

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pembangunan infrastruktur di Indonesia yang dapat dirasakan dampaknya bagi masyarakat luas dan khususnya pedesaan adalah pembangunan fasilitas umum yang salah satunya berupa jalan tol. Jalan tol memang sangat dibutuhkan karena dapat mengurangi kemacetan pada ruas utama dan juga dapat meningkatkan pendistribusian barang dan jasa apabila jalan tol tersebut berada pada daerah yang sudah tinggi tingkat perkembangan perekonomiannya. Pembangunan jalan tol difungsikan agar pusat perekonomian tidak hanya berada di kota namun juga merata hingga ke pelosok desa perlu adanya jalan tol yang membuka akses dari satu daerah ke daerah lain.

Kita perlu memahami secara lebih baik program sosialisasi yang dilakukan oleh Konsorsium Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta-Solo mengenai pembebasan lahan jalan bebas hambatan (tol) ini dilakukan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2012 yang menyatakan pembebasan lahan untuk kepentingan umum, bertujuan menyediakan tanah bagi pelaksanaan pembangunan yang berguna untuk meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa. Seperti halnya program sosialisasi di Desa Bokoharjo, Kecamatan Prambanan, Kabupaten Sleman. Desa

Bokoharjo dipilih karena daerah tersebut direncanakan terkena dampak pembangunan jalan tol Yogya-Solo dan merupakan tempat paling strategis karena dapat menghubungkan antara Jalan Tol Trans Jawa yang terdapat di Solo dengan Kota Yogyakarta, dan dapat diteruskan ke arah Barat untuk memberikan akses Jalan Tol ke Bandara *New Yogyakarta International Airport*.

Konsorsium Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo terdiri dari Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), Badan Pertanahan Nasional (BPN) DIY, dan Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo. Pembebasan lahan yang dilakukan oleh tim pengadaan tanah Jalan Tol Yogyakarta – Solo yang dilakukan di beberapa desa di wilayah Sleman, Yogyakarta terdapat beberapa hambatan dari masyarakat, padahal tujuan dari dilakukannya pembebasan lahan ini adalah untuk melaksanakan program dari pemerintah mengenai pembuatan akses jalan Tol Yogyakarta – Solo untuk menyambung Jalan Tol Trans Jawa dan untuk kepentingan umum.

Masyarakat di beberapa desa di Kabupaten Sleman Yogyakarta terkena dampak dari pembebasan lahan tersebut. Seperti halnya di Dusun Jobohan, Desa Bokoharjo, Kecamatan Prambanan, Kabupaten Sleman yang terkena dampak dari pembebasan lahan tersebut. Dalam pembebasan lahan yang dilakukan oleh tim pengadaan tanah pastinya banyak ditemukan protes dari masyarakat.

Permasalahan yang terjadi di Dusun Jobohan, Desa Bokoharjo Kecamatan Prambanan, Sleman, Yogyakarta adalah mengenai pembebasan lahan dalam pembuatan Jalan Tol Yogyakarta – Solo. Menurut berita di SuaraJogja.id tanggal 4 Desember 2019, bahwa warga terdampak merasa kecewa setelah mengikuti sosialisasi Rencana Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo. Masyarakat menilai pemerintah hanya memikirkan teknis keuntungan pribadi, dan masyarakat merasa dipaksa karena pemerintah meminta masyarakat untuk menyiapkan semacam syarat agar mendapatkan ganti untung dari dampak pembangunan Tol Yogyakarta – Solo.

Pada kasus ini sosialisasi dilakukan dengan cara tanpa adanya tindak kekerasan, terdapat sekelompok warga yang telah memberikan surat resmi dukungan pembangunan tol dan meminta proses ganti rugi segera diproses. Namun beberapa warga masih merasa dirugikan dalam pembebasan lahan ini karena hanya sebagian tanahnya saja yang terkena ganti rugi pembangunan tol. Konflik terjadi karena masyarakat tidak bisa menegosiasikan harga tanah yang diinginkan seperti bangunan, pohon, sumur, dan bangunan kecil yang dimiliki oleh warga. Pemerintah memiliki harga pasar yang telah ditetapkan, sehingga proyek jalan tol ini malah banyak merugikan masyarakat. Sehingga masyarakat merasa dibodohi oleh Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo, (SoloPos.com, tanggal 5 Desember 2019). Proses sosialisasi tidak berhenti di situ saja namun selanjutnya yang akan mendapat sosialisasi terkait pembangunan Jalan Tol

Yogyakarta -Solo yakni warga Tamanmartani, Selomartani, Tirtomartani dan Purwomartani, Kalasan.

