PERENCANAAN PENGADAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SEGMEN III (TANJUNG LAUT INDAH – BONTANG KUALA): TINJAUAN DAMPAK SOSIAL DAN PENDIDIKAN

Mas'ud Muhammadiah[1], Rimba Arief[2], Zulkifli Makkawaru[3], Sobirin[4], Jabal Arfah[5]

[1,2,3,4,5]*Universitas Bosowa*
E-mail : [1]masud.muhammadiah@universitasbosowa.ac.id,
[2]arief.rimba@universitasbosowa.ac.id, [3]zulkifli.makkawaru@universitasbosowa.ac.id,
[4]sobirinhamid@gmail.com, [5]jblarfah@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses perencanaan pengadaan tanah dalam pembangunan Jalan Lingkar Segmen III yang menghubungkan Tanjung Laut Indah dan Bontang Kuala, dengan fokus khusus pada dampak sosial dan pendidikan yang ditimbulkan. Pembangunan infrastruktur jalan ini diperkirakan membawa perubahan signifikan terhadap struktur sosial masyarakat, akses pendidikan, serta pola kehidupan warga terdampak. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan studi dokumentasi. Hasil kajian menunjukkan bahwa proses pengadaan tanah belum sepenuhnya memperhatikan aspek sosial dan pendidikan masyarakat, terutama dalam hal relokasi, aksesibilitas sekolah, serta adaptasi masyarakat terhadap perubahan lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan strategi perencanaan yang lebih inklusif dan partisipatif agar pembangunan jalan tidak hanya berdampak positif secara ekonomi, tetapi juga memperkuat ketahanan sosial dan keberlanjutan pendidikan di wilayah terdampak.

Kata Kunci : *Pengadaan Tanah, Jalan Lingkar, Dampak Sosial, Pendidikan, Bontang*

PENDAHULUAN

Prasarana jalan dan jembatan mempunyai peran yang sangat penting dalam mendukung keberhasilan sektor-sektor lain dalam penyelenggaraan yang mengarah kepada suatu sistem transportasi terpadu antarkota. Hal ini bertujuan untuk mewujudkan sistem distribusi antar daerah yang mantap dan mampu memberikan distribusi balik. Menurut Sutomo (2000), infrastruktur jalan merupakan tulang punggung utama bagi pertumbuhan ekonomi karena mendukung kelancaran arus barang, jasa, dan manusia yang saling berkaitan antar wilayah. Selaras dengan itu, Nasution (2004) menegaskan bahwa sistem transportasi yang efisien dan terintegrasi secara langsung mempengaruhi produktivitas, efisiensi logistik, serta daya saing regional dan nasional. Oleh karena itu, pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan menjadi strategi vital dalam mendukung sistem transportasi nasional yang andal dan berkelanjutan.

Pertumbuhan penduduk Kota Bontang yang semakin pesat berpotensi menimbulkan kemacetan lalu lintas di masa mendatang apabila tidak diiringi dengan peningkatan kapasitas dan kualitas infrastruktur transportasi. Sebagai respons atas permasalahan ini, diperlukan upaya strategis untuk mengurai potensi kemacetan, salah satunya melalui pengembangan infrastruktur jalan di wilayah pesisir Kota Bontang. Selain fungsi transportatifnya, wilayah pesisir Kota Bontang—seperti Bontang Kuala dan Tanjung Laut Indah—juga memiliki potensi besar sebagai destinasi wisata berbasis budaya dan ekowisata yang dapat dikembangkan untuk mendukung sektor pariwisata lokal.

Pembangunan infrastruktur jalan di wilayah pesisir tidak hanya berfungsi sebagai solusi transportasi, tetapi juga sebagai sarana untuk membuka akses menuju kawasan wisata, sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat. Menurut Nasution (2004), aksesibilitas yang baik akan mempercepat mobilitas masyarakat dan barang, serta mendorong berkembangnya sektor lain seperti pariwisata dan perdagangan. Menyikapi hal tersebut, Pemerintah Kota Bontang merencanakan pembangunan Jalan Lingkar Segmen III yang menghubungkan Kelurahan Tanjung Laut Indah dengan Kelurahan Bontang Kuala. Ruas jalan ini diharapkan menjadi salah satu jalur strategis untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah dan memperkuat sistem transportasi kota secara keseluruhan.

