

**PERILAKU MASYARAKAT
DALAM MOTIF PEMANFAATAN LAHAN
DI SEKITAR JALAN LINGKAR KOTA DEMAK**



TESIS

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana S-2 pada
Program Studi Ilmu Lingkungan

**JOKO WINANGUN
L4K 006020**

PROGRAM MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009

**PERILAKU MASYARAKAT
DALAM MOTIF PEMANFAATAN LAHAN
DI SEKITAR JALAN LINGKAR KOTA DEMAK**

Disusun Oleh :

JOKO WINANGUN
L4K006020

Mengetahui

Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama

Prof. Ir. Bambang Suryanto, MSPSI.

Pembimbing Kedua

Dra. Sri Suryoko, Msi

Ketua Program Studi
Magister Ilmu Lingkungan
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Prof. Dr.Ir. Purwanto, DEA.

LEMBAR PENGESAHAN

PERILAKU MASYARAKAT DALAM MOTIF PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITAR JALAN LINGKAR KOTA DEMAK

Disusun Oleh :

JOKO WINANGUN
L4K006020

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji
Pada tanggal 11 Maret 2009 .
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima.

Ketua :

Tanda Tangan

Prof.Ir. Bambang Suryanto,MSPSI.

.....

Anggota :

1. Prof.Dr. Sudharto P. Hadi, MES.

.....

2. Dra. Sri Suryoko, M.Si.

.....

3. Dra. Hartuti Purnaweni, MPA.

.....

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan diterbitkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/Institusi lain, maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister of Scient dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, Januari 2009

JOKO WINANGUN

NIM L4K00620

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah Subhanahu Wata'ala, karena atas segala limpahan RahmadNya penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tesis ini dengan judul "*Perilaku Masyarakat Dalam Motif Pemanfaatan Lahan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Demak*". Tesis ini disusun dalam rangka memenuhi sebagian persyaratan Mencapai derajat sarjana S-2 pada Program Studi Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro.

Selama penyusunan Tesis ini, penulis mendapat banyak bimbingan, arahan, kritik dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tulus kepada :

1. Pengelola Program Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang yang selalu memberikan semangat demi selesainya tesis ini;
2. Prof.Dr.Ir. Purwanto,DEA, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang;
3. Prof.Ir. Bambang Suryanto,MSPSI, selaku Pembimbing Utama yang selalu memberikan arahan dan saran selama penulisan tesis ini;
4. Dra. Sri Suryoko, M.Si, selaku Pembimbing ke- Dua yang selalu memberikan kritik dan saran dalam penulisan tesis ini;
5. Pejabat Pemerintah Kabupaten Demak dan Perangkat Desa Jogoloyo, Desa Kendal Doyong, Desa Botorejo dan Desa Mranak Kecamatan Wonosalam, yang telah memberikan data primer maupun sekunder selama survey lapangan;
6. Rekan – rekan Program Pasca Sarjana Ilmu Lingkungan Angkatan-XIV, Angkatan XIX, yang memberikan semangat kepada penulis, dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari atas segala kekurangan dalam penulisan tesis ini, oleh karena itu penulis tetap mengharapkan kritikan dari semua pihak untuk hasil yang lebih sempurna. Akhir kata penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi khasanah ilmu pengetahuan khususnya dan pecinta lingkungan pada umumnya.

Semarang, Maret 2009

Penulis,

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGESAHAN	i-ii
HALAMAN	
PERNYATAAN	iii
KATA	
PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR SKEMA	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
ABSTRAK	x-
xi	

I.

PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	Latar 1
1.2. Perumusan Masalah	3
1.2.1. Referensi Permasalahan Serupa di Jalan Lingkar Kaliwungu.....	6
1.3. Tujuan dan Sasaran	8
1.3.1. Tujuan	8
1.3.2. Sasaran	8
1.3.3. Manfaat.....	8

II. TINJAUAN PUSTAKA

10

2.1. <i>Teori Penggunaan Lahan dan Transportasi</i>	10
2.1.1. Konsep Interaksi Guna Lahan-Transportasi.....	10
2.1.2. Model Interaksi Guna Lahan-Transportasi	14
2.1.3. Teori Perubahan Penggunaan Lahan	16
2.2. Persepsi Masyarakat	18
2.2.1. Pengertian Persepsi	18
2.2.2. Skema Persepsi.....	23
2.3. <i>Perilaku Masyarakat</i>	26
2.3.1. Pengertian Perilaku.....	26

2.3.2. Teori Hubungan Perilaku dan Lingkungan	26
2.3.2.1. Teori Stres Lingkungan	26
2.3.2.2. Teori Psikologi Ekologi	27
2.4. Pengetahuan, Sikap, dan Partisipasi Masyarakat	28
2.4.1. Pengetahuan Masyarakat	28
2.4.2. Sikap Masyarakat	29
2.4.3. Partisipasi Masyarakat.....	30
III. METODE PENELITIAN	32
3.1. Tipe Penelitian	32
3.2. Ruang Lingkup	32
3.2.1. Ruang Lingkup Wilayah	32
3.3.2. Ruang Lingkup Materi.....	32
3.3. Tahapan Penelitian	32
3.3.1. Tahap awal.....	32
3.3.2. Tahap lapangan.....	32
3.3.3. Tahap lapangan.....	32
3.3.4. Tahap penelitian.....	33
3.3.5. Kerangka Pemikiran.....	33
3.4. Lokasi Penelitian.....	36
3.5. Waktu penelitian	36
3.6. Variabel Penelitian.....	36
3.7. Jenis dan sumber Data	36
3.8. Sampel.....	37
3.9. Data.....	38
3.10. Teknik Analisa Data	40
3.10.1. Analisa Tabulasi Silang (<i>Crosstabs</i>).....	40
3.10.2. Analisa Deskriptif-Kualitatif (Pemaknaan Informasi).....	40
IV. ANALISIS PERSEPSI DAN PERILAKU MASYARAKAT DALAM PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITAR JALAN LINGKAR KOTA DEMAK	42
4.1. Analisis Status Kepemilikan	42
4.2. Analisis Lahan.....	43
4.3. Analisis Lingkungan.....	50

4.4.	Analisis	Dukungan	Sarana
Prasarana.....		51	
4.5.	Usulan	Pengembangan	Pengelolaan
Lingkungan.....		57	

V.		KESIMPULAN	DAN
SARAN.....		59	

5.1		
Kesimpulan.....		59
5.2		
Saran.....		60
5.3		
Rekomendasi.....		60

DAFTAR		
PUSTAKA.....		62
LAMPIRAN.....		6
4		
RIWAYAT		HIDUP
PENULIS.....		75

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman	
3.1	:	Jenis dan Sumber Data.....37
3.2	:	Populasi Penelitian39
4.1	:	Analisis Status Lahan dan Riwayat Lahan.....43
4.2a	:	Jenis Penggunaan Lahan oleh Masyarakat.....44
4.2b	:	Pendapat Responden Pernah/Tidak mengubah Lahan.....44
4.2c	:	Analisis Tabulasi Silang antara Rencana Mengubah Lahan dan Motivasinya.....46
4.2d	:	Analisis Tabulasi Silang antara Rencana Mengubah Lahan dan Kepemilikan Tabungan Bank.....46
4.2e	:	Analisis Tabulasi Silang antara Rencana Menjual Lahan dan Alasan.....47
4.2f	:	Analisis Tabulasi Silang antara Rencana Menjual Lahan dan Kepemilikan Tabungan.....43
4.2g	:	Analisis Tabulasi Silang antara Rencana Menyewakan Lahan dan Alasannya.....48
4.2h	:	Analisis Tabulasi Silang antara Rencana Menyewakan Lahan & Kepemilikan Tabungan.....49

4.2i	:	Analisis Tabulasi Silang antara Pendapatan dan Jumlah Keluarga.....	49
4.4a	:	Pendapat Masyarakat tentang Kondisi Utilitas.....	52
4.4b	:	Pendapat Masyarakat tentang urutan Tingkat Kepentingan Utilitas..	53
4.4c	:	Analisis Tabulasi Silang antara Pendidikan dan Pendapatan Masyarakat tentang Sarana Prasarana.....	53
4.4d	:	Analisis Tabulasi Silang antara Motif Pemanfaatan Lahan dan Pendapatan Masyarakat tentang Penyediaan Sarana Prasarana.....	54
4.4f	:	Analisis Tabulasi Silang antara Persepsi tentang Penyediaan Sarana Prasarana dan Kesiediaan Membayar	55
4.4g	:	Analisis Tabulasi Silang antara Kesiediaan Membayar dan Alasan.....	.56
4.4h	:	Analisis Tabulasi Silang antara Pendapat tentang Sarana Prasarana dan Kesiediaan untuk Merawat Sarana Prasarana.....	56
4.4i	:	Analisis Tentang Kesiediaan Merawat Sarana Prasarana dan Alasanya.....	57

DAFTAR SKEMA

SKEMA

Halaman	
2.1.	Sistem Interaksi Guna Lahan dan Transportasi11
2.2.	Kerangka Konseptual Interaksi Guna Lahan dan Transportasi13
2.3.	Hubungan Model Guna Lahan Permukiman dan Transportasi14
2.4.	Persepsi Sebagai Proses Kognitif19
2.5.	Skema Persepsi dari Paul A. Bell24
3.1.	Kerangka Pemikiran.....35
3.2.	Proses Pemaknaan Informasi Dalam Penelitian.....41

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran
Halaman

1. Kuesioner Penelitian.....	68
2. Foto – Foto Lapangan.....	69
3. Peta Lokasi.....	70.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi dan tata guna lahan merupakan dua aspek yang saling terkait. Berbagai macam pola pengembangan lahan menghasilkan berbagai macam kebutuhan akan transportasi, sebaliknya bentuk susunan sistem transportasi mempengaruhi pola pengembangan lahan. Lingkungan perkotaan, sistem transportasi, dan pola tata guna lahan saling berpengaruh, dengan berubahnya salah satu dari bagian tersebut akan menghasilkan perubahan pada bagian yang lain (Ross dalam Catanese et al, 1992 : 372).

Masyarakat selaku salah satu aktor pembangunan, jelas sangat berperan di dalam mekanisme terjadinya interaksi antara tata guna lahan dan transportasi. Dalam aktivitas kesehariannya, mereka secara sadar atau tidak akan terus melakukan langkah-langkah terhadap lingkungan, baik dalam bentuk pengambilan keputusan bertempat tinggal, belajar, bekerja, melakukan perjalanan, dan pemenuhan kebutuhan hidup lainnya.

Langkah-langkah yang dilaksanakan masyarakat terhadap lingkungan, baik yang direncanakan maupun tidak, akan merubah (membawa dampak terhadap) lingkungan tersebut, dan tidak ada tempat yang dampaknya lebih besar, baik menurut variasi maupun kekuatannya, daripada di daerah perkotaan. Bukan hanya karakteristik lingkungan itu saja yang terpengaruh secara langsung, melainkan kesehatan dan kesejahteraan masyarakat pun terpengaruh melalui proses yang disebut umpan balik, (Marsh, dalam Catanese *et al*, 1992 : 344).

Sebagai sebuah tindakan aktif, langkah-langkah yang dilakukan oleh masyarakat terhadap lingkungan tersebut di atas, terwujud dalam aktivitas keseharian yang mereka lakukan (perilaku sehari-hari) yang tentu dilatarbelakangi oleh nilai-nilai pengalaman mereka di masa lalu, diantaranya pendidikan, latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya. Nilai-nilai tersebut bisa semuanya berpengaruh secara simultan atau berdiri sendiri-sendiri dalam mempengaruhi perilaku masyarakat untuk merubah lingkungannya, termasuk dalam konteks studi ini adalah pengaruh nilai-nilai tersebut di dalam mempengaruhi perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan di sekitar jalur lingkaran Kota Demak.

Jalur lingkaran Kota Demak (± 7 km) dibangun untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas Pantai Utara (Pantura) Jawa Tengah yang lewat Kota Demak. Jalur ini berawal di pintu masuk Kota Demak dari arah Semarang (arah barat) melingkar ke arah selatan Kota Demak dan berakhir di sebelah timur sebelum masuk ke pusat Kota Demak. Disamping mengurangi kepadatan arus lalu lintas Pantura, pembangunan jalur lingkaran ini juga berfungsi untuk merangsang pertumbuhan kawasan pinggiran Kota Demak, sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota. Saat ini, di sepanjang jalur lingkaran tersebut telah banyak tumbuh kegiatan perdagangan dan jasa (alih fungsi lahan dari pertanian), terutama di simpul-simpul jalan (node), yaitu pertemuan jalur lingkaran dengan jalan eksisting yang menghubungkan jalur lingkaran dengan kawasan-kawasan permukiman di sekitar jalur lingkaran.