Proses komunikasi yang dilakukan oleh Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo pada dasarnya adalah sebagai proses penyampaian pesan yang dilakukan oleh seorang humas kepada masyarakat, namun pada kenyataannya Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo belum memiliki struktur organisasi khususnya divisi Humas untuk menjalankan fungsi dan tugasnya, pesan itu bisa berupa gagasan, informasi, opini dan lain – lain. Baik itu pesan secara verbal maupun non verbal, disampaikan melalui media atau tidak, yang mana pesan itu ditujukan agar menghasilkan efek baik secara kognitif dan efektif.

Menurut Rama Andria, Afrizal, Azwar (2018) dalam proyek pembebasan lahan Padang Bypass, terdapat resistensi dari warga yang dijadikan objek pelebaran jalan. Pemerintah Kota Padang membentuk tim untuk melakukan Komunikasi Antar Pribadi dengan warga agar dengan cepat menyelesaikan permasalahan tersebut.

Jika dilihat dari jurnal sejenis yang lainnya oleh Choirul Fajri, Siti Mawadati, Anton Yudhana (2018), dalam hal memberikan pemahaman kepada masyarakat terkait pembangunan *New Yogyakarta International Airport* diperlukan strategi komunikasi pembangunan dari pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan berupa penolakan di masyarakat. Strategi komunikasi Sosial Pembangunan sangat diperlukan untuk cepat

menyelesaikan permasalahan dan guna mempercepat pembangunan bandara baru tersebut.

Proses komunikasi yang dilakukan oleh tim pembebasan tanah dalam proses pembebasan lahan bertujuan untuk mengatur dan menggerakkan pelaksanaan sebuah program atau kegiatan yang sebagaimana semestinya dilakukan oleh seorang humas. Dalam pelaksanaan program tersebut Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo memilih program sosialisasi kepada masyarakat di Dusun Jobohan, Bokoharjo sebagaimana yang telah dijelaskan dalam peraturan pemerintah mengenai proses dari pembebasan lahan itu sendiri. Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo memilih melakukan sosialisasi ini karena bertujuan untuk memberikan pesan serta informasi kepada masyarakat Dusun Jobohan, Bokoharjo mengenai pembebasan lahan jalan bebas hambatan tol sehubungan dengan banyaknya ketidaksetujuan warga atas akan dilaksanakannya pembangunan akses jalan tol pada desa tersebut. Oleh karena itu Tim Pengadaan Tanah Jalan Tol Yogyakarta – Solo harus melaksanakan program sosialisasi dengan sebaik – baiknya. Tentunya melalui program sosialisasi ini dapat mempermudah kinerja Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo dan pemerintah demi keberlangsungan pembangunan jalan tol.

Pembangunan Tol Yogyakarta – Solo juga dimaksudkan agar destinasi wisata akan diakomodasi dengan diberikan akses dalam pembangunan jalan tol Yogyakarta-Solo. Sebab, akses menuju destinasi

wisata ini diharapkan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan. Lahan yang digunakan dalam pembangunan jalan tol ini seluas 1.744.068 meter persegi atau sebanyak 2.506 bidang akan dibebaskan untuk pembangunan jalan tol yang melewati DIY. Estimasi total investasi untuk ganti rugi lahan diperkirakan Rp5 triliun. Pembebasan lahan ini akan diselesaikan selama 2020. Untuk konstruksi dimulai pada 2021 dengan target operasional pada 2024. Nilai investasi sebesar Rp 25 triliun khusus untuk Jalan Tol Yogyakarta - Solo seperti yang diberitakan di Harian Jogja 18 November 2019.

Pemberitaan di Harian Jogja.com tanggal 18 November 2019, menjelaskan tentang gambaran lengkap bagaimana proses pembangunan Jalan Tol Yogyakarta - Solo yang melewati Yogyakarta, dimulai dari Desa Tamanmartani, Kalasan. Wilayah ini menjadi kelanjutan jalan tol Manisrenggo, Klaten, Jawa Tengah. Dari Tamanmartani, jalan tol menuju simpang susun (*junction*) di Purwomartani, Kalasan. Dari *junction* ini, satu simpang akan menuju Bokoharjo, Prambanan atau ruas jalan Prambanan-Piyungan. Sementara simpang lainnya secara melayang menyusuri selokan Mataram. Jalur jalan tol kemudian berbelok menuju ke utara Lottemart hingga pojok timur jalan Ring Road Utara.

