbeda dari aktor-aktor yang berbeda posisinya bukan sekadar "versi berbeda dari satu kebenaran", melainkan cerminan dari relasi kekuasaan yang sedang dianalisis. Triangulasi membantu peneliti untuk tidak terjebak pada satu narasi dominan, dan untuk menampilkan keragaman perspektif itu secara bertanggungjawab dalam pembahasan.