Perkembangan kawasan di kanan kiri jalur lingkaran tersebut erat kaitannya dengan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan. Kajian tentang bagaimana masyarakat berperilaku dalam pemanfaatan lahan ini penting untuk dilakukan, mengingat masyarakat

merupakan *pakar lokal, pemegang informasi, dan usable knowledge* yang amat berguna dalam pengelolaan dan perencanaan pembangunan (Lindblom dalam Hadi, 2005 : 57). Senada dengan Lindblom, Jurgen Habermas (Haberman, dalam Hadi *et al*, 2005 : 20) mengemukakan perlunya menggunakan pendekatan perilaku dalam perencanaan pembangunan yang menggunakan bahasa keseharian yang mengambil informasi dan menerjemahkan pengetahuan tentang perilaku manusia termasuk nilai, rasa, dan penilaian internal sebagaimana masyarakat bertingkah laku.

Intisari pemikiran kedua tokoh tersebut adalah adanya krisis teori perencanaan yang salah satunya disebabkan oleh tidak adanya keterkaitan antara pengetahuan (*knowledge*) dan penerapan atau implementasi (*action*), dalam pengertian terdapat krisis pemahaman tentang masyarakat. Dampaknya yang jelas terasa adalah gagalnya proses pembangunan dalam bentuk kebijakan, program, dan proyek dalam menerjemahkan kepentingan, aspirasi, dan kebutuhan masyarakat. (Friedman dalam P. Hadi, 2005 : 18). Dalam konteks studi ini, perilaku masyarakat yang ingin dikaji adalah terkait pemanfaatan lahan di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak.

1.2. Perumusan Masalah

Perencanaan dan implementasi program pembangunan oleh pemerintah sering tidak mampu menterjemahkan aspirasi, keinginan, dan kebutuhan masyarakat. Di satu sisi, pemerintah telah menanamkan investasinya kepada publik dalam bentuk pengadaan prasarana publik, misalnya jalan demi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Namun di sisi lain, akibat terputusnya rantai informasi antara pemerintah dan masyarakat seringkali berdampak terhadap perilaku masyarakat yang kontradiktif terhadap pengadaan prasarana

pelayanan publik yang telah dilakukan oleh pemerintah. Misalnya, dalam proses pembangunan jalan, seringkali muncul spekulasi tanah yang menghambat proses negosiasi pemerintah dan pemilik tanah sehingga proses pembangunan jalan juga mengalami hambatan (waktunya semakin panjang atau wujud fisiknya tidak dapat segera direalisasikan). Setelah jalan dibangun pun proses spekulasi tanah ini tidak berhenti, terutama untuk kapling-kapling tanah yang berada di kanan kiri jalan, yang pada umumnya memiliki nilai ekonomis yang tinggi. Akibat proses spekulasi tanah pasca pembangunan jalan ini, seringkali tanah-tanah yang ada di kanan kiri jalan berstatus hak milik, namun tidak dimanfaatkan untuk kegiatan yang produktif. Para pemilik tanah tersebut, pada umumnya menunggu waktu yang tepat pada saat harga lahan naik, mereka menjualnya, karena mereka mengetahui bahwa harga lahan semakin naik seiring fungsi waktu. Akibat lebih jauh dari lahan yang hanya dimiliki namun tidak dimanfaatkan tentu berdampak terhadap investasi yang telah dilakukan oleh pemerintah, misalnya jalan, jaringan air, atau listrik yang pada gilirannya akan berpengaruh terhadap pendapatan daerah dan pemenuhan kesejahteraan masyarakat secara umum.

Disamping masalah spekulasi tanah, proses pemberian ganti rugi tanah pada tahap sebelum pembangunan jalan umumnya menyimpan masalah, berupa tidak samanya kriteria harga lahan yang ditetapkan oleh pihak yang bernegosiasi (pemerintah dan pemilik lahan). Pemerintah pada umumnya menggunakan kriteria Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) yang dikeluarkan oleh Kantor Pelayanan Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) sedangkan masyarakat menggunakan kriteria harga pasar yang umumnya lebih tinggi daripada NJOP. Akibatnya proses negosiasi ganti rugi sering berjalan alot dan memakan waktu. Pemerintah memiliki dua pilihan untuk memuluskan proses ganti rugi ini, yaitu

lewat strategi kekuasaan atau melalui dialog dengan warga. Strategi pertama, pada umumnya berujung pada konflik berkepanjangan yang memakan korban, baik fisik maupun non fisik. Sedangkan strategi kedua biasanya menghasilkan kesepakatan yang sama-sama memenangkan dua pihak (*win-win solution*).

Pemerintah Kota Demak, dalam upayanya untuk mengurangi kemacetan di Pusat Kota Demak telah membangun jalan lingkar Kota Demak. Harapannya, dengan dibangunnya jalan lingkar tersebut, arus lalu lintas, terutama arus lalu lintas regional Pantai Utara (Pantura) Jawa Tengah, tidak lagi terpusat melewati Kota Demak, namun juga melewati pinggiran Kota Demak, yang dalam jangka panjang adanya kegiatan perjalanan yang melewati kawasan pinggiran tersebut juga diharapkan mampu merangsang perkembangan kegiatan ekonomi kawasan di pinggiran Kota Demak.

Namun demikian, dampak positif yang diharapkan terjadi di kawasan pinggiran tersebut dihadapkan pada beberapa masalah pemanfaatan lahan di kanan kiri jalur lingkar terhadap fungsi jalur lingkar sebagai berikut :

1. Alih fungsi lahan di kanan kiri jalan lingkar yang semula merupakan kawasan pertanian berubah menjadi kawasan perdagangan dan jasa. Berkurangnya lahan pertanian di satu sisi memang mengubah wilayah perdesaan menjadi perkotaan (perkembangan wilayah) namun di sisi yang lain, tentu akan mengurangi produktivitas sektor pertanian.
2. Pemanfaatan lahan yang sekarang terjadi mengakibatkan berkurangnya kawasan lahan terbuka dan digantikan oleh beberapa bangunan dalam bentuk rumah tinggal, usaha dan jasa lainnya. Perkembangan tata guna lahan tersebut cenderung kurang teratur dalam arti ada kecenderungan kurang terkendali, akibat diabaikannya aspek

lingkungan karena belum adanya kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang arti pentingnya pengelolaan lingkungan. Dan disisi lain juga belum ditemukenalinya motif perubahan pemanfaatan lahan oleh masyarakat, dan kurangnya dukungan sarana prasarana di dalam mendukung aktivitas pemanfaatan lahan,tidak adanya fasilitas pangkalan truk, minimnya utilitas kawasan, dan kecenderungan masyarakat untuk membangun lapak-lapak kaki lima, dan tumbuhnya aktivitas-aktivitas informal oleh masyarakat yang secara kasat mata cenderung memiliki nuansa kepentingan ekonomi lewat aktivitas perdagangan dan jasa.

Kurang terkendalinya perkembangan tata guna lahan tersebut bisa mengganggu kelancaran lalu lintas di jalur lingkar, misalnya karena tidak terpenuhinya garis sempadan (*set back*) bangunan yang tidak hanya membahayakan pengemudi namun juga masyarakat yang tinggal di bangunan yang bersangkutan.

3. Tumbuhnya aktivitas informal di kanan kiri jalur lingkar, lambat laun tentu akan merangsang pertumbuhan kawasan yang lebih besar dan berdampak terhadap tumbuhnya daerah di kanan kiri jalan lingkar sebagai daerah pertumbuhan baru. Apabila pertumbuhan tersebut tidak diantisipasi secara dini, tentu akibatnya akan menghambat arus lalu lintas yang lewat di jalan lingkar yang timbul akibat bangkitan arus lalu lintas lokal yang berasal dari kawasan di kanan kiri jalan lingkar (tingginya hambatan samping).

4. 1.2 .1. Referensi Permasalahan Serupa di Jalan Lingkar Kaliwungu.

Ada beberapa Jalan Lingkar di Jawa Tengah terutama daerah Pantai Utara Jawa Tengah yang dibangun dengan maksud untuk mengurai kemacetan lalu lintas dalam kota. Mulai dari Jalan Lingkar Pemalang, Jalan Lingkar Pelen Batang, Jalan Lingkar

Kaliwungu, Jalan Lingkar Arteri Semarang, Jalan Lingkar Demak dan Jalan Lingkar Kudus.

Dalam perkembangan pemanfaatan Jalan Lingkar sering kali terjadi permasalahan yang serupa dan selalu berulang di tempat yang lain yaitu adanya pemanfaatan lahan oleh masyarakat di sekitar Jalan lingkar tersebut tanpa terkendali dan cenderung untuk memanfaatkan lahan dalam Ruang Milik Jalan sebagai kegiatan usaha non formal.

Banyaknya usaha tersebut yang berdiri pada bahu dan persimpangan Jalan tentunya akan menimbulkan permasalahan dari sisi fungsi Jalan untuk kelancaran arus transportasi yang aman. Kecenderungan untuk mengubah lahan pertanian dijadikan industri dan perdagangan disekitar Jalan Lingkar adalah suatu dampak positif yang harus dikendalikan.

Dan keadaan ini tentunya akan menimbulkan permasalahan yang kompleks seiring dengan bergai kepentingan. Sebagai contoh misalnya yang terjadi pada jalan Lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal, setelah pengoperasin Jalan Lingkar tersebut disamping berdampak positif pada masyarakat luas tetapi juga muncul permasalahan lain yaitu perubahan peruntukan lahan yang semula daerah pertanian menadi daerah industri yang tentunya akan mengurangi hasil pertanian (Anton Jaelani, 2004).

Demikian halnya dengan keberadaan Jalan Lingkar Demak, setelah dibangun dan dioperasikan pada akhirnya dapat berdampak pada kerusakan lingkungan, misalnya konstruksi badan jalan itu sendiri telah menutup lahan sawah ± 210.000 m² sehingga mengurangi daerah resapan air, akibatnya bila musim hujan perkampungan di kanan kiri Jalan tersebut menjadi tergenang karena tidak lancarnya aliran air . Kemudian permasalahan lainnya yang akan muncul adalah semakin banyak area terbangun baik

untuk usaha maupun perumahan, tentunya hal ini akan semakin berdampak negatif terhadap lingkungan.

Dari berbagai permasalahan tersebut di atas perlu adanya peningkatan komunikasi diantara semua pelaku pembangunan (*stakeholders*). Lewat komunikasi diharapkan mereka dapat saling melengkapi dalam proses pelaksanaan pembangunan sehingga masalah-masalah pembangunan yang terjadi dapat dikurangi. Masyarakat, khususnya kalangan bawah, selama ini relatif *termarginalkan* dalam proses pembangunan, dalam arti mereka memiliki akses yang sangat terbatas, baik dalam proses pengambilan keputusan maupun eksekusi keputusan di lapangan. Sehingga partisipasi aktif mereka dalam pembangunan pun tidak didapatkan. Padahal peran mereka selaku pelaku pembangunan tidak diragukan. Partisipasi aktif masyarakat tersebut, tentu tidak dapat diharapkan untuk terjadi dengan sendirinya, melainkan harus dibangun sedikit demi sedikit sebelum proses pertumbuhan kawasan di sekitar jalur lingkar Kota Demak terlanjur bermasalah terhadap kelancaran arus transportasi di jalur lingkar Kota Demak. Partisipasi akan diharapkan terwujud, apabila sebelumnya telah ditemukeni bagaimana masyarakat berpikir atau mempersepsikan pemanfaatan lahan, dan bagaimana mereka bertingkah laku (perilaku) dalam pemanfaatan lahan.

Maka dari itu, pertanyaan studi yang diangkat adalah “*bagaimana perilaku masyarakat dalam motif pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak*”

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Tujuan studi ini adalah :

1. Mengetahui perilaku masyarakat dalam motif pemanfaatan lahan di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak ;
2. Mengetahui Dampak Lingkungan yang ditimbulkan oleh pemanfaatan lahan oleh masyarakat.
3. Mengetahui Dukungan Sarana Prasarana Dalam Pemanfaatan lahan.

1.3.2. Sasaran

Untuk mencapai tujuan studi tersebut di atas, maka sasaran studi adalah menemukenali perilaku masyarakat terkait :

1. Status kepemilikan lahan;
2. Motif pemanfaatan lahan;
3. Dampak Lingkungan yang ditimbulkan oleh pemanfaatan lahan
4. Memberikan saran dan rekomendasi pengelolaan lingkungan di sekitar jalan lingkar kota Demak .

1.3.3. Manfaat

Manfaat studi ini adalah untuk mengetahui perilaku masyarakat dan bagaimana sebenarnya motif pemanfaatan lahan yang dimiliki terkait dengan fungsi utama jalan Lingkar Kota Demak agar sesuai peruntukannya mengacu pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan dan juga keseimbangan lingkungan hidup yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengendalian Lingkungan Hidup.