Wilayah pertama yang dilaksanakan inventarisir untuk pembebasan lahan dan penetapan patok pembangunan adalah Kecamatan Kalasan. Berdasarkan keterangan dari Kepala Kecamatan Kalasan tidak terdapat kendala yang dirasakan oleh warga dalam proses pembangunan Jalan Tol

Yogyakarta – Solo dan warga dapat menerima penjelasan dari tim pengadaan dari provinsi D.I. Yogyakarta seperti yang diberitakan di Tribunjogja.com tanggal 17 Juli 2020.

Jalan tol melayang di kanan dan kiri Ring Road. Di Maguwoharjo, jalan tol ini akan dilengkapi dengan *on off* atau pintu masuk dan keluar tol yang lebih kecil daripada *exit toll*. Fasilitas *on off* juga disiapkan di dekat kampus UPN Veteran Jogja. *On off* jalan tol juga dibangun di antara Jl. Kaliurang dan Jl. Palagan, tepatnya di sisi Timur Monumen Jogja Kembali (Monjali).

Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan operasional penggunaannya diwajibkan membayar. Undang-Undang No.38 Tahun 2004 Tentang jalan menegaskan bahwa dalam pasal 43 jalan tol diselenggarakan untuk: a. Memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang, b. Meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, c. Meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan, d. Meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Kegiatan berupa memperkenalkan suatu sistem kepada seseorang dan menentukan respon reaksi orang merupakan sosialisasi. Penentuan sosialisasi berdasarkan lingkungan sosial, kebudayaan dan ekonomi orang tersebut berada. Maka dari itu proses sosialisasi yang dilakukan oleh

pemerintah seharusnya membuat sistem yang dapat memahami respon masyarakat, sehingga jika sosialisasi gagal pastinya terdapat beberapa bagian sosialisasi yang dilakukan tidak sesuai dengan semestinya.

Partisipasi warga dalam pembangunan sangatlah penting untuk diikutkan dalam pengambilan keputusan. Keberhasilan pembangunan haruslah didukung oleh seluruh bangsa, sehingga memiliki rasa *sense of belonging* dan *sense of responsibility*. (Ardianto, 2012 : 249)

Perlunya keterlibatan warga dalam program sosialisasi ini merupakan salah satu fungsi pemerintah dalam pemberdayaan masyarakat. Salah satu tugas pemerintah tersebut mengarah pada terwujudnya kelompok warga yang mandiri dan mampu berperan menjadi mitra pembangunan pemerintah. Definisi lain yaitu warga memiliki peran sebagai subyek pembangunan. (Soebianto, 2012 : 31).

Komunikasi memiliki tujuan terarah dalam perubahan, perubahan yang diperlukan merupakan perubahan struktural dalam penggabungan pandangan dan pengetahuan rakyat. Dalam perubahan sosial komunikasi bukanlah sebagai penggerak utama, namun memiliki kekuatan untuk mengawasi oleh masyarakat. Mendidik dan memotivasi masyarakat merupakan tujuan dari komunikasi pembangunan. Pemerintah menghadirkan perubahan bertujuan untuk bermanfaat bagi warga dan merubah warga menuju kearah yang lebih baik. Ardianto (2012 : 157).

Melihat berbagai permasalahan yang diakibatkan dari kurang tepatnya proses sosialisasi, maka komunikasi pembangunan yang dilaksanakan oleh Pemprov DIY, BPN DIY, dan juga tim pembangunan jalan Tol Yogyakarta-Solo dalam proses sosialisasi terdapat sedikit kendala. Pembebasan lahan belum terselesaikan dikarenakan menggunakan cara-cara sosialisasi formal kepada masyarakat. Melihat permasalahan pembangunan Jalan Tol Yogyakarta-Solo, maka penulis akan meneliti proses sosialisasi dan *feedback* warga Program Jalan Tol Yogyakarta – Solo.

1.2. Rumusan Masalah

Pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah salah satunya merupakan jalan tol. Jalan yang dibangun secara cepat dan merupakan salah satu usaha dalam memudahkan masyarakat untuk bisa melakukan mobilitas dalam hal ekonomi maupun sosial.