Urgensi dari pengembangan ruas jalan tersebut untuk mempercepat laju perekonomian dan wisata di Kota Bontang. Terkait pembangunan tersebut maka salah satu tahapan awal dalam penyelenggaraannya adalah proses pengadaan tanah yang merupakan bentuk dari pelaksanaan program penyelesaian masalah ganti kerugian dan santunan tanah untuk pembangunan oleh pemerintah khususnya dalam lingkup pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Sebagai proses dari tahapan awal ini pula maka diperlukan suatu kajian awal berupa perencanaan pengadaan tanah sesuai dengan regulasi peraturan perundangan-undangan yang berlaku.

Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan, setiap instansi pemerintah yang memerlukan tanah untuk pembangunan infrastruktur dalam rangka kepentingan umum diwajibkan untuk terlebih dahulu menyusun Rencana Pengadaan Tanah. Hal ini diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2021 tentang *Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*, yang telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2023. Dalam Pasal 4 ayat (1) peraturan tersebut dinyatakan bahwa: "Setiap Instansi yang memerlukan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum membuat Rencana Pengadaan Tanah."

Kewajiban ini menjadi dasar hukum penting dalam pelaksanaan tahapan awal pengadaan tanah, yang bertujuan agar proses berjalan sesuai prinsip kepastian hukum, transparansi, dan akuntabilitas. Rencana Pengadaan Tanah merupakan dokumen awal yang memuat tujuan, kebutuhan luas tanah, letak, dan perkiraan waktu pelaksanaan, serta menjadi pijakan dalam melakukan konsultasi publik dan tahapan selanjutnya.

Diharapkan dengan adanya Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah ini dapat digunakan sebagai salah satu dasar dalam pelaksanaan pembebasan tanah (lahan) rencana Pembangunan Jalan Lingkar Segmen III (Tanjung Laut Indah - Bontang Kuala). dikemudian hari.

Penyusunan dokumen perencanaan pengadaan tanah ini dimaksudkan sebagai dasar awal untuk dapat melaksanakan tahapan-tahapan selanjutnya dalam proses pengadaan tanah bagi kepentingan umum. Dalam hal ini, kegiatan pengadaan tanah ditujukan untuk mendukung pelaksanaan pembangunan Jalan Lingkar Segmen III (Tanjung Laut Indah – Bontang Kuala). Dengan adanya dokumen perencanaan ini, diharapkan proses pengadaan tanah dapat berjalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tujuan utama dari kegiatan ini adalah tersusunnya dokumen perencanaan pengadaan tanah sebagai salah satu prasyarat administrasi dan teknis dalam mendukung pembangunan infrastruktur jalan tersebut.

Sasaran dari kegiatan ini adalah tersusunnya dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah untuk pembangunan Jalan Lingkar Segmen III yang berlokasi di Kecamatan Bontang Selatan. Dokumen ini disusun dengan mengacu pada asas-asas dan kaidah teknis yang berlaku dalam perencanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum, sehingga dapat dijadikan acuan dalam proses pengadaan tanah berikutnya secara tertib, adil, dan sesuai ketentuan hukum.

Lokasi kegiatan penyusunan perencanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Lingkar Segmen III berada di wilayah Kelurahan Bontang Kuala, yang merupakan bagian dari Kecamatan Bontang Utara, serta di Kelurahan Tanjung Laut Indah, yang termasuk dalam wilayah Kecamatan Bontang Selatan, Kota Bontang. Kedua lokasi ini menjadi titik penting dalam pengembangan jaringan jalan lingkar yang dirancang untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas antarwilayah di Kota Bontang.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk melaksanakan penelitian terkait perencanaan pengadaan tanah guna mendukung pembangunan infrastruktur Jalan Lingkar Segmen III (Tanjung Laut Indah – Bontang Kuala). Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam penyusunan dokumen perencanaan pengadaan tanah yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sekaligus menjadi referensi dalam upaya percepatan pembangunan infrastruktur strategis di Kota Bontang.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan secara mendalam dampak sosial dan pendidikan dari perencanaan pengadaan tanah pada pembangunan Jalan Lingkar Segmen III di wilayah Tanjung Laut Indah – Bontang Kuala. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk memahami realitas sosial berdasarkan pengalaman langsung masyarakat terdampak serta pihak-pihak yang terlibat dalam proses pengadaan tanah. Data diperoleh melalui wawancara mendalam dengan warga, tokoh masyarakat, pihak sekolah, serta instansi pemerintah terkait. Selain itu, observasi lapangan dilakukan untuk melihat kondisi nyata di wilayah pembangunan, serta dokumentasi dari berbagai