BAB II

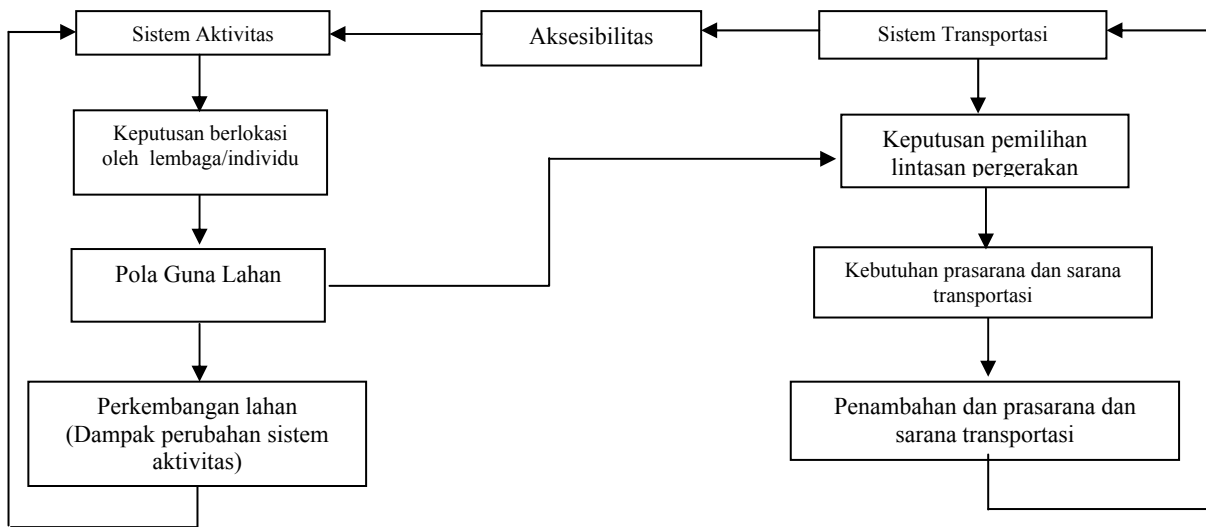
TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Teori Penggunaan Lahan dan Transportasi

2.1.1. Konsep Interaksi Guna Lahan-Transportasi

Konsep dasar dari interaksi atau hubungan antara tata guna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas (*Hanson dalam Suberlian, 2003 : 39*). Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susahnya” lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (*Black dalam Suberlian, 2003:39*).

Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, (*Miller, dalam Suberlian, 2003:39*) menunjukkan kerangka sistem interaksi guna lahan dan transportasi. Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan, selain itu perubahan tersebut akan mempengaruhi pula pola persebaran dan pola permintaan pergerakan. Sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah adanya kebutuhan sistem jaringan serta sarana transportasi. Sebaliknya konsekuensi dari adanya peningkatan penyediaan sistem jaringan serta sarana transportasi akan membangkitkan arus pergerakan baru.



Sumber : Miller. 1984 : 63 dalam Suberlian : 39

SKEMA 2.1

Sistem Interkasi Guna Lahan dan Transportasi

Interaksi seperti dikemukakan bagan tersebut di atas menunjukkan bahwa bekerjanya sistem interaksi guna lahan dan transportasi sangat dinamis dan melibatkan unsur-unsur lain sebagai pembentuk watak setiap komponen seperti pada komponen guna lahan terliput adanya unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan sebagainya. Selain itu komponen sistem transportasi terliput adanya unsur kemajuan teknologi, keterbatasan sistem jaringan, sistem operasi dan lain sebagainya. Implikasi dari perubahan atau perkembangan sistem aktivitas adalah meningkatnya kebutuhan prasarana dan sarana dalam bentuk pemenuhan kebutuhan aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan memicu berbagai perubahan guna lahan. Proses perubahan yang saling mempengaruhi ini akan berlangsung secara dinamis.

Perubahan penggunaan lahan selanjutnya akan menjadi faktor dominan dalam mengarahkan dan membentuk struktur kota. Perubahan ini akan mengakibatkan pula

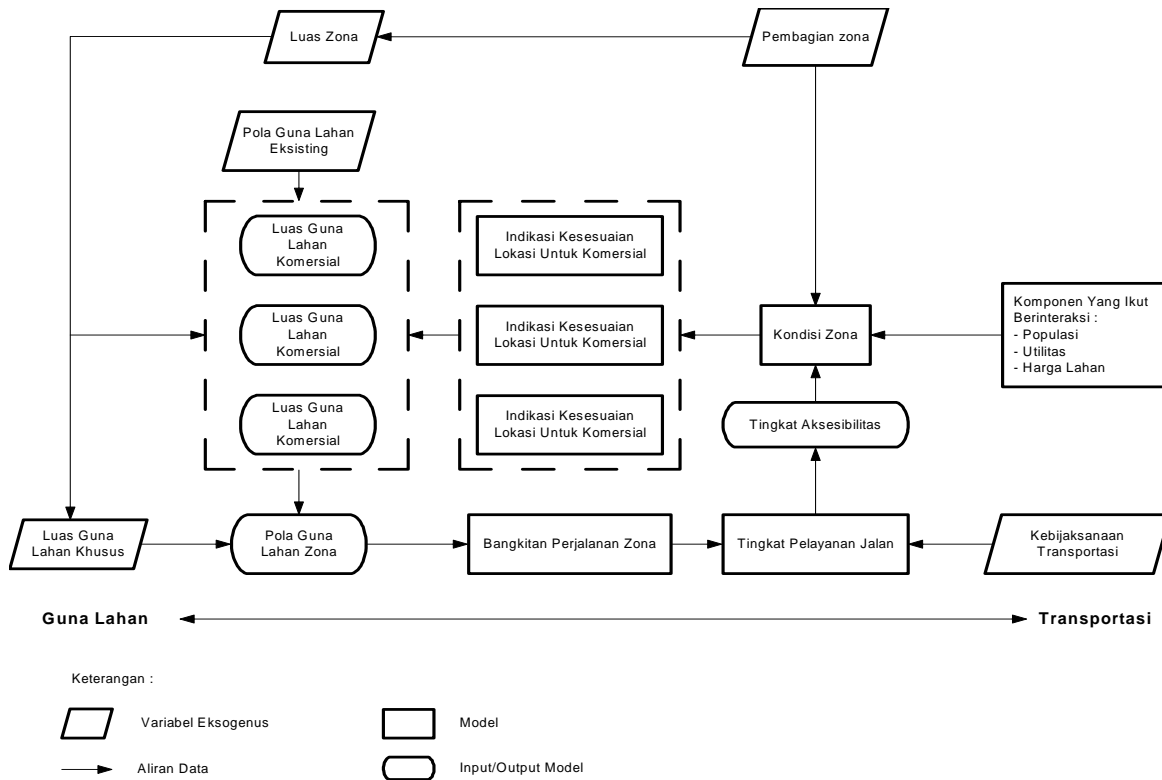
peningkatan produktivitas guna lahan dalam bentuk alih fungsi ataupun peningkatan intensitas ruang. Tentunya proses ini tidak selalu berimplikasi positif, implikasi yang bersifat negatif kerap terjadi pada saat beban arus pergerakan mulai mengganggu keseimbangan kapasitas jalan pada sistem jaringan kota (Paquette, *dalam Suberlian, 2003 : 41*). Selanjutnya Martin (1959 *dalam Suberlian, 2003 : 41*) menyatakan bahwa adanya saling keterkaitan antara perkembangan guna lahan, perubahan guna lahan, perubahan populasi, serta perubahan pada sistem transportasi membentuk siklus suatu sistem dinamis yang saling mempengaruhi antara guna lahan dan transportasi.

Meyer (*dalam Suberlian, 2003 : 42*) menyimpulkan bahwa sistem interaksi guna lahan dan transportasi tidak pernah mencapai keseimbangan, sebagai contoh : populasi sebagai salah satu subsistem selalu berkembang setiap saat mengakibatkan subsistem lainnya akan berubah untuk mengantisipasi kondisi. Yang pasti adalah sistem tersebut akan selalu menuju kesetimbangan.

Hal yang utama dalam kesetimbangan sama pentingnya dengan efisiensi (Rafsky, *dalam Suberlian, 2003 : 42*). Kesetimbangan mensyaratkan adanya pembangunan jaringan transportasi untuk mengembangkan suatu kawasan dalam kota. Tentunya akan menjadi tidak efisien, jika suatu industri baru ditempatkan pada suatu lokasi yang mempunyai kepadatan tinggi dan volume lalu lintas yang tinggi. Industri baru tersebut akan sukar berkembang. Kebijakan untuk mengalokasikan industri pada daerah pinggir kota perlu diimbangi dengan penyediaan jaringan transportasi yang memadai.

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan

transportasi dan sebaliknya. Didalam kaitan ini, (Black, dalam Suberlian, 2003:42) menyatakan bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan. Oleh (Lemuel, dalam Suberlian, 2003:42) kerangka konseptual interaksi guna lahan dan transportasi dapat digambarkan sebagai berikut :



Sumber : (Judo Lemuel, dalam Suberlian, 2003:42)

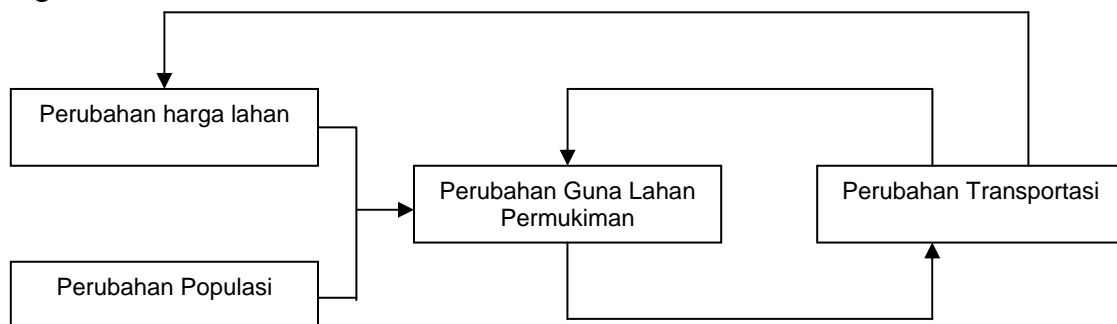
SKEMA 2.2
Konseptual Interaksi Guna Lahan Dan Transportasi

Konsep interaksi guna lahan dan transportasi menurut (Judo, *dalam Suberlian, 2003:43*) adalah menentukan model kesesuaian lokasi guna lahan, dan menghitung luas guna lahan yang akan terjadi. Keluaran model guna lahan akan membentuk pola guna lahan. Didalam penentuan model transportasi, yang dihitung adalah tingkat aksesibilitas, disinilah letak hubungan antara model guna lahan dan model transportasi karena untuk menentukan nilai aksesibilitas diperlukan bangkitan pergerakan dari suatu zona. Besarnya bangkitan ini akan mempengaruhi tingkat pelayanan jalan dan nilai aksesibilitas.

Model interaksi guna lahan dan transportasi didalam kerangka konsep tersebut juga dipengaruhi oleh faktor luar yang ikut berinteraksi didalam sistem, yaitu faktor kebijakan. Kerangka konsep tersebut akan menjadi pendekatan dalam mekanisme kerja model interaksi guna lahan permukiman dan transportasi dalam studi.

2.1.2. Model Interaksi Guna Lahan-Transportasi

Pemodelan merupakan penyederhanaan dari teori yang rumit sebelum diterapkan dalam masalah-masalah publik. Pembuatan model teoritik menunjuk pada suatu teknik dan asumsi yang luas untuk membentuk representasi (model) sederhana dari teori (Dunn, *dalam Suberlian, 2003:41*). Dalam studi ini model yang digunakan adalah berdasarkan teori interaksi guna lahan dan transportasi di atas Alex J. Bone 1959:75 (*dalam Suberlian, 2003:41*), menyatakan faktor utama penyebab terjadinya perubahan guna lahan dan transportasi adalah populasi, harga lahan dan sistem transportasi. Berikut perumusan model interaksi guna lahan permukiman dan transportasi. Berdasarkan faktor-faktor yang berpengaruh, maka interaksi guna lahan dan transportasi dapat digambarkan sebagai berikut :



Sumber : Alex J. Bone dalam Suberlian,2003:41

SKEMA 2.3

Hubungan Model Guna Lahan Permukiman Dan Transportasi

Hubungan antar submodel-submodel yang telah terbentuk memiliki dua jenis, yaitu hubungan yang membentuk siklus tertutup dan siklus terbuka. Hubungan yang membentuk siklus tertutup merupakan hubungan sebab akibat yang berjalan dua arah, misalnya submodel guna lahan dan submodel transportasi. Sedangkan hubungan yang membentuk siklus terbuka adalah hubungan antara submodel harga lahan dengan submodel transportasi. Hubungan submodel-submodel adalah sebagai berikut :

a. Guna lahan – transportasi

Output dari submodel guna lahan akan memberikan masukan pada submodel transportasi melalui bangkitan perjalanan zona. Submodel transportasi akan mempengaruhi submodel guna lahan melalui indeks aksesibilitas atau tingkat aksesibilitas. Semakin tinggi nilai indeks aksesibilitas, maka semakin tinggi pula indeks kesesuaian lokasi untuk ketiga submodel guna lahan.

b. Harga lahan – Guna lahan

Output dari submodel harga lahan, yaitu harga lahan menjadi masukan bagi submodel guna lahan, kecuali pada submodel guna lahan komersial. Semakin tinggi harga lahan akan menurunkan indeks kesesuaian lokasi bagi submodel guna lahan. Hasil dari submodel guna lahan adalah luas guna lahan yang dibutuhkan, akan

dibandingkan dengan luas zona. Jika luas guna lahan yang dibutuhkan lebih besar dari luas zona yang tersedia, maka akan terjadi permintaan lahan.

c. Populasi - Guna lahan

Output dari submodel populasi, adalah jumlah penduduk menjadi masukan bagi submodel guna lahan untuk menentukan kebutuhan luas setiap guna lahan yang dibutuhkan dengan menghitung standar kebutuhan lahan setiap jenis guna lahan perpenduduk atau tenaga kerja, menghasilkan luas lahan untuk setiap jenis guna lahan. Pengaruh dari submodel populasi terhadap submodel guna lahan diwakili oleh submodel guna lahan industri. Pertambahan luas industri, diasumsikan akan menambah jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan oleh faktor migrasi masuk.

d. Transportasi – Harga lahan

Output submodel transportasi, yaitu indeks aksesibilitas akan mempengaruhi harga lahan. Semakin tinggi tingkat aksesibilitas maka semakin tinggi harga lahan zona.