Salah satu proses pembangunan jalan tol yang memiliki masalah dalam sosialisasi pembebasan lahan adalah rencana pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo. Hal terjadi pada program sosialisasi di Desa Bokoharjo, Kecamatan Prambanan, Kabupaten Sleman. Warga terdampak dalam proses sosialisasi merasa kecewa. Masyarakat merasa dipaksa dalam proses pembebasan lahan ini, dan terdapat beberapa masyarakat yang merasa dirugikan dalam pembebasan lahan ini karena hanya sebagian tanahnya saja yang terkena ganti rugi. Konflik terjadi karena masyarakat tidak bisa menegosiasikan harga tanah dalam proses sosialisasi pembebasan lahan ini.

Masyarakat merasa dibodohi oleh tim pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo.

Kurang sesuaiinya kesepakatan harga ganti rugi pembebasan lahan yang diterima masyarakat mengakibatkan hingga saat ini pembebasan lahan belum selesai. Kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya konflik karena tim pembangunan jalan tol hanya memaparkan saja program apa saja yang akan dilakukan dan daerah mana saja yang terkena dampak pembebasan lahan, namun masyarakat tidak bisa melakukan negosiasi kepada tim pembebasan lahan.

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka pertanyaan yang muncul adalah apa saja proses sosialisasi ganti rugi lahan yang dilakukan dan bagaimana *feedback* warga yang terjadi dari pembangunan jalan tol Jogja – Solo? Dengan demikian peneliti menyusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana proses sosialisasi pembangunan jalan tol yang dilakukan oleh tim pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo?
2. Bagaimana *feedback* warga terhadap pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan proses sosialisasi pembangunan jalan tol yang dilakukan oleh Tim pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo kepada masyarakat di Desa Bokoharjo dan

mendeskripsikan *feedback* warga terhadap proses sosialisasi pembangunan jalan tol Yogyakarta - Solo. Pada tahap ini, proses sosialisasi pembangunan jalan tol dan *feedback* warga akan didefinisikan secara umum sebagai:

1. Mendeskripsikan apa saja yang dilakukan oleh tim dan tanggapan warga dalam proses sosialisasi ganti rugi pembebasan lahan pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo.
2. Mendeskripsikan *feedback* warga untuk melihat apa yang dilakukan oleh masyarakat dalam upaya sosialisasi pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo.

1.4. Signifikansi Penelitian

1.4.1. Signifikansi Teoritis

Secara teoritis penelitian ini dapat menjelaskan proses komunikasi pembangunan secara lebih detail sehingga dapat diterima oleh warga. Warga juga dapat mengetahui hasil dari sosialisasi pembebasan lahan pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo. Peneliti berharap hasil penelitian ini dapat menambah kajian teori komunikasi pembangunan.

1.4.2. Signifikansi Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan suatu gambaran atau pemahaman proses sosialisasi yang dilaksanakan oleh Tim

Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo dalam proses kegiatan pembebasan lahan di Desa Bokoharjo.

1.4.3. Signifikansi Sosial

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan acuan terhadap peristiwa terkini yang sedang terjadi di proses sosialisasi pembebasan lahan oleh Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo di Desa Bokoharjo.

1.5. Kerangka Teori

1.5.1. Paradigma Penelitian

Dasar kepercayaan yang berkaitan dengan prinsip-prinsip puncak biasa disebut dengan paradigma. Bagi peneliti paradigma penelitian menjelaskan apa yang akan dilakukan, dan membatasi penelitian agar sah. Paradigma yang dipilih peneliti merupakan paradigma post-positivisme.

Paradigma post-positivisme merupakan perbaikan dari paradigma positivisme. Aliran ini memiliki sifat critical realism, dapat dikatakan aliran ini melihat realitas. Penggunaan metode triangulasi berupa beragam metode, sumber data, periset dan teori digunakan untuk melihat realitas secara benar.

Aliran ini memandang bahwa secara epistemologis hubungan antara periset dan objek yang diteliti tidak bisa dipisahkan. Selain itu aliran ini menjelaskan bahwa suatu kebenaran tidak mungkin bisa

ditangkap apabila peneliti berada di belakang layar, tanpa terlibat dengan objeknya secara langsung. (Salim, 2006:70)

Cara pandang *critical realism* digunakan untuk mengetahui bagaimana realitas yang terjadi dalam proses sosialisasi antara pemerintah dan warga. Yang dikaitkan dengan konflik pembebasan lahan tol Yogyakarta – Solo.