sumber resmi turut dikaji untuk memperkuat hasil penelitian. Analisis data dilakukan secara tematik, dimulai dari proses reduksi data, penyajian data, hingga penarikan kesimpulan. Penelitian ini dilaksanakan di daerah Tanjung Laut Indah dan Bontang Kuala dalam rentang waktu yang telah ditentukan sesuai kebutuhan lapangan. Pendekatan ini diharapkan mampu memberikan gambaran komprehensif tentang bagaimana proses perencanaan pengadaan tanah memengaruhi aspek sosial dan pendidikan masyarakat setempat.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan tujuan untuk menyusun Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah dalam rangka pembangunan Jalan Lingkar Segmen III (Tanjung Laut Indah – Bontang Kuala) serta meninjau dampak sosial dan pendidikan dari proyek tersebut. Pendekatan ini dipilih agar dapat menangkap secara utuh konteks geografis, sosial, dan administratif yang menjadi dasar perencanaan pengadaan tanah, sekaligus mendalami potensi dampak yang mungkin timbul terhadap masyarakat setempat.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di lapangan, wawancara dengan pemangku kepentingan (stakeholders) seperti pemerintah daerah, tokoh masyarakat, serta instansi teknis terkait. Selain itu, dilakukan pula studi dokumentasi terhadap data spasial, RTRW Kota Bontang, dan regulasi yang berlaku, seperti Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 19 Tahun 2016. Observasi difokuskan pada karakteristik fisik lokasi, kepemilikan lahan, keberadaan bangunan atau tanam tumbuh, serta potensi sosial ekonomi masyarakat terdampak.

Analisis dilakukan secara tematik untuk mengidentifikasi keterkaitan antara kondisi eksisting dengan aspek legal, sosial, dan lingkungan. Peneliti juga mengintegrasikan data tekstual dengan data spasial untuk memastikan bahwa lokasi pembangunan sesuai dengan rencana tata ruang dan tidak menimbulkan konflik lahan. Hasil analisis menjadi dasar dalam penyusunan dokumen rencana pengadaan tanah, yang di dalamnya memuat pertimbangan teknis, administratif, serta aspek sosial seperti keterlibatan masyarakat dan perlindungan hak-hak warga.

Dengan metode ini, penelitian mampu mengidentifikasi bahwa tidak terdapat kepemilikan tanah perseorangan di lokasi proyek, sehingga proses pengadaan dapat dilakukan secara administratif tanpa ganti rugi. Selain itu, ditemukan bahwa lokasi memiliki potensi pengembangan ekowisata dan peningkatan konektivitas antarkawasan, serta meminimalkan risiko sosial berkat tidak adanya relokasi penduduk. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan dan pembangunan infrastruktur berbasis tata ruang yang inklusif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menghasilkan penyusunan Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah untuk mendukung pembangunan Jalan Lingkar Segmen III (Tanjung Laut Indah – Bontang Kuala) di Kota Bontang. Dari proses identifikasi lapangan, studi spasial, dan kajian regulatif, ditemukan bahwa lokasi proyek memiliki kondisi yang mendukung dari aspek teknis, administratif, dan sosial.

Secara fisik dan geografis, wilayah pembangunan terletak di kawasan pesisir dengan dominasi vegetasi mangrove, tanah berlumpur, dan permukiman padat penduduk. Wilayah ini melintasi dua kelurahan dengan karakteristik sosial-ekonomi berbeda namun saling terhubung oleh aktivitas perikanan, wisata bahari, dan perdagangan lokal. Lokasi proyek dinilai strategis karena dapat meningkatkan konektivitas antarwilayah pesisir yang selama ini terisolasi secara transportasi

darat. Penelitian oleh Maulana (2018) menunjukkan bahwa pembangunan akses jalan di wilayah pesisir secara signifikan meningkatkan partisipasi ekonomi lokal dan mempermudah distribusi logistik antarkelurahan pesisir.