2.1.3. Teori Perubahan Penggunaan Lahan

Perubahan guna lahan secara umum artinya adalah menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Namun dalam kajian *land economics*, pengertiannya difokuskan pada proses dialihgunakannya lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan non pertanian atau perkotaan. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan yaitu (Bourne, dalam Suberlian, 2003:42):

1. Perluasan batas kota
2. Peremajaan di pusat kota
3. Perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi

4. Tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu.

Menurut (Sujarto, *dalam Suberlian, 2003 : 36*) faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan di perkotaan adalah :

1. Topografi

Topografi merupakan faktor pembatas bagi perkembangan suatu kawasan karena topografi tidak dapat berubah kecuali dalam keadaan yang labil. Meskipun demikian usaha yang dilakukan manusia untuk mengubah topografi atau mengatasi keadaan ketinggian, kelerengan tanah; misalnya menggali bukit, menguruk tanah reklamasi laut/rawa.

2. Penduduk

Perkembangan penduduk menyebabkan kebutuhan lahan untuk permukiman meningkat sebagai akibat langsung dari pemenuhan kebutuhan permukiman. Peningkatan kebutuhan lahan untuk permukiman sudah tentu diikuti oleh tuntutan kebutuhan lahan untuk sarana dan prasarana serta fasilitas yang lain.

3. Nilai lahan

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi (*economic determinants*). Dalam perspektif ekonomi, penggunaan sebidang lahan perkotaan ditentukan pasar lahan perkotaan (*the urban land market*). Ini berarti bahwa lahan merupakan komoditi yang diperdagangkan sehingga penggunaannya ditentukan oleh tingkat *demand* dan *supply*. Sesuai dengan teori keseimbangan klasik

harga lahan menjadi fungsi biaya yang menjadikan lahan produktif dan fungsi pendapatan dari pengembangan suatu lahan. Secara rasional penggunaan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya adalah penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Jadi faktor ekonomi menjadi pegangan dalam pengambilan keputusan untuk mengembangkan sebidang lahan.

4. Aksesibilitas

Dalam struktur ruang kota, terdapat beberapa faktor yang terkait dengan nilai ekonomi lahan. Aksesibilitas (*accessibility*) suatu lahan dan faktor saling melengkapi (*complementarity*) antar penggunaan lahan akan menentukan nilai ekonomi suatu lahan. Suatu lahan dengan jangkauan transportasi yang baik mempunyai nilai ekonomi yang relatif lebih baik, karena akan mengurangi biaya perjalanan (*traveling cost*) dan waktu tempuh. Sebagaimana dikemukakan (Wingo, dalam Suberlian, 2003 : 36) bahwa harga lahan merupakan fungsi dari biaya transportasi. Sementara faktor complementarity akan menarik kegiatan-kegiatan yang saling melengkapi/terkait untuk berlokasi saling berdekatan sehingga saling memberikan keuntungan.

5. Prasarana dan sarana

Kelengkapan sarana dan prasarana, sangat berpengaruh dalam menarik penduduk untuk bermukim disekitarnya, sehingga dapat menarik pergerakan penduduk untuk menuju ke daerah tersebut.

6. Daya Dukung Lingkungan

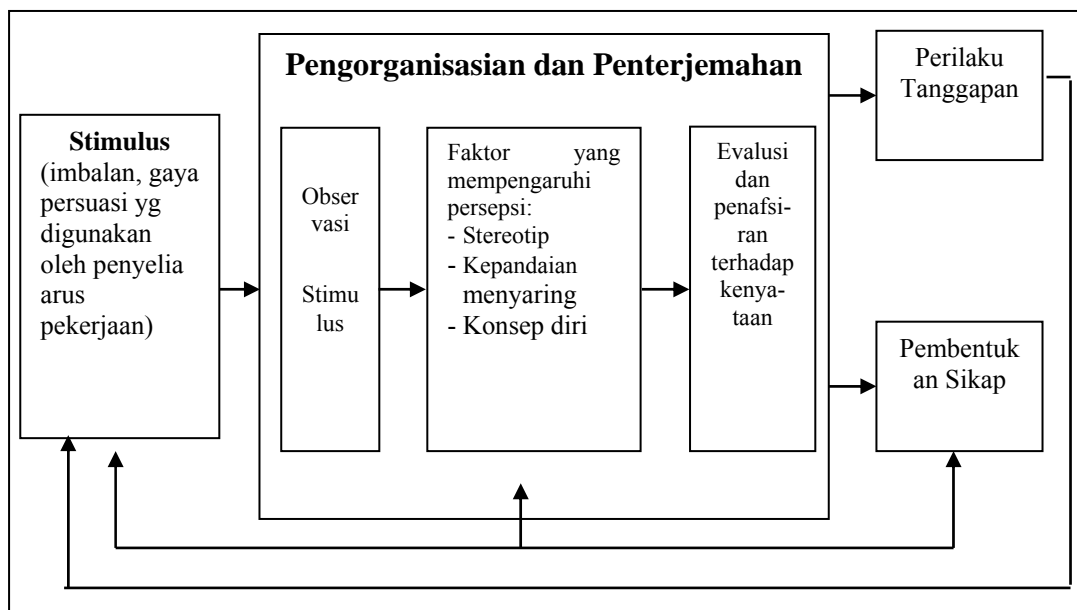
Kemampuan daya dukung lahan dalam mendukung bangunan yang ada di atasnya, menentukan kawasan terbangun, lahan pertanian, dan harus dipelihara serta dilindungi.

2.2. Persepsi Masyarakat

2.2.1. Pengertian Persepsi

Suwarto, dalam (Boedojo, 1986:11) mendefinisikan persepsi sebagai proses kognitif yang digunakan oleh seseorang untuk menafsirkan dan memahami dunia sekitarnya. Allison mengatakan bahwa persepsi adalah ‘lensa konseptual’ (*conceptual lens*) yang pada diri individu berfungsi sebagai kerangka analisis untuk memahami suatu masalah. Akibat dipengaruhi oleh daya persepsi inilah, maka pemahaman dan perumusan atas suatu isu sesungguhnya amat bersifat subjektif. Persepsi ini pada gilirannya juga akan mempengaruhi penilaian mengenai status peringkat yang terkait pada suatu isu. Persepsi mempunyai peran penting dalam pengambilan keputusan. Persepsi diartikan sebagai fungsi psikologis yang membuat individu mampu mengamati rangsangan inderawi dan mengubahnya menjadi perjalanan yang berkaitan secara tertata. Walgito mendefinisikan persepsi sebagai proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan proses yang berarti dan merupakan proses integral dalam diri individu (Walgito, dalam Boedojo, 1986:11). Persepsi mencakup penafsiran objek, tanda, dan orang dari sudut pengalaman yang bersangkutan. Persepsi mencakup penerimaan stimulus, pengorganisasian stimulus dan penterjemahan atau penafsiran stimulus yang telah diorganisir yang akhirnya mempengaruhi perilaku dan pembentukan sikap.

Persepsi diartikan sebagai pengorganisasian dan penterjemahan stimulus yang menghasilkan perilaku dan sikap. Perilaku merupakan proses interaksi antara kepribadian dan lingkungan yang mengandung rangsangan (stimulus), kemudian ditanggapi dalam bentuk respon. Respon inilah yang disebut perilaku. Perilaku ditentukan oleh persepsi dan kepribadian, sedang persepsi dan kepribadian dilatarbelakangi oleh pengalamannya. Sebagai proses kognitif, proses persepsi dapat digambarkan sebagai berikut :



SKEMA 2.4
Persepsi Sebagai Proses Kognitif
Sumber : Suwanto, dalam Budojo, 1986:11

Ketika orang kulit putih pertama kali bertemu dengan orang-orang Indian di Amerika, salah satu benda yang menarik perhatian orang-orang Indian itu adalah cermin. Mula-mula mereka ketakutan melihat wajah-wajah mereka sendiri di cermin. Cermin itu dibuang dan mereka lari berhamburan. Akan tetapi, lama-kelamaan mereka jadi tertarik, mau bermain-main dengan cermin itu, dan akhirnya cermin merupakan barang dagangan yang berharga. Sebuah cermin dari orang kulit putih dapat ditukar dengan selebar kulit

bison. Padahal buat orang kulit putih sendiri, cermin itu merupakan barang sehari-hari. Anak kecil pun sudah bisa menggunakan cermin sebagaimana mestinya.

Apa yang bisa disimpulkan dari peristiwa di atas? Reaksi orang kulit putih dan orang Indian sangat berbeda terhadap benda yang sama bernama cermin itu karena pengalaman yang berbeda dari kedua suku bangsa itu. Orang Indian yang belum pernah melihat cermin tentu saja bereaksi terkejut. Sebaliknya, tentu saja wajar jika orang yang sudah sering melihat cermin bersikap biasa-biasa saja. Pengalaman itu sendiri tentunya diawali oleh penginderaan, yaitu ditangkapnya rangsang-rangsang dari lingkungan oleh alat-alat indera manusia. Selanjutnya, hasil penginderaan yang sudah berupa impuls-impuls disalurkan melalui syaraf-syaraf penginderaan ke sistem syaraf pusat di otak. Kemudian terjadap persepsi mengenai objek tersebut, dan akhirnya otak mengirim impuls-impuls melalui syaraf motorik untuk memerintahkan otot-otot atau kelenjar-kelenjar tertentu bereaksi. Dalam psikologi, prosedur penginderaan-persepsi-reaksi ini dinamakan *busur refleks*.

Menurut HL. Leff, psikologi lingkungan tidak hanya mempelajari apa yang biasanya dilakukan orang dalam lingkungan tertentu, melainkan juga mempelajari apa yang bisa dilakukan orang dalam situasi itu (Leff, HL, 1978:10-11 dalam Boedojo, 1986:14). Oleh karena itu, berikut akan disajikan teori yang menerangkan hubungan lingkungan dengan tingkah laku manusia.

Penjelasan mengenai bagaimana manusia mengerti dan menilai lingkungan dapat didasarkan pada dua cara pendekatan. Pendekatan pertama adalah yang dinamakan pandangan konvensional. Bermula dari adanya rangsang dari luar diri individu (stimulus), individu menjadi sadar akan adanya stimuli ini melalui sel-sel syaraf reseptor

(penginderaan) yang peka terhadap bentuk-bentuk energi tertentu (cahaya, suara, suhu). Bila sumber energi itu cukup kuat untuk merangsang sel-sel reseptor maka terjadilah penginderaan. Jika sejumlah penginderaan disatukan dan dikoordinasikan di dalam pusat syaraf yang lebih tinggi (otak) sehingga manusia bisa mengenali dan menilai objek-objek maka keadaan ini dinamakan persepsi.

Secara umum, pandangan konvensional ini menganggap persepsi sebagai kumpulan penginderaan (dalam bahasa Inggris disebut *sensation*). Jadi, kalau kita melihat sebuah benda dari kayu, berkaki empat maka kumpulan penginderaan itu akan diorganisasikan secara tertentu, dikaitkan dengan pengalaman dan ingatan masa lalu, dan diberi makna tertentu sehingga kita bisa mengenal, misalnya sebagai kursi. Cara pandangan seperti ini dinamakan juga pendekatan konstruktivisme. Akan tetapi, aktivitas mengenali objek atau benda itu sendiri adalah aktivitas mental, yang disebut juga sebagai aktivitas kognisi. Jadi, sebetulnya otak tidak secara pasif menggabung-gabungkan kumulasi (tumpukan) pengalaman dan memori, melainkan aktif untuk menilai, untuk memberi makna, dan sebagainya. Karena adanya fungsi aktif dari kesadaran manusia, pandangan konvensional ini kadang-kadang digolongkan juga kepada pandangan fungsionalisme. Pandangan ini lebih menitikberatkan kepada proses syaraf dan faal.