1.5.2. State Of The Art

a. Proses Komunikasi Tim Pengadaan Tanah Cikal Dalam Program Sosialisasi Pembebasan Lahan Jalan Hambatan Tol oleh Dessy Trisna Wulandari (2018) Jurusan Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui tahap *Fact Finding* yang dilakukan oleh Tim Pengadaan Tanah Cikal, untuk mengetahui perencanaan yang dilakukan oleh Tim Pengadaan Tanah Cikal dalam program sosialisasi. Penelitian ini menggunakan teori 7 tahap proses komunikasi kegiatan PR yang dinyatakan oleh Cutlip, Center, dan Broom (1952). Metode penelitian menggunakan deskriptif kualitatif. Penelitian ini menghasilkan bahwa pada tahap *fact finding* dilihat dari analisis situasi pemahaman, sikap, perilaku, dan opini masyarakat Kampung Cihurip terhadap akan dilakukannya program sosialisasi.

b. Komunikasi Antar Pribadi Pada Pembebasan Lahan Proyek Padang ByPass oleh Rama Andria, Afrizal, Azwar (2018) Megister Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik, Universitas Andalas.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mendeskripsikan komunikasi pemerintah Kota Padang dengan warga terdampak proyek peningkatan kapasitas jalan Padang Bypass yang dimulai tahun 2014, rintangan komunikasi yang dihadapi dan cara mengurangi hambatan komunikasi dalam menangani resistensi tersebut. Penelitian ini menggunakan teori Komunikasi Antar Pribadi dengan metode Deskriptif kualitatif. Penelitian ini menemukan dalam menyelesaikan masalah resistensi warga, Pemerintah Kota Padang membentuk tim yang melakukan pendekatan yang tidak hanya secara formal melalui proses sosialisasi dan musyawarah, namun juga melalui pendekatan komunikasi antar pribadi berupa kunjungan ke rumah warga dan penyelesaian kasus per kasus.

c. Komunikasi Sosial Pemerintah Kulon Progo dalam memberikan pemahaman kepada masyarakat terkait pembangunan New Yogyakarta International Airport oleh Choirul Fajri, Siti Mawadati, Anton Yudhana (2018) Jurusan Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui strategi komunikasi pembangunan dari pemerintah yang diperlukan untuk menyelesaikan permasalahan rencana pembangunan bandara baru di Kulon Progo yang masih mendapatkan penolakan dari masyarakat dan berguna mempercepat rencana pembangunan bandara yang ditargetkan selesai pada tahun 2019. Penelitian ini menggunakan teori komunikasi sosial pembangunan dengan metode kuantitatif. Penelitian ini menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara perencanaan dan sosialisasi dengan persepsi masyarakat mengenai pembangunan bandara baru di Kulon Progo.

Penelitian yang telah dipaparkan di atas berfokus pada masalah proses pembebasan lahan dan kegiatan komunikasi antara pemerintah dengan masyarakat. Perbedaan pada penelitian ini adalah untuk memahami proses sosialisasi yang dilakukan oleh Tim Pembangunan Tol Yogyakarta – Solo, serta memahami kesalahan dalam proses sosialisasi yang mengakibatkan resistensi di masyarakat. Sehingga dalam menyebarkan gagasan pemerintah kepada warga terdampak, peneliti melakukan penelitian lebih dalam pada proses pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo.

1.5.3. Difusi Inovasi dalam Sosialisasi Komunikasi Pembangunan

Aktivitas berupa membujuk, mempengaruhi, atau memberitahu warga untuk selalu menggunakan produk atau jasa merupakan sosialisasi. Kaitan dengan penelitian ini, yang dimaksudkan sosialisasi merupakan suatu proses pemberitahuan dan mempengaruhi masyarakat agar selalu menggunakan jasa yang disosialisasikan.