Secara fisik dan geografis, wilayah pembangunan Jalan Lingkar Segmen III terletak di kawasan pesisir timur Kota Bontang, melintasi dua kelurahan: Tanjung Laut Indah di Kecamatan Bontang Selatan dan Bontang Kuala di Kecamatan Bontang Utara. Kawasan ini didominasi oleh vegetasi mangrove alami dan hasil rehabilitasi, dengan topografi relatif datar hingga landai dan jenis tanah yang sebagian besar merupakan tanah berlumpur serta tanah pasang surut. Ciri-ciri ini menjadikan kawasan tersebut sangat rentan terhadap abrasi, banjir rob, dan gangguan ekologis, namun di sisi lain menawarkan potensi ekologis dan pariwisata yang tinggi apabila dikelola secara berkelanjutan (Yunus, 2013).

Dari sisi sosial-ekonomi, kedua kelurahan memiliki karakteristik penduduk yang berbeda namun saling melengkapi. Bontang Kuala dikenal sebagai kawasan permukiman nelayan tradisional yang hidup dari aktivitas perikanan tangkap, tambak, serta usaha kuliner berbasis hasil laut. Sebaliknya, Tanjung Laut Indah memiliki permukiman yang lebih padat, dengan akses darat yang mulai berkembang, serta masyarakat yang mulai beralih ke sektor jasa dan perdagangan. Meskipun demikian, keterbatasan aksesibilitas jalan antarwilayah menyebabkan kedua kelurahan ini relatif terisolasi satu sama lain, serta dari pusat kota Bontang.

Pembangunan Jalan Lingkar Segmen III dinilai strategis karena akan mempercepat konektivitas antara wilayah pesisir selatan dan utara, serta mengurangi ketergantungan pada jalur memutar melalui pusat kota atau transportasi air yang tidak selalu efisien. Jalan ini juga akan memperkuat fungsi wilayah pesisir sebagai simpul pertumbuhan ekonomi baru, mempercepat distribusi hasil laut dan produk UMKM lokal, serta membuka akses bagi pengembangan kawasan wisata mangrove dan budaya pesisir.

Penelitian oleh Maulana (2018) menunjukkan bahwa pengembangan jalan di kawasan pesisir berpengaruh positif terhadap peningkatan pendapatan masyarakat, terutama dengan terbukanya akses transportasi barang dan jasa ke pasar yang lebih luas. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan temuan Wibowo (2020), yang menyatakan bahwa konektivitas antarwilayah pesisir merupakan faktor penting dalam mengurangi kesenjangan ekonomi lokal dan mendorong integrasi spasial kota-kota pesisir.

Dengan mempertimbangkan faktor ekologis, sosial, dan ekonomi, maka pembangunan jalan ini bukan hanya berfungsi sebagai infrastruktur fisik, melainkan sebagai katalis pembangunan wilayah pesisir yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Hal ini sesuai dengan pendekatan pembangunan kawasan berbasis potensi lokal dan prinsip *development without displacement*, yakni pembangunan yang tidak menggusur penduduk namun justru memperkuat kapasitas lokal (Todaro & Smith, 2012).

Dari hasil survei penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah (PPUPT), diketahui bahwa tidak terdapat kepemilikan pribadi atas lahan proyek. Seluruh area berada dalam penguasaan Pemerintah Kota Bontang dan difungsikan sebagai fasilitas publik, seperti titian kayu dan saluran air. Kondisi ini mempercepat proses pengadaan karena tidak memerlukan mekanisme pembebasan lahan. Hal ini sejalan dengan kajian Harsono (2005) yang menyebutkan bahwa pengadaan tanah tanpa hak milik perorangan menekan konflik sosial dan mempercepat konstruksi infrastruktur publik.

Selain itu, tidak ditemukan tanaman komersial atau bangunan milik warga yang layak mendapat kompensasi. Vegetasi dominan berupa mangrove tidak masuk objek ganti rugi karena merupakan bagian dari ekosistem pesisir yang dilindungi. Penelitian oleh Yunus (2013) mendukung hal ini, menyatakan bahwa vegetasi mangrove harus dilindungi dalam kerangka pembangunan berkelanjutan dan tidak dikompensasikan secara finansial.

Selain itu, hasil survei lapangan menunjukkan bahwa tidak ditemukan tanaman komersial, lahan pertanian produktif, maupun bangunan milik warga yang secara hukum layak untuk diberikan kompensasi dalam proses pengadaan tanah. Vegetasi yang mendominasi di sepanjang koridor pembangunan adalah tanaman mangrove, yang merupakan bagian dari ekosistem pesisir yang dilindungi secara regulatif. Mangrove bukan hanya tidak dapat dikategorikan sebagai objek ganti rugi dalam konteks pengadaan tanah, tetapi juga memiliki nilai ekologis yang sangat penting, seperti perlindungan pantai dari abrasi, penyediaan habitat biota laut, dan penyimpanan karbon alami.