Pendekatan kedua adalah pendekatan ekologi. Pendekatan ini dikemukakan oleh Gibson (Fisher et al, 1984:24 dalam Boedjo, 1986:12). Menurut Gibson, individu tidaklah menciptakan makna-makna dari apa yang diinderakannya karena sesungguhnya makna itu telah terkandung dalam stimulus itu sendiri dan tersedia untuk organisme yang siap menyerapnya. Ia berpendapat bahwa persepsi terjadi secara spontan dan langsung. Jadi, bersifat holistik. Spontanitas itu terjadi karena organisme selalu menjajaki

(eksplorasi) lingkungannya dan dalam penjajakan itu ia melibatkan setiap objek yang ada di lingkungannya dan setiap objek menonjolkan sifat-sifatnya yang khas untuk organisme bersangkutan. Sebuah pohon misalnya tampil dengan sifat-sifatnya yang berdaun rindang dan berbatang besar maka sifat-sifat ini menampilkan makna buat manusia sebagai tempat berteduh. Sifat-sifat yang menampilkan makna ini oleh Gibson dinamakan *affordances* (*afford* = memberikan, menghasilkan, bermanfaat).

Affordances atau kemanfaatan dari setiap objek adalah khas untuk setiap jenis makhluk (spesies) walaupun kadang-kadang ada juga tumpang tindihnya. Pohon rindang yang memberikan sifat keteduhan untuk manusia, mungkin memberikan sifat lain untuk burung, semut, atau anjing sehingga masing-masing makhluk mendapatkan maknanya sendiri-sendiri pula dari pohon itu. Burung membuat sarangnya di ranting-ranting pohon dan semut membuat rumahnya dalam batang pohon, sedangkan anjing menggunakan pohon itu untuk membuang air seninya. Dengan kata lain, menurut Gibson, objek-objek atau stimuli itu sendiri pun aktif berinteraksi dengan makhluk yang mengindra sehingga akhirnya timbullah makna-makna spontan itu.

Adapun kelebihan manusia dari makhluk lainnya adalah ia bisa mengubah kemanfaatan dari suatu stimulus sehingga lebih memenuhi keperluannya sendiri. Kalau ia memerlukan sebuah rumah maka pohon rindang itu bisa ditebang dan kayunya dibuat rumah. Sebagai rumah tentu saja kemanfaatan dari bekas pohon itu berbeda. Perbedaan ini pada gilirannya bisa mengubah kemanfaatan dari objek itu untuk spesies lain juga. Semut, misalnya masih bisa memanfaatkan lubang-lubang pada kayu itu untuk rumahnya, tetapi burung tidak bisa lagi membuat sarangnya. Masalahnya adalah jika manusia terlalu banyak mengubah lingkungan maka ada kemungkinan bahwa keseimbangan ekosistem

akan terganggu. Salah satu contohnya adalah kasus pemindahan patung Abu Simbel di Mesir. Karena akan dijadikan bendungan aswan, patung raksasa itu dipindahkan dari lokasi semula. Akan tetapi, setelah dipindahkan di lokasi baru berkembang ular-ular berbisa yang semula tidak ada, baik di lokasi lama maupun di lokasi baru. Terbukti, pemindahan patung itu telah menyebabkan pergeseran kemanfaatan bagi populasi berbagai jenis spesies di kawasan itu sehingga beberapa spesies punah (termasuk predator ular) dan beberapa spesies justru berkembang biak (termasuk ular).

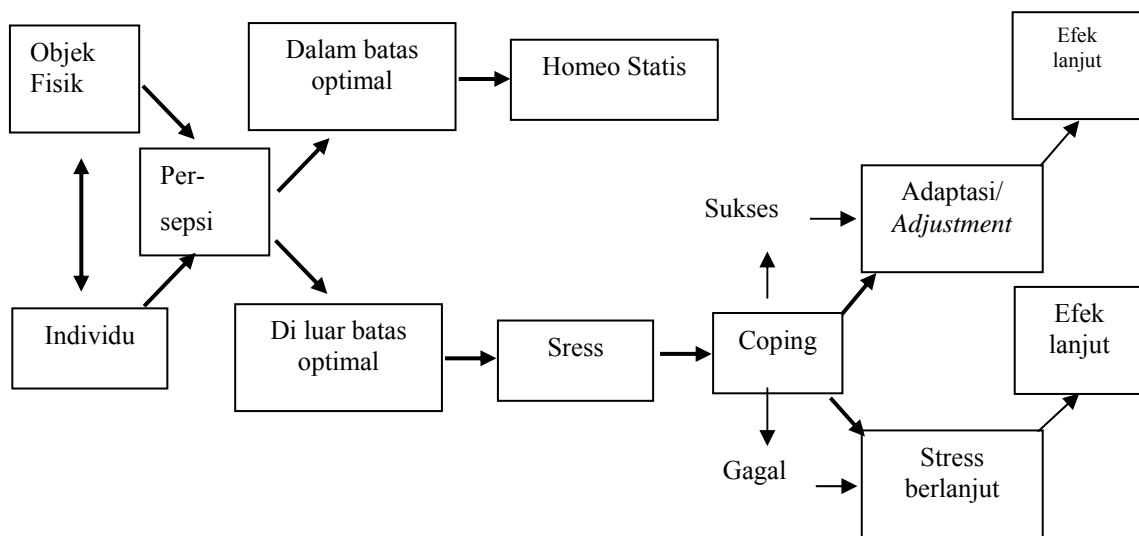
2.2.2. Skema Persepsi

Persepsi terhadap lingkungan (*environmental perception*) merupakan persepsi spasial yakni sebagai interpretasi tentang suatu setting (ruang) oleh individu yang didasarkan atas latar belakang, budaya, nalar dan pengalaman individu tersebut. Dengan demikian setiap individu dapat mempunyai persepsi lingkungan yang berbeda terhadap objek yang sama karena tergantung dari latar belakang yang dimiliki. Persepsi lingkungan yang menyangkut persepsi spasial sangat berperan dalam pengambilan keputusan dalam rangka migrasi, komunikasi dan transportasi.

Respon manusia terhadap lingkungannya tergantung pada bagaimana individu tersebut mempersepsikan lingkungannya (Sarwono, dalam Boedjo, 1986:11). Persepsi terhadap lingkungan mempengaruhi hubungan individu dengan lingkungannya. Menurut (Walgito, dalam Budoyo, 1986 : 23), sikap individu terhadap lingkungannya dapat berupa (1) Individu menolak lingkungannya, yaitu bila individu tidak sesuai dengan keadaan lingkungannya (2) Individu menerima lingkungan, yaitu bila keadaan lingkungan cocok dengan keadaan individu (3) Individu bersikap netral atau *status quo*, apabila individu tidak mendapat kecocokan dengan keadaan lingkungan, tetapi dalam hal

ini individu tidak mengambil langkah-langkah yang lebih lanjut yaitu bagaimana sebaiknya bersikap.

Ada dua jenis lingkungan dalam kaitannya antara manusia dengan kondisi fisik lingkungannya (Sarwono, dalam Boedojo, 1986:12). **Pertama** adalah lingkungan yang telah akrab dengan manusia yang bersangkutan. Lingkungan jenis ini cenderung dipertahankan. **Kedua** adalah lingkungan yang masih asing, dimana manusia terpaksa melakukan penyesuaian diri atau sama sekali menghindarinya. Setelah manusia menginderakan objek di lingkungannya, ia memproses hasil pengindraannya dan timbul makna tentang objek pada diri manusia yang bersangkutan yang dinamakan persepsi yang selanjutnya menimbulkan reaksi. Untuk bisa lebih memahami proses yang terjadi sejak individu bersentuhan melalui inderanya dengan objek di lingkungannya sampai terjadi reaksi maka Paul A. Bell (1978) dalam Sarwono (dalam Boedojo, 1986:16) membuat skema persepsi :



SKEMA 2.5

Menurut **Skema Persepsi Dari Paul A. Bell** lingkungan manusia
 Sumber : Sarwono, dalam Budojo, 1986:16

dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara individu dengan objek-objek di

lingkungannya. Objek tampil dengan kemanfaatannya masing-masing, sedangkan individu datang dengan sifat-sifat individualnya, pengalaman masa lalunya, bakat, minat, sikap dan ciri kepribadiannya masing-masing.

Hasil interaksi individu dengan objek menghasilkan persepsi individu tentang objek itu. Jika persepsi itu berada dalam batas-batas optimal maka individu dikatakan dalam keadaan *homeo stasis*, yaitu keadaan yang serba seimbang. Keadaan ini biasanya dipertahankan oleh individu karena menimbulkan perasaan-perasaan yang paling menyenangkan. Sebaliknya, jika objek dipersepsikan sebagai di luar batas-batas optimal (terlalu besar, terlalu kuat, kurang keras, kurang dingin, terlalu aneh dan sebagainya) maka individu itu akan mengalami stress dalam dirinya. Tekanan-tekanan energi dalam dirinya meningkat sehingga orang itu harus melakukan *coping* untuk menyesuaikan dirinya atau menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya.

Sebagai hasil coping ada dua kemungkinan yang bisa terjadi. Pertama, tingkah laku *coping* ini menyebabkan stress berlanjut dan dampaknya bisa berpengaruh pada kondisi individu dan persepsi individu. Kemungkinan kedua, tingkah laku *coping* yang berhasil. Dalam hal ini terjadi penyesuaian antara diri individu dengan lingkungannya (*adaptasi*) atau penyesuaian keadaan lingkungan pada diri individu (*adjustment*). Dampak dari keberhasilan ini juga mengenai individu maupun persepsinya. Jika dampak dari tingkah laku coping yang berhasil terjadi berulang-ulang maka kemungkinan terjadinya penurunan tingkat toleransi terhadap kegagalan atau kejenuhan. Disamping itu, terjadi peningkatan kemampuan untuk menghadapi stimulus berikutnya. Kalau efek dari kegagalan yang terjadi berulang-ulang, kewaspadaan akan meningkat. Namun pada suatu

titik akan terjadi gangguan mental yang lebih serius seperti keputusasaan, kebosanan, perasaan tidak berdaya, dan menurunnya prestasi sampai pada titik terendah.

2.3. Perilaku Masyarakat

2.3.1. Pengertian Perilaku

Perilaku merupakan keadaan jiwa (berfikir, berpendapat, bersikap dan sebagainya) untuk memberikan respon terhadap situasi di luar subjek tertentu. Respon ini dapat bersifat positif (tanpa tindakan) dan bersifat aktif (dengan tindakan) (Notoatmodjo, dalam Boedoyo, 1986:19). Bentuk tingkah laku seseorang dapat dikelompokkan menjadi tiga jenis, yaitu :

- a. Perilaku dalam bentuk pengetahuan, yakni dengan mengetahui situasi dan rangsangan dari luar;
- b. Perilaku dalam bentuk sikap yaitu tanggapan batin terhadap keadaan atau rangsangan dari luar diri subyek;
- c. Perilaku dalam bentuk tindakan yang sudah nyata yaitu berupa perbuatan terhadap situasi rangsangan dari luar, misalnya keikutsertaan dalam suatu kegiatan tertentu.

2.3.2 Teori Hubungan Perilaku dan Lingkungan

2.3.2.1. Teori Stress Lingkungan

Menurut teori ini ada dua elemen dasar yang menyebabkan manusia bertingkah laku terhadap lingkungannya. Elemen pertama adalah stressor dan elemen kedua adalah stress itu sendiri. Stressor adalah elemen lingkungan (stimuli) yang merangsang individu seperti kebisingan, suhu udara, dan kepadatan. Stress (ketegangan, tekanan jiwa) adalah hubungan antara stressor dengan reaksi yang ditimbulkan dalam diri individu.

Dalam rangka teori stress lingkungan ini ada dua pendapat mengenai stress itu. Menurut Selye (1956, dalam Bell et al, 1978:68 dalam Helmi, 1999:9) stress diawali dengan reaksi waspada (*alarm reaction*) terhadap adanya ancaman yang ditandai oleh proses tubuh secara otomatis seperti meningkatnya denyut jantung dan meningkatnya produksi adrenalin. Keadaan ini segera disusul dengan reaksi penolakan terhadap stressor, bisa berupa tubuh yang menggigil di udara dingin atau berkeringat di udara panas.

Namun menurut Lazarus (1966 dalam Bell et al, 1978:69 dalam Helmi, 1999:11) stress bukan hanya mengandung faktor faal, melainkan juga melibatkan kesadaran (kognisi), khususnya dalam tingkah laku coping. Ketika individu hendak bereaksi terhadap stressor ia harus menentukan strategi dengan memilih tingkah laku, yaitu menghindar, menyerang secara fisik atau dengan kata-kata saja, dan mencari kompromi. Penentuan pilihan itu dilakukan di dalam kognisi.