Dalam komunikasi sendiri, proses sosialisasi dapat terjadi secara langsung dengan bertatap muka dalam kegiatan sehari-hari namun juga dapat terjadi secara tidak langsung, seperti melalui telepon, melalui surat atau melalui media massa. Proses sosialisasi dapat berlangsung lancar jika terdapat sedikit kesadaran bahwa seseorang sedang disosialisasikan atau sengaja mensosialisasikan diri terhadap kebiasaan kelompok di masyarakat tertentu. Dapat pula terjadi sosialisasi yang bersifat secara paksa, kasar dan kejam karena adanya kepentingan tertentu. Sebaliknya dapat juga individu yang memiliki status dan pengaruh tertentu memaksakan kehendak dan kebiasannya agar anggota masyarakat yang lain menerima dan mematuhi. (Abdulsyani, 2002: 57)

Dalam masyarakat yang homogen, proses sosialisasi terhadap individu cenderung lebih mudah, karena apa yang disaksikan dan apa yang dilakukan oleh anggota masyarakat sekelilingnya bersifat ajeg (tetap dan berulang), sehingga pada waktu yang tidak terlalu lama

individu lebih mudah menyatu bersama lingkungan sosialnya. Sebaliknya dalam masyarakat yang bersifat heterogen, proses sosialisasi yang memiliki nilai-nilai berbeda bersaing untuk mempengaruhi individu yang akan disosialisasikan.

Komunikasi pembangunan adalah komunikasi yang dilakukan untuk melaksanakan rencana pembangunan suatu negara. Komunikasi pembangunan dapat dilihat dalam arti luas meliputi peran dan fungsi komunikasi (sebagai suatu aktivitas pertukaran pesan secara timbal balik) di antara semua pihak yang terlibat dalam usaha pembangunan, terutama antara masyarakat dengan pemerintah.

Sedangkan dilihat dari arti sempit, komunikasi pembangunan merupakan segala upaya, cara dan teknik penyampaian gagasan pembangunan yang berasal dari pihak yang memprakarsai pembangunan dan ditujukan kepada masyarakat luas. (Nasution, 2009:106)

Dalam proses pembangunan nasional, komunikasi memiliki tugas, Schramm (1964) mengemukakan: (1) penyampaian informasi mengenai pembangunan nasional kepada masyarakat. (2) memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk berperan aktif dalam pembangunan nasional. (3) memberikan pendidikan terhadap tenaga kerja pembangunan. (Nasution, 2009:101)

Teori yang digunakan dan dapat menjelaskan penelitian komunikasi pembangunan adalah Teori Difusi Inovasi. Difusi Inovasi adalah peran komunikasi secara luas dalam mengubah masyarakat melalui penyebaran ide-ide dan hal yang baru. (Nasution, 2009: 122)

Everett M. Rogers, yang karyanya sangat berpengaruh dalam difusi inovasi, mengidentifikasi elemen-elemen utama dalam analisis difusi suatu gagasan atau inovasi: (1) inovasi adalah gagasan yang dianggap baru oleh penerima. (2) dikomunikasikan melalui saluran-saluran tertentu. (3) di antara anggota – anggota sistem sosial. (4) secara terus menerus. (Ardianto, 2012 : 122)

Studi tentang difusi mengonseptualisasikan apakah individu mengambil keputusan untuk mengadopsi atau menolak inovasi. Tahap pertama adalah kesadaran, individu penerima diekspos terhadap inovasi, namun tidak memiliki informasi lengkap mengenai informasi tersebut. Tahap kedua tampaknya individu terdapat rasa ketertarikan akan inovasi. Tahap ketiga yaitu evaluasi, individu secara mental memutuskan apakah inovasi tersebut cocok untuk kebutuhan saat ini dan mendatang. Tahap keempat percobaan, individu mencoba inovasi tersebut dalam skala terbatas. Tahap kelima adalah adopsi, individu memutuskan untuk melanjutkan penggunaan inovasi tersebut.

Difusi inovasi menunjukkan pentingnya komunikasi dalam proses modernisasi pada tingkat lokal. Dalam paradigma dominan,

komunikasi divisualkan sebagai saluran penting melalui gagasan yang memasuki komunitas lokal. Kemudian difusi inovasi menekankan sifat dan peranan komunikasi dalam memfasilitasi dimensi selanjutnya dalam komunitas-komunitas lokal. (Ardianto, 2012 : 126)

1.5.4. Umpan Balik (*Feedback*)

Pengiriman dan penerimaan pesan antara dua orang atau sekelompok orang dengan umpan balik merupakan pengertian dari komunikasi interpersonal. Komunikasi ini sangat efektif dalam hal merubah sikap, pendapat, dan perilaku seseorang karena memiliki sifat sifat dilangsungkan secara tatap muka (*face to face*) dan menunjukkan suatu interaksi sehingga terjadi kontak pribadi . (Effendy, 2002 : 8)