Menurut Yunus (2013), vegetasi mangrove tidak semestinya diperlakukan sebagai komoditas individual, melainkan harus dikelola sebagai aset ekologi kolektif yang tidak dapat diganti secara finansial dalam kerangka pembangunan berkelanjutan. Pendekatan ini selaras dengan prinsip *environmental integrity* dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum, yang menekankan pentingnya menjaga keseimbangan antara pembangunan infrastruktur dan pelestarian lingkungan.

Ketiadaan klaim kepemilikan individu terhadap bangunan atau vegetasi di lokasi proyek menjadi keunggulan administratif, karena meminimalkan potensi konflik sosial dan mempercepat proses legal-formal pembangunan. Hal ini juga sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri ATR/BPN No. 19 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 19 Tahun 2016, yang menyatakan bahwa hanya objek milik perseorangan atau badan hukum yang dapat dihitung dalam skema kompensasi, sedangkan aset publik dan sumber daya ekologi yang dilindungi dikecualikan.

Dari aspek kesesuaian tata ruang, lokasi pembangunan Jalan Lingkar Segmen III sesuai dengan RTRW Kota Bontang yang menetapkan wilayah tersebut sebagai koridor pengembangan infrastruktur jalan. Proyek ini akan mendukung peningkatan konektivitas, pengembangan ekowisata, dan pemerataan pertumbuhan kawasan pesisir. Menurut Wibowo (2020), kesesuaian lokasi proyek dengan RTRW memperkuat legalitas dan mempercepat perizinan lintas sektor dalam pengembangan infrastruktur.

Penyusunan dokumen rencana pengadaan tanah ini juga mencerminkan prinsip *development without displacement* atau pembangunan tanpa pemindahan penduduk. Pendekatan ini penting untuk menghindari pelanggaran hak masyarakat serta menjaga stabilitas sosial. Seperti diungkapkan oleh Todaro & Smith (2012), pembangunan berkelanjutan harus menyeimbangkan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan secara adil serta melibatkan partisipasi aktif masyarakat terdampak.

Dengan demikian, proyek pembangunan Jalan Lingkar Segmen III menunjukkan bahwa pengadaan tanah dapat dilakukan secara administratif, minim konflik, dan selaras dengan prinsip keberlanjutan. Dokumen yang disusun menjadi dasar legal dan teknis bagi pelaksanaan konstruksi sekaligus wujud komitmen terhadap keterbukaan, partisipasi, dan keadilan dalam pembangunan wilayah.

Selengkapnya bisa juga dilihat pada Gambatr di bawah ini :



Gambar 1. Diskusi Teknis Bersama Tokoh Masyarakat

Tim pelaksana lapangan sedang melakukan diskusi teknis bersama tokoh masyarakat di lokasi pembangunan Jalan Lingkar Segmen III, Bontang. Dalam pertemuan ini dibahas pemetaan wilayah terdampak serta verifikasi data lahan menggunakan peta citra satelit. Kegiatan ini merupakan bagian dari proses inventarisasi dan identifikasi awal sebagai tahapan dalam penyusunan Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah.



Gambar 2. Koordinasi Teknis

Koordinasi teknis antara perwakilan Kelurahan, tokoh masyarakat, dan tim pelaksana pengadaan tanah terkait trase Jalan Lingkar Segmen III. Pertemuan ini bertujuan untuk memastikan kesesuaian rencana pembangunan dengan kondisi sosial-lahan di lapangan, serta menyepakati titik-titik strategis dalam pemetaan jalur yang akan dibebaskan.



Gambar 3. Penandaan Batas Trase Jalan

Petugas survei lapangan melakukan penandaan batas trase jalan di tengah kawasan mangrove dan lahan berlumpur. Kondisi medan yang sulit menggambarkan tantangan teknis pembangunan infrastruktur di wilayah pesisir yang rawan tergenang dan memiliki struktur tanah tidak stabil.



Gambar 4. Petugas Survei Geodesi

Petugas survei geodesi melakukan pengukuran menggunakan peralatan GPS geodetik untuk menentukan titik koordinat akurat trase jalan pada area pembangunan. Pengukuran ini penting untuk pemetaan topografi dan perencanaan konstruksi yang presisi di wilayah pesisir.



Gambar 5. Tim Survei Lapangan Melakukan Pencatatan Data

Tim survei lapangan melakukan pencatatan data vegetasi dan pengambilan titik koordinat pada lahan berlumpur di kawasan mangrove. Aktivitas ini bertujuan untuk mendokumentasikan kondisi eksisting lahan, jenis vegetasi, dan batas-batas wilayah pembangunan jalan pesisir secara akurat.

KESIMPULAN

Perencanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Lingkar Segmen III di wilayah Tanjung Laut Indah–Bontang Kuala memiliki dampak signifikan terhadap aspek sosial dan pendidikan masyarakat setempat. Proses pengadaan tanah yang kurang melibatkan partisipasi warga menyebabkan munculnya berbagai permasalahan sosial, seperti ketidakpastian tempat tinggal dan berkurangnya akses terhadap fasilitas pendidikan. Selain itu, relokasi warga yang terdampak belum sepenuhnya mempertimbangkan keberlanjutan pendidikan anak-anak. Oleh

karena itu, pelaksanaan pengadaan tanah harus mengintegrasikan pendekatan sosial yang berkeadilan serta menjamin akses pendidikan tetap terjaga bagi masyarakat terdampak. Pendekatan partisipatif dan transparan sangat penting agar pembangunan infrastruktur berjalan selaras dengan kesejahteraan sosial dan pendidikan warga.

UCAPAN TERIMAKASIH

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulisan karya ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bantuan, dan bimbingan selama proses penyusunan penelitian ini. Ucapan terima kasih secara khusus disampaikan kepada:

1. Dosen pembimbing yang telah memberikan arahan dan masukan yang sangat berarti.
2. Pihak instansi terkait, khususnya dinas atau lembaga yang berwenang atas pengadaan tanah dan pembangunan Jalan Lingkar Segmen III.
3. Para informan dan masyarakat di wilayah Tanjung Laut Indah dan Bontang Kuala yang telah bersedia memberikan waktu dan informasi selama proses penelitian.
4. Keluarga dan teman-teman yang selalu memberikan semangat, doa, dan dukungan moral.

Semoga karya ini dapat memberikan manfaat dan menjadi kontribusi positif dalam bidang pembangunan dan kajian sosial pendidikan.

DAFTAR PUSTAKA

Harsono, B. (2003). *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*. Jakarta: Djambatan.

Harsono, B. (2005). *Hukum Tanah Nasional*. Jakarta: Djambatan.

Harsono, Boedi. (2005). *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan UUPA, Isi dan Pelaksanaannya*. Jakarta: Djambatan.

Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional. (2021). *Peraturan Menteri ATR/BPN No. 19 Tahun 2021 tentang Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum*. Jakarta.

Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah*. Jakarta.

Kementerian PUPR. (2016). Pembangunan Infrastruktur Jalan Dorong Pertumbuhan Ekonomi. Diakses dari https://pu.go.id pada 7 Juli 2025.

Maulana, R. (2018). "Pembangunan Infrastruktur Jalan di Wilayah Pesisir dan Dampaknya terhadap Ekonomi Lokal." *Jurnal Tata Ruang dan Lingkungan*, 10(2), 101–115.

Nasution, M. N. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Pemerintah Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 48.

Pemerintah Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan*

Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 87.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 2023 tentang Perubahan atas PP No. 19 Tahun 2021.

Sutomo, H. (2000). *Transportasi dan Pembangunan Wilayah*. Yogyakarta: UGM Press.

Sutomo, M. (2000). *Manajemen Infrastruktur Transportasi Jalan*. Jakarta: Erlangga.

Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2012). *Economic Development* (11th ed.). Boston: Pearson Addison-Wesley.

Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2012). *Economic Development*. 11th Edition. Boston: Pearson Education.

Wibowo, A. (2015). *Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum dalam Perspektif Hukum Agraria*. Bandung: Refika Aditama.

Wibowo, A. (2020). "Analisis Kesesuaian Proyek Infrastruktur dengan RTRW: Studi Kasus Jalan Lingkar Kota." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 15(1), 67–80.

Winarno, B. (2011). *Perencanaan dan Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Infrastruktur*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Yunus, M. (2013). "Perlindungan Ekosistem Mangrove dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Pesisir." *Jurnal Ekologi Pesisir*, 8(1), 45–53.

Yunus, M. (2013). *Pengelolaan Ekosistem Mangrove di Wilayah Pesisir Indonesia*. Jakarta: Pustaka Tropis.