2.3.2.2. Teori Psikologi Ekologi

Teori ini dikemukakan oleh Barker (1968, dalam Bell et al, 1978:83-85 dalam Helmi, 1999:14). Kekhususannya adalah teori ini mempelajari hubungan timbal balik antara lingkungan dan tingkah laku, sedangkan teori-teori sebelumnya pada umumnya hanya memberikan perhatian pada pengaruh lingkungan terhadap tingkah laku saja. Suatu hal yang unik pada teori ini adalah adanya set tingkah laku (*behavioral setting*) yang dipandang sebagai faktor tersendiri. Set tingkah laku adalah pola tingkah laku kelompok (bukan tingkah laku individu) yang terjadi sebagai akibat kondisi lingkungan tertentu (*physical milieu*). Misalnya, jika ada sebuah ruangan dengan 4 dinding, 2 pintu, dan beberapa jendela. Ruangan itu berisi papan tulis, sebuah meja tulis di bagian depan

ruangan, dan sejumlah bangku yang bderderet menghadap meja itu. Set tingkah laku yang terjadi pada orang-orang yang merasuki ruangan itu adalah rangkaian tingkah laku murid yang belajar di kelas. Jika ruangan yang sama berisi perabotan kantor maka orang-orang di dalamnya juga bertingkah laku sebagaimana lazimnya karyawan kantor. Orang di pantai berpakaian renang, orang menghadiri upacara pernikahan memakai pakaian resmi dan membawa kado, dan seterusnya,. Set tingkah laku ini pada gilirannya tentu akan mempengaruhi tingkah laku masing-masing individu, tetapi jika ada individu yang bertingkah laku tidak sesuai dengan pola kelompok maka seluruh kelompok akan merasa terganggu, misalnya, jika di kelas ada yang tertidur atau di dalam acara resmi ada yang berpakaian biasa dan bersandal, sementara yang lain berpakaian resmi maka yang mempersepsikan bahwa interaksi timbal balik antara individu dan lingkungan berada di luar batas toleransi atau batas optimal adalah seluruh anggota kelompok, bukan manusia yang bersangkutan saja.

2.4. Pengetahuan, Sikap, dan Partisipasi Masyarakat

2.4.1. Pengetahuan Masyarakat

Pengetahuan adalah suatu daya di dalam hidup manusia. Dengan pengetahuan manusia mengenali peristiwa dan permasalahan, menganalisa, mengurai, mengadakan interpretasi dan menentukan pilihan-pilihan. Dengan daya pengetahuan ini manusia mempertahankan dan mengembangkan hidup dan kehidupannya. Bermodal kepada daya itu manusia membentuk sikap dan nilai hidup, menentukan pilihan-pilihan serta tindakan-tindakan. (Pranarka, dalam Boedoyo, 1986:11).

Pengetahuan merupakan salah satu unsur dasar budaya sebab dengan adanya pengetahuan manusia membudayakan dalam diri dan masyarakatnya. Poedjawijatna

(dalam Boedojo, 1986:12) mengemukakan bahwa pengetahuan adalah hasil dari tahu.

Pengetahuan disesuaikan dengan obyeknya. Persesuaian antara pengetahuan dan

obyeknya itulah yang disebut dengan kebenaran obyektif atau kebenaran logika.

Mengetahui benar tentang obyeknya artinya berkeyakinan ada cukup alasan bahwa

pengetahuannya sesuai dengan obyeknya maka ia mempunyai kepastian. Dalam

kepastian itu ia bersikap tidak sangsi.

2.4.2. Sikap Masyarakat

Sikap seseorang ditentukan oleh pengetahuan yang diperolehnya. Seseorang akan bersikap positif apabila pengetahuan yang diperolehnya baik. Sebaliknya seseorang akan bersikap negatif apabila pengetahuan yang diperolehnya tidak sempurna.

Rakhmat (dalam Boedojo, 1986:13) menyimpulkan beberapa pendapat ahli tentang sikap sebagai berikut :

- a. Sikap merupakan kecenderungan bertindak berpersepsi berfikir dan merasa dalam menghadapi obyek, ide, situasi atau nilai. Merupakan kecenderungan untuk berperilaku dengan cara tertentu dalam menghadapi obyek sikap.
- b. Sikap merupakan daya pendorong atau motivasi. Sikap bukan sekedar rekaman masa lalu tetapi juga menentukan apakah orang harus pro atau kontra terhadap sesuatu, menentukan apa yang disukai dan diijinkan
- c. Sikap bersifat relatif lebih menetap. Berbagai studi menunjukkan bahwa sikap politik kelompok cenderung dipertahankan dan jarang mengalami perubahan.
- d. Sikap mengandung aspek evaluatif artinya mengandung nilai yang menyenangkan atau tidak menyenangkan

- e. Sikap timbul dari pengalaman dan tidak dibawa sejak lahir tetapi merupakan hasil pembelajaran.

Sikap tidak dapat lepas dari pengalaman-pengalaman yang dimiliki oleh seseorang dalam hubungannya dengan orang lain atau obyek-obyek di luar dirinya. Menurut Roserberg dalam Secord dan Backman (dalam Boedjo, 1986:12) bahwa kuat lemahnya sikap terhadap obyek tergantung pada tingkat pemahaman terhadap obyek tersebut. Karakteristik sikap menurut Azwar (dalam Boedjo, 1986:12) meliputi arah, intensitas, keluasan konsistensi dan spontanitas. Arah menunjukkan setuju atau tidak setuju. Intensitas maksudnya bahwa kekuatan sikap setiap orang tidak sama. Keluasan menunjukkan luas tidaknya cakupan obyek yang disetujui atau tidak disetujui. Konsistensi menunjukkan kesesuaian antara pernyataan sikap dan respon terhadap obyek. Sedangkan spontanitas menunjukkan sejauhmana kesiapan seseorang untuk menyatakan sikapnya secara spontan. Sikap mengandung tiga aspek pokok yaitu aspek perasaan (afektif), aspek fikiran (kognitif) dan kecenderungan bertindak (konatif). Bila sikap tidak dinyatakan dalam perilaku maka sikap menjadi kehilangan makna. Jadi dapat dikemukakan bahwa bagaimana perilaku masyarakat di dalam atau terhadap lingkungannya bergantung pada seberapa besar pengetahuan dan sikap mereka terhadap lingkungannya.

2.4.3. Partisipasi Masyarakat

Partisipasi adalah keikutsertaan suatu kesatuan untuk mengambil kesatuan bagian dalam aktifitas yang dilaksanakan oleh susunan kesatuan yang lebih besar (Reading, dalam Boedjo, 1986:12). Ilmuwan Keith Davis dalam bukunya "*Human Relation at Work*" dalam Sastropoetra (dalam Boedjo, 1986:14) mengemukakan definisi

partisipasi sebagai keterlibatan mental/fikiran dan emosi/perasaan seseorang di dalam situasi kelompok yang mendorongnya untuk memberikan sumbangan kepada kelompok dalam upaya mencapai tujuan serta turut bertanggung jawab terhadap usaha yang bersangkutan. Sifat-sifat dan ciri-ciri partisipasi antara lain :

- a. Partisipasi harus bersifat sukarela
- b. Berbagai issue atau masalah haruslah disajikan dan dibicarakan secara jelas dan obyektif
- c. Kesempatan untuk berpartisipasi haruslah mendapat keterangan/informasi yang jelas dan memadai tentang setiap segi/aspek dari program yang akan didiskusikan (Parjono dalam Sastropetro, dalam Boedjo, 1986).

Sartono (dalam Boedjo, 1986:14) mengatakan bahwa partisipasi ini sangat ditentukan oleh faktor-faktor penentu yang mutlak ada. Faktor pengetahuan dan sikap adalah bagian penting dalam perilaku, oleh karenanya menjadi hal prinsip berpengaruh terhadap besar kecilnya partisipasi.

Perilaku yang positif diduga menghasilkan partisipasi yang tinggi begitu sebaliknya. Green (dalam Boedjo, 1986:17) berpendapat bahwa ada tiga faktor utama yang mempengaruhi perilaku individu yaitu :

- a. Faktor-faktor dasar (*predisposing factors*) yang terdapat di dalam masyarakat termasuk kebiasaan, kepercayaan, tradisi dan sebagainya.
- b. Faktor-faktor pendukung (*enabling factors*), sumberdaya atau potensi masyarakat.
- c. Faktor-faktor pendorong (*reinforcing factors*) : sikap dan perilaku petugas yang berwenang dan lain-lain.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Tipe Penelitian

Penelitian ini termasuk tipe penelitian deskriptif analitis. Adapun uraian deskriptif yang dimaksudkan adalah sesuai dengan topik studi yang diangkat, yaitu mendeskripsikan persepsi dan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak.

3.2. Ruang Lingkup

3.2.1. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah studi adalah kawasan di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak dengan batas satu kapling di kanan kiri Jalan Lingkar Kota Demak.

3.2.2. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi studi adalah terkait aspek interaksi tata guna lahan dan transportasi serta persepsi dan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan. Adapun subyek studi adalah masyarakat pemilik kapling tanah di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak.

3.3. Tahapan Penelitian

3.3.1. Tahap Awal

Tahap awal penelitian, meliputi kajian literatur, penyusunan proposal penelitian, dan survei awal di lapangan.

3.3.2. Tahap Survei Lapangan

Tahap ini meliputi survei lapangan, yaitu wawancara dengan instansi terkait mengenai kepemilikan lahan antara lain BPN Kabupaten Demak, dan perangkat Desa Jogoloyo, Kendaldoyong, Botorejo dan Mranak. Dilanjutkan penyebaran kuesioner kepada responden dan pengambilan data penunjang lokasi penelitian dalam foto kondisi lapangan.

3.3.3. Tahap Pasca Survei Lapangan

Setelah data disebarikan dan dikumpulkan, selanjutnya dikompilasi dan dianalisa menggunakan SPSS dan analisis pemaknaan (deskriptif-kualitatif).

3.3.4. Tahap Penyusunan Hasil Penelitian

Tahap ini terdiri dari penyusunan kesimpulan dan rekomendasi penelitian.

3.3.5. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran studi dimaksudkan untuk menjelaskan sistematika alur pemikiran penulis terkait topik yang diambil dalam studi, yaitu studi persepsi dan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak. Sebagai sebuah sistematika berpikir, terdapat beberapa hal penting menyangkut studi yang tersurat pada bagian kerangka pikir, yaitu latar belakang studi, pertanyaan studi yang akan dijawab, kebutuhan data, analisa, dan kesimpulan studi.

Studi ini dilatarbelakangi adanya keterkaitan aspek transportasi-tata guna lahan dan pendekatan perilaku di dalam menggali informasi dari masyarakat terkait pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar. Dalam hal ini, pembangunan jalan lingkar Kota Demak, secara keruangan tentu dimaksudkan setidaknya untuk mencapai 2 hal, yaitu mengatasi kemacetan arus lalu lintas di pusat Kota Demak dan merangsang pertumbuhan wilayah di daerah pinggiran Kota Demak. Pencapaian tujuan tersebut tentu akan menjadi terhambat apabila di kanan kiri jalan lingkar perkembangan tata guna lahannya tidak teratur akibat perilaku masyarakat di dalam memanfaatkan lahan miliknya yang berada di kanan kiri jalan lingkar.

Untuk itu, bagaimana perilaku masyarakat di dalam memanfaatkan lahan tersebut menjadi penting untuk dikaji dalam studi dimana pendekatan perilaku dimaksud akan dipandu oleh kerangka dasar teoritis yang relevan, yaitu teori interaksi tata guna lahan –

transportasi dan teori psikologi lingkungan sehingga kajian analisis studi tidak melebar dan kehilangan fokus.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, maka pertanyaan studi yang ingin dijawab adalah bagaimana persepsi dan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak. Perilaku terhadap pemanfaatan lahan tersebut, diuraikan menjadi 3 kelompok besar perilaku yang ingin dikaji, yaitu perilaku terkait :

1. Status kepemilikan dan ijin pemanfaatan lahan
2. Motif pemanfaatan lahan
3. Dukungan sarana prasarana dalam pemanfaatan lahan

Untuk menjawab pertanyaan studi tersebut di atas, diperlukan data dari masyarakat pemilik kapling di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak, yang disusun dalam format kuesioner. Setelah kuesioner dikumpulkan dari responden, selanjutnya akan ditampilkan dalam format data mentah menggunakan alat bantu SPSS (*Statistical Package for Social Science*). Pengolahan data mentah selanjutnya menggunakan alat bantu analisis, yaitu analisis tabulasi silang (*crosstabs*) yang merupakan salah satu sub menu di dalam SPSS. Penggunaan alat bantu *crosstabs* dalam studi ini tidak dimaksudkan untuk mencari berapa tingkat hubungan antara dua variabel yang di-*crosstabskan* melainkan untuk membantu menampilkan informasi dari data mentah untuk ditindaklanjuti dalam proses analisis studi selanjutnya yaitu analisis deskriptif kualitatif (pemaknaan), dimana proses pemaknaan itu dipandu oleh dasar teori psikologi lingkungan yang secara umum menjelaskan proses terjadinya perilaku masyarakat (individu), dalam konteks masalah tertentu menggunakan model 5W + 1H (*what, where, when, why, who, how*). Karakteristik data tentu akan bervariasi .Untuk setiap variasi

jawaban tersebut, selanjutnya dianalisis menggunakan dasar teori bagaimana (*why*) proses tersebut terjadi, apa (*what*) yang menyebabkannya, dan sebagainya.

Latar belakang

1. Keterkaitan aspek tata guna lahan dan transportasi : jalan lingkar merupakan sarana transportasi yang memberikan dampak terhadap perubahan pemanfaatan lahan di sekitarnya. Berubahnya salah satu unsur (tata guna lahan atau transportasi) akan memberikan dampak terhadap unsur lainnya (saling mempengaruhi);
2. Saat ini, di sepanjang jalan lingkar Kota Demak telah terjadi perubahan pemanfaatan lahan dari pertanian menjadi perdagangan dan jasa. Untuk itu perlu adanya satu telaah tentang bagaimana perilaku masyarakat dan motivasinya dalam memanfaatkan lahan terkait dampak yang ditimbulkan terhadap lingkungan;
3. Untuk mengetahui tentang perilaku masyarakat disekitar Jalan Lingkar Demak dalam pemanfaatan lahan yang ada apakah sudah mengakibatkan degradasi lingkungan, seperti yang terjadi pada Jalan Lingkar di Pantura Jawa Tengah yang cenderung terjadi pengalih fungsian lahan, seperti di Jalan Lingkar Kaliwungu Kendal.

Perumusan Masalah

1. Alih fungsi lahan pertanian menjadi perdagangan dan jasa;
2. Perkembangan pemanfaatan lahan kurang terkendali;
3. Terjadi degradasi lingkungan;
4. Kurangnya komunikasi antar pelaku pembangunan dalam pengendalian dan pemanfaatan lahan.

Kebutuhan Data

Perilaku masyarakat terkait status kepemilikan dan pemanfaatan lahan

Perilaku masyarakat terkait motif pemanfaatan lahan dan Dampak yang ditimbulkan.

Perilaku masyarakat terkait dukungan spras dalam pemanfaatan lahan

Analisa Data

Alat menampilkan data (Crosstabs)

Analisis Deskriptif Kualitatif

Kajian Teori :
1. Perilaku Manusia terhadap Ruang
2. Interaksi TGL-Transport

Perilaku Masyarakat dalam Motif Pemanfaatan Lahan di Sekitar Jalur Lingkar Kota Demak terkait :

1. Status kepemilikan lahan.
2. Motif pemanfaatan lahan
3. Analisis dampak pemanfaatan lahan terhadap lingkungan
4. Dukungan sarana prasarana dalam pemanfaatan lahan

Kesimpulan dan Rekomendasi

Rekomendasi pengelolaan pemanfaatan lahan di sekitar Jalur Lingkar Kota Demak

SKEMA 3.1.
Kerangka Pemikiran

3.4. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di sekitar Jalur Lingkar Kota Demak dengan kedalaman 1 kapling di kanan kiri jalur lingkar. Secara administratif, lokasi penelitian yaitu di Desa Jogoloyo, Desa Kendaldoyong, Desa Botorejo, dan Desa Mranak Kecamatan Wonosalam, Kabupaten Demak Provinsi Jawa Tengah.

Alasan pengambilan lokasi penelitian di Jalan Lingkar Demak ini adalah untuk mengetahui perilaku masyarakat dalam memanfaatkan lahan setelah dioperasikannya Jalan Lingkar tersebut pada Tahun 2000. Disamping itu untuk mengetahui dampak akibat pemanfaatan lahan tersebut.

Sebagai gambaran kondisi akhir lapangan pada saat ini adalah sudah tumbuh beberapa aktifitas sosial ekonomi masyarakat baik dilahan sendiri sampai di lahan Ruang Milik Jalan, dinamika alami masyarakat yang terus berkembang tetapi tetap harus dikendalikan dan diatur agar segala perilaku mereka dapat mendekati keadaan lingkungan yang ideal baik secara fisik maupun administrasi.

3.5. Waktu Penelitian.

Penelitian ini dilakukan selama 5 (lima) bulan, dimulai dari bulan Mei 2008 sampai dengan bulan September 2008.

3.6. Variabel Penelitian

Perilaku masyarakat yang dimaksudkan dalam studi ini terkait dengan pemanfaatan lahan di kanan kiri jalur lingkar Kota Demak sebagai berikut :

5. Status kepemilikan lahan;
6. Motif pemanfaatan lahan;
7. Dukungan sarana prasarana dalam pemanfaatan lahan;
8. Dampak yang ditimbulkan oleh pemanfaatan lahan.

3.7. Jenis dan Sumber Data

Data yang diperlukan dalam studi ini terdiri dari peta wilayah, jumlah pemilik lahan, dan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan. Jenis data yang digunakan yaitu data primer (menggunakan instrumen penelitian dalam bentuk kuesioner) dan data

sekunder (instansional) yang ditempuh lewat kunjungan ke instansi terkait di Kabupaten Demak.

TABEL 3.1
Jenis dan Sumber Data

Data	Jenis Data	Sumber Data	Manfaat Data
1. Peta Wilayah Studi	Sekunder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantor Bappeda/BPN Kab. Demak 	Memberikan gambaran spasial lokasi wilayah studi
2. Kondisi lingkungan eksisting wilayah studi	Primer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengamatan lapangan (dokumentasi foto) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deskripsi kondisi lingkungan eksisting wilayah studi
3. Persepsi dan perilaku Masyarakat dalam pemanfaatan lahan	Primer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masyarakat (pemilik lahan) ▪ Tokoh masyarakat ▪ Perangkat desa/ kelurahan 	<p>Analisis persepsi dan perilaku masyarakat dalam pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak dilihat dari :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Status kepemilikan dan perijinan pemanfaatan lahan; 2. Motif pemanfaatan lahan; 3. Dukungan sarana prasarana dalam pemanfaatan lahan

3.8. Populasi dan Sampel

Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik sampling purposif yaitu pengambilan sampel yang dilakukan berdasarkan pertimbangan perorangan atau pertimbangan peneliti. Sampling purposif akan baik hasilnya di tangan seorang ahli yang mengenal populasi (Sudjana, 1992 :168). Tujuan penggunaan teknik sampling purposif dalam penelitian ini adalah untuk mendapatkan populasi masyarakat yang kegiatannya terkait dengan pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar Demak. Proses pengenalan terhadap populasi dilakukan oleh penulis melalui cara penyebaran kuesioner kepada responden di kanan kiri jalan lingkar dengan kedalaman spasi 1 kapling.

Populasi penelitian didapatkan dari hasil wawancara dengan Petugas BPN dan aparat Desa yang ada di sekitar Jalan Lingkar Kabupaten Demak, yaitu aparat Desa Jogoloyo, Kendaldoyong, Botorejo, dan Mranak. Berdasarkan hasil wawancara kepada aparat Desa tentang pemilik lahan yang ada di sekitar jalan lingkar Kota Demak tersebut didapatkan jumlah populasi penelitian, yaitu sejumlah 77 orang (daftar nama populasi penelitian dapat dilihat pada Tabel 3.2). Didampingi oleh aparat desa kemudian kuesioner

disebarkan secara acak kepada responden. Penyebaran kuesioner dimulai dari responden yang rumahnya paling dekat dengan Kantor Desa setempat kemudian berurutan terdekat dari lokasi rumah responden sebelumnya.

Adapun proporsi jumlah populasi tiap desa yaitu masing-masing untuk Desa Jogoloyo : Kendaldoyong : Botorejo : Mranak berturut-turut adalah $31/77 : 16/77 : 15/77 : 15/77 = 40,25\% : 20,77\% : 19,48\% : 19,48\%$.

Berdasarkan jumlah populasi tersebut maka jumlah sampel dapat dihitung menggunakan rumus Stovin sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

$$n = \frac{77}{1 + 77 \times (0,1)^2}$$

$$n = \frac{77}{1 + (77 \times 0,01)}$$

$$n = \frac{77}{1 + 0,77}$$

$$n = \frac{77}{1,77}$$

$$= 43,50 \text{ dibulatkan } \approx 44.$$

Untuk menghitung proporsi sampel di tiap desa digunakan proporsi jumlah populasi, sehingga jumlah sampel tiap desa masing-masing untuk Desa Jogoloyo, Kendaldoyong, Botorejo, dan Mranak adalah sebagai berikut :

$$1. \text{ Jumlah sampel Desa Jogoloyo} = 0,4025 * 44 = 18 \text{ sampel}$$

2. Jumlah sampel Desa Kendaldoyong = $0,2077 * 44 = 9$ sampel
3. Jumlah sampel Desa Botorejo = $0,1948 * 44 = 8$ sampel
4. Jumlah sampel Desa Mranak = $0,1948 * 44 = 9$ sampel

Tabel 3.2.
Populasi Penelitian

Desa Jogoloyo	Desa Kendaldoyong	Desa Botorejo	Desa Mranak
1. Suwarni Suprat	1. Mukaromah	1. Iswoyo	1. Tarno
2. Mujanah	2. Sumardi	2. Sumiyati	2. Sukar
3. Habibul Muhtar	3. As'ari	3. H. Anwar	3. Sukadi
4. Khoirul Huda	4. Dr. Mulyoto	4. Mulyatno	4. Tasripan
5. Ramlan	5. Masrokan	5. Saeroji	5. Kasmani
6. Suharno	6. Sonhaji	6. Moh. Amin	6. Mintarno
7. Makhfud Fauzi	7. Hidayat	7. Kastubi	7. Pardi
8. H. Mahmud	8. Zainul Muwahib	8. Jumino	8. Sanidi
9. Masrochan	9. KH. Abdul	9. Jamari	9. Darno
10. H. Irianto	Ghofar	10. Drs Muntaqo	10. Giarti
11. Sarpani	10. Afkhan Noor	11. Sukiman	11. Harni
12. Nurhalim	11. Sumadi	12. Eko Purwati	12. Rumjinah
13. Muslim	12. Kusen	13. Catur	13. Tarsinah
14. Sallam	13. Mustain	Haryanti	14. Harsono
15. Sukahar	14. Abdul Wakid	14. Tarmidi	15. Sardi
16. H. Mustafid	15. Bayu	15. Rapiyan	
17. Abdul Fatah	16. Junaidi H		
18. Maskuri			
19. Hamdun			
20. Sumarni			
21. H. Rohman			
22. Mustofiah			
23. Yasir			
24. Edi Windarto			
25. Maskuri			
26. Abdul Mujid			
27. Abdul Aziz			
28. Marduki			
29. Musoned			
30. Kalimah			
31. Muhdi			

Sumber :

1. Sekdes Jogoloyo (Bp. Nur Al Hidayat)
2. Sekdes Botorejo (Bp. Rohani)
3. Sekdes Kendaldoyong (Bp. Muhdi Nur)
4. Sekdes Mranak (Bp. Arsito)

3.9. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data dalam studi ini menggunakan jenis data primer (penyebaran kuesioner) pada responden, dan data sekunder (foto lokasi, peta wilayah) yang didapat dari instansi terkait.

3.10. Teknik Analisa Data

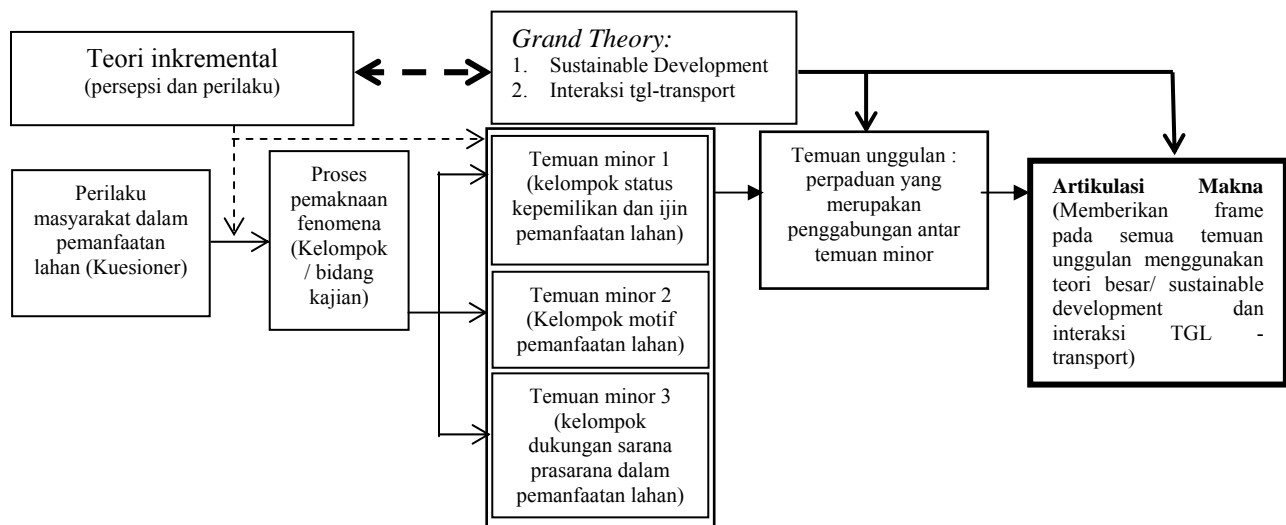
3.10.1. Analisa Tabulasi Silang (*Crosstabs*)

Penggunaan metoda *crosstabs* dalam studi ini bertujuan untuk membantu menampilkan data tematik yang diperlukan untuk proses analisis selanjutnya dalam studi, yaitu analisis deskriptif kualitatif (pemaknaan). Untuk menampilkan data dalam bentuk matrik tabulasi silang, data dari kuesioner sebelumnya terlebih dulu dientri ke dalam SPSS.

3.10.2. Analisa Deskriptif-Kualitatif (Pemaknaan Informasi)

Studi ini menggunakan penggabungan antara teknik analisis kuantitatif dan deskriptif kualitatif untuk menganalisis perilaku manusia terhadap lingkungan melalui proses pemaknaan dimana informasi yang dianalisis berasal dari kuesioner yang disebarkan kepada responden yang ditampilkan dalam bentuk tabel tabulasi silang maupun dalam bentuk gambar atau grafik. Untuk memberikan kerangka analisis pemaknaan digunakan teori inkremental dan *grand theory*. Teori inkremental digunakan untuk memberikan kerangka (*frame*) analisis dalam proses pemaknaan fenomena yang bersumber dari jawaban responden untuk setiap pertanyaan kuesioner. Hasil pemaknaan fenomena tersebut selanjutnya disebut temuan minor. Kombinasi temuan minor menghasilkan temuan unggulan, dimana artikulasinya maknanya (kesimpulan studi) diberikan kerangka menggunakan *Grand theory*.

Proses pemaknaan informasi dalam studi dapat dilihat pada gambar di halaman berikut ini.



SKEMA 3.2
Proses Pemaknaan Informasi Dalam Penelitian

BAB IV
ANALISIS PERILAKU MASYARAKAT
DALAM MOTIF PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITAR JALAN LINGKAR
KOTA DEMAK

Analisis perilaku masyarakat dalam motif pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak ini, dibagi menjadi 3 bagian analisis, yaitu analisis kepemilikan lahan, analisis motif pemanfaatan lahan, analisis dampak pemanfaatan lahan terhadap lingkungan, dan dukungan sarana prasarana dalam pemanfaatan lahan.

4.1. Analisis Status Kepemilikan Lahan

Analisis status kepemilikan lahan digunakan untuk mengetahui jenis kepemilikan lahan yang ada di sekitar jalan lingkar Demak tersebut. Hal ini penting untuk dilakukan analisis karena status kepemilikan lahan merupakan awal dari pengelolaan lahan yang dimiliki. Sebagai gambaran misalnya lahan tersebut adalah lahan sewa, tentunya cara memanfaatkan lahan akan berbeda dengan lahan yang berstatus hak milik. Kepemilikan lahan yang berstatus hak milik tentunya memiliki kewenangan luas untuk mengubah dalam pemanfaatannya. Misalnya menjual atau menyewakan jangka panjang dan mengubah lahan tersebut sebagai rumah tinggal atau usaha.

Lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak pada umumnya merupakan lahan hak milik. Sedangkan dilihat dari riwayatnya, lahan hak milik tersebut ada yang dimiliki oleh pemilik lama sebanyak 40 responden (sebelum konsolidasi lahan pada saat pembangunan jalan lingkar Kota Demak) dan ada yang dimiliki oleh pemilik baru 4 responden (setelah jalan lingkar Kota Demak dibangun dan beroperasi). Tabel 4.1.

Status lahan berupa hak milik tersebut berarti subjek hukum kepemilikan lahan yang jelas. Artinya nama pemilik lahan yang namanya tersurat dalam sertifikat tanah sehingga dalam proses pemanfaatan lahan subjek hukum inilah yang menentukan dalam peran sertanya untuk memanfaatkan lahan di sekitar jalur lingkar Kota Demak. Adapun riwayat pemilik lahan terdiri dari pemilik lama dan baru, dimana pemilik lama lebih dominan daripada pemilik baru mengindikasikan bahwa pemilik lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak mayoritas merupakan warga asli setempat.

Meskipun dari hasil wawancara dengan aparat desa diketahui bahwa kepemilikan lahan saat ini sebagian sudah berada di tangan warga pendatang, yang rencananya akan digunakan sebagai lokasi tempat usaha (SPBU dan pabrik).

Berdasarkan wawancara terhadap aparat desa juga dihasilkan informasi bahwa proses transfer kepemilikan tersebut hanya melibatkan pemilik lahan dan pembeli (calon pemilik baru) sehingga aparat desa tidak mengetahui status dan domisili dari pemilik baru (tinggal di luar wilayah Kabupaten Demak). Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik benang merah bahwa apabila terjadi proses perubahan penggunaan lahan di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak maka hal itu sebenarnya juga dipengaruhi oleh subjek pemilik lahan baru yang tidak bertempat tinggal atau berdomisili di lokasi sekitar jalan lingkar Kota Demak. Di samping itu, adanya rencana usaha oleh pemilik baru untuk SPBU dan pabrik mengindikasikan bahwa lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak sangat diminati oleh kalangan pengusaha akibat nilai lahan yang tinggi. Sesuai dengan kajian teori yang ada bahwa memang dalam proses perubahan penggunaan lahan, salah satunya dipengaruhi oleh faktor nilai lahan disamping faktor transportasi, penduduk, aksesibilitas, dukungan sarana prasarana, dan daya dukung lingkungan.

Tabel 4.1
Analisis Tabulasi Silang Antara Status Lahan dan Riwayat Lahan

Status Kepemilikan Lahan		Riwayat Lahan		Total
		Pemilik Lama (sebelum konsolidasi)	Pemilik Baru (setelah konsolidasi)	
	Hak Milik	40	4	44
	Bukan Hak Milik	0	0	0
Total		40	4	44

Sumber : Data Primer, 2008.

4.2 Analisis Motif Pemanfaatan Lahan .

Analisis motif pemanfaatan lahan merupakan analisis perilaku masyarakat di dalam mengubah fungsi lahan, menjual atau menyewakan lahan, dan hubungan perilaku tersebut dengan kondisi sosial ekonomi yang ada.

Lahan yang dimiliki oleh masyarakat pada umumnya digunakan sebagai rumah tinggal 47,73%, berikutnya digunakan sebagai jasa murni 27,27%, industri 13,64%, dan lainnya 11,36% lihat Tabel 4.2a .

Terhadap penggunaan lahan tersebut, pada umumnya memiliki kecenderungan tidak pernah berubah 88,64% lihat Tabel 4.2b dari kurun waktu lampau sampai saat dilakukannya survei penelitian ini, sedangkan yang pernah mengalami perubahan 11,36%. Perubahan penggunaan lahan yang dimaksud pada umumnya berubah dari pertanian menjadi lahan terbangun (perumahan, perdagangan dan jasa).

Variasi penggunaan lahan sebagai rumah tinggal, jasa murni, industri, dan lainnya membuktikan bahwa lahan digunakan untuk kegiatan yang memberikan produktivitas paling tinggi. Menurut (Sujarto,*dalam Suberlian*,2003 :36) bahwa secara rasional penggunaan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi.

Tabel 4.2a
Jenis Penggunaan Lahan oleh Masyarakat

Pendapat Responden		Jumlah Responden	Persentase
1.	Rumah Tinggal	21	47,73
2.	Jasa Murni	12	27,27
3.	Industri	6	13,64
4.	Lainya	5	11,36
TOTAL		44	100,00

Sumber : Data Primer, 2008

Tabel 4.2b

Pendapat Responden Pernah/Tidak Mengubah
Lahan

Pendapat Responden		Jumlah Responden	Persentase
1.	Pernah	5	11,36
2.	Tidak Pernah	39	88,64
TOTAL		44	100,00

Sumber : Data Primer, 2008

Jenis penggunaan lahan milik masyarakat, sebagaimana tersebut pada tabel di atas telah mencirikan kegiatan perkotaan (perumahan, jasa, dan industri) meskipun berdasarkan pengamatan lapangan masih ada sebagian yang mencirikan kegiatan pedesaan (pertanian). Jenis penggunaan lahan tersebut terjadi pada lahan-lahan hak milik pribadi (*private property*) dimana telah jelas status hak milik pada lahan bersangkutan.

Di samping itu di sepanjang koridor jalan lingkar Kota Demak saat ini telah tumbuh aktivitas informal yang menempati lahan-lahan publik, dimana pada umumnya digunakan sebagai warung rokok, tambal ban, bengkel, dan penjual *voucher* isi ulang.

Lahan-lahan publik yang saat ini ditempati oleh para pedagang kaki lima (penjual rokok, tambal ban, penjual voucher) adalah jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) dan pada umumnya berlokasi di sekitar persimpangan jalan lingkar dengan local (perempatan Desa Jogoloyo). Para pedagang akan dapat menjaring pembeli yang berasal dari lingkungan masyarakat lokal yang berlokasi di sekitar jalur jalan lingkar dan pembeli yang berasal dari pengguna jalan lingkar (arus regional). Semakin mendekati perpotongan jalur lingkar dan jalur utama kota Demak intensitas aktivitas informal ini semakin padat. Menurut teori interaksi antara tata guna lahan dan transportasi, dalam konteks jalur lingkar Kota Demak ini, pembangunan jalur lingkar telah menimbulkan dampak terhadap tumbuhnya aktivitas informal pada ruang publik untuk kegiatan perdagangan dan jasa. Sedangkan penggunaan lahan berupa perumahan secara umum tidak terkait dengan keberadaan Jalur lingkar Kota Demak, dalam arti menurut data dari masyarakat penggunaan lahan untuk perumahan sudah lebih dulu ada sebelum jalan lingkar dibangun karena subjek pemilik lahan merupakan pemilik lama, yaitu pemilik lahan sebelum konsolidasi lahan pada proses pembangunan Jalan Lingkar Kota Demak (Lihat Tabel 4.1). Tetapi berdasarkan fakta dilapangan ada kecenderungan untuk

memanfaatkan lahan tersebut menjadi perumahan misalnya adanya papan nama disebuah lahan hak milik yang dijual dan ditawarkan sebagai lahan kapling-kapling.

Dilihat dari kecenderungan ke depan, ada 93,18 % (41 responden) yang menyatakan memiliki rencana mengubah fungsi lahan yang mereka miliki sekarang. Alasan mengubah fungsi lahan terdiri dari alasan ekonomi (lebih menguntungkan) dan alasan non ekonomi (untuk rumah/ tempat tinggal, pindah tempat karena memiliki rumah di tempat lain, terlalu ramai untuk tempat tinggal, tidak ada yang menggarap lahan pertanian yang sekarang dimiliki, tukar guling antara lahan yang dimiliki sekarang di sekitar jalan lingkar ditukar dengan aset di dekat rumah tempat tinggal di luar lokasi jalan lingkar).

Tabel 4.2c
Analisis Tabulasi Silang Antara Rencana Mengubah Fungsi Lahan dan Motivasinya

Rencana Mengubah Fungsi Lahan		Motivasi		Total
		Lebih Menguntungkan	Alasan Lainnya	
	Ada Rencana	24	17	41
	Tidak Ada Rencana	0	3	3
Total		24	20	44

Sumber : Data Primer, 2008

Rencana mengubah fungsi lahan sebagaimana uraian tersebut di atas dilandasi oleh motif ekonomi (lebih menguntungkan). Hal ini erat kaitannya dengan tingkat kesejahteraan masyarakat yang diindikasikan dengan kepemilikan tabungan (Table 4.2d). Kepemilikan tabungan yang dimaksud adalah tabungan dalam bentuk uang di bank, jika dilihat dari jumlah kepemilikan tabungan di bank sebanyak 4 responden (9 %) artinya ada motivasi yang jelas bahwa rencana mengubah lahan untuk meningkatkan kesejahteraan mereka.

Tabel 4.2d
Analisis Tabulasi Silang Antara Rencana Mengubah Fungsi Lahan dan Kepemilikan Tabungan Bank

Rencana Mengubah Fungsi Lahan		Kepemilikan Tabungan			Total
		Punya	Tidak Punya	Tidak Menjawab	
	Ada rencana	4	34	3	41

	Tidak Ada Rencana	2	1	0	3
Total		6	35	3	44

Sumber : Data Primer, 2008

Mengubah fungsi lahan sebagaimana diuraikan pada analisis di atas berarti hanya mengubah fungsi lahan namun tetap memiliki lahan yang bersangkutan. Kondisinya akan berbeda jika masyarakat menjual lahan, mengingat tidak hanya fungsi yang dapat berubah oleh pemilik baru, namun juga status kepemilikan lahan yang bersangkutan. Dari tabel 4.2e dapat dilihat bahwa alasan untuk mengubah lahan dengan cara menjual lahan, ada 29,54 % (13 responden), sementara sebanyak 54,54 % (24 responden) memiliki kecenderungan untuk menjual lahan dengan melihat situasi yang berkembang .

Sisanya 15,90 % (7 responden) secara tegas menyatakan tidak akan menjual lahan yang mereka miliki dengan alasan lainnya (pasif).

Dari Tabel 4.2e diketahui bahwa kebutuhan hidup menjadi alasan utama bagi kelompok masyarakat yang memiliki rencana menjual lahan, dan kelompok masyarakat yang memiliki kecenderungan untuk menjual lahan. Sedangkan motif lainnya menduduki peringkat alasan selanjutnya (pindah rumah, tidak ada yang menggarap lahan, dan tukar guling). Sedangkan alasan masyarakat menjual lahan yang menjawab lebih menguntungkan menjual daripada menyewakan pada umumnya