Pesan disampaikan dalam proses komunikasi langsung terjadi umpan balik saat itu juga. Sehingga pemberi informasi mengetahui reaksi dari penerima informasi terhadap pesan yang disampaikan. Umpan balik memiliki peran dalam proses komunikasi, dikarenakan umpan balik menentukan apakah komunikasi dapat berlanjut atau berhenti oleh pemberi pesan. Selain itu umpan balik dapat memberi tahu informasi kepada pemberi pesan, bahwa pesan mereka menarik atau tidak. (Effendy, 2002 : 14).

Umpan balik dapat bersifat positif dan dapat pula bersifat negatif. Umpan balik dikatakan bersifat positif ketika respon dari komunikan menyenangkan komunikator, sehingga komunikasi

berjalan dengan lancar. Sedangkan sebaliknya umpan balik dikatakan negatif ketika respon komunian tidak menyenangkan komunikator sehingga komunikator enggan untuk kelanjutan komunikasi tersebut.

1.5.5. Teori Agenda Setting Komunikasi Massa

Bittner (1999) menyebutkan bahwa komunikasi massa adalah pesan yang dikomunikasikan melalui media massa pada sejumlah besar orang. Efek komunikasi massa memiliki asumsi yang menganggap bahwa media massa akan memberikan perhatian kepada issue tertentu dan mengabaikan yang lainnya. media massa akan memiliki pengaruh terhadap pendapat umum. (Romli, 2016: 1).

Ciri- ciri khusus komunikasi massa:

1. Berlangsung satu arah
2. Komunikator pada komunikasi massa melembaga
3. Pesan-pesan bersifat umum
4. Melahirkan keserampakan
5. Komunikasi massa bersifat heterogen

Maxwell E. McCombs dan Donald L. Shaw (1972) menyatakan bahwa Agenda Setting adalah kemampuan media massa untuk mentransfer hal yang menonjol yang dimiliki sebuah berita dari

news agenda mereka kepada *public agenda*. Media massa mampu membuat sesuatu yang penting menurut media, dan menjadi penting pula bagi masyarakat (Nurdin, 2007: 195)

Teori Agenda Setting dalam cakupan luas memiliki makna sebagai media massa yang mampu mengubah dan membentuk pola pikir pembaca dengan memberikan kesadaran dan informasi kepada publik atas berita-berita yang benar dianggap oleh media massa. Teori ini dipakai dalam media massa yang berguna untuk memilah berita yang bukan fakta agar berita tersebut dapat diserap oleh publik dengan tujuan tertentu.

1.6. Operasionalisasi Konsep

Pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah salah satunya berupa jalan tol. Dalam proses kegiatan sosialisasi ganti rugi lahan yang dilakukan oleh pemerintah terdapat resistensi dari warga dalam rencana pembebasan lahan. Warga terdampak merasa dirugikan dalam kegiatan proses sosialisasi pembebasan lahan jalan tol Yogyakarta – Solo.

Teori difusi inovasi akan membantu peneliti dalam melihat bagaimana proses sosialisasi ganti rugi lahan jalan tol oleh konsorsium tim pembangunan jalan tol Yogyakarta – Solo. Konsep umpan balik (*feedback*) warga dalam sosialisasi digunakan dalam penelitian untuk melihat bagaimana penanganan *feedback* warga dalam pembangunan jalan tol

Yogyakarta – Solo diselesaikan. Teori agenda setting akan digunakan untuk melihat dukungan media dalam sosialisasi pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo. Teori dan konsep tersebut digunakan untuk menjelaskan proses penelitian dengan menggunakan panduan komunikasi pembangunan.

1.7. Metode Penelitian

1.7.1. Tipe Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif – etnografi. Dimana tujuan dari pendekatan ini adalah untuk menggambarkan realita.

Oleh karena itu etnografi berfokus pada pengembangan deskripsi yang kompleks dan lengkap tentang proses sosialisasi ganti rugi pembangunan jalan tol Yogyakarta- Solo. Etnografi berfokus pada pengembangan deskripsi yang kompleks dan lengkap tentang kebudayaan kelompok. Etnografi merupakan studi tentang perilaku sosial dari kelompok masyarakat yang dapat diidentifikasi. (Creswell, 2015: 127)

1.7.2. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah Konsorsium Tim Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo terkait resistensi warga dalam proses sosialisasi ganti rugi pembangunan jalan tol. Konsorsium Tim

Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Solo dipilih menjadi subjek dari penelitian karena merupakan tim yang menjembatani antara kepentingan pemerintah dengan warga korban pembebasan lahan. Subjek yang kedua adalah warga terdampak, peneliti juga ingin melihat dari sudut pandang korban terdampak pembangunan jalan tol. Proses sosialisasi dilakukan pada bulan November hingga ditargetkan selesai pada bulan April 2020. Maka dalam jangka waktu tersebut dipilih untuk dilakukan penelitian sehingga dapat digunakan untuk memberikan saran kepada konsorsium tim pengadaan tanah untuk memberikan solusi sosialisasi yang efektif kepada masyarakat karena pada saat ini pemerintah sedang massif melakukan pembangunan.

1.7.3. Sumber Informasi

Sumber informasi yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Kepala Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Provinsi D.I. Yogyakarta. Diwakili oleh Kasie Pengadaan Lahan
2. Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Diwakili oleh staff yang bertanggung jawab menangani pengadaan lahan.
3. Kepala Desa Bokoharjo
4. Kepala Pedukuhan Jobohan
5. Warga pemilik lahan terdampak pembangunan jalan tol
6. Kepala Kecamatan Prambanan

1.7.4. Jenis Data

Oleh karena ini adalah penelitian kualitatif, maka jenis data yang digunakan adalah jenis data yang dinyatakan secara tertulis dan dapat diungkapkan dalam kata-kata atau kalimat (Loflan & Lofland dalam Moleong, 2017 : 157)

1.7.5. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan subjek penelitian dengan menggunakan panduan wawancara sebagai pedoman dalam melakukan wawancara.

b. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari buku, jurnal, artikel internet, dan skripsi yang berkaitan dengan topik sosialisasi komunikasi pembangunan dan konflik.

1.7.6. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan subjek penelitian. Pedoman atau *interview guide* yang digunakan dalam wawancara bersifat tidak terstruktur dan mengalir seiring jalannya wawancara. Hal ini dimaksudkan untuk menambah kedalaman informasi yang diperoleh.

1.7.7. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data kualitatif dapat dilaksanakan jika data empiris merupakan data kualitatif yang memiliki bentuk berupa kata-kata bukan angka dan bukan disusun dalam struktur klasifikasi. Pengumpulan data bisa dilaksanakan dengan berbagai macam cara (pita rekaman, observasi, intisari dokumen, wawancara) namun harus diproses terlebih dahulu sebelum digunakan (melalui alih-tulis, penyuntingan, pencatatan atau pengetikan). Analisis kualitatif disusun tidak menggunakan matematis namun menggunakan kata-kata yang diperluas.

Miles dan Huberman (1992), menyebutkan bahwa tiga tahap analisis data adalah kodifikasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Tahap kodifikasi data adalah tahap pengkodean data, dapat diartikan pemberian nama terhadap hasil penelitian oleh peneliti. Kodifikasi data menghasilkan tema-tema atau klasifikasi hasil penelitian. Tahap penyajian temuan penelitian berupa pengkategorian dan pengelompokan merupakan tahap penyajian data. Tahapan terakhir adalah tahapan pembuatan kesimpulan atau verifikasi yang memiliki arti peneliti membuat kesimpulan dari data. (Afrizal, 2014 : 178-180)

Ketiga tahap yang direkomendasikan merupakan analisis data sebuah penelitian kualitatif dengan menemukan pola atau tema-tema dan mencari hubungan dalam temuan penelitian proses sosialisasi pembebasan lahan Jalan Tol Yogyakarta – Solo.

1.7.8. Keterbatasan Penelitian

Penelitian yang dilakukan memiliki keterbatasan yang membatasi hasil penelitian ini. Keterbatasan yang dimiliki oleh penelitian adalah sedikitnya pemberitaan yang muncul di dalam media online dan offline tentang resistensi masyarakat di dalam proses pembebasan lahan. Penelitian ini hanya dilakukan pada wawancara kepada tim pengadaan tanah tol Yogyakarta – Solo. Tidak mencakup proses dalam pengerjaan jalan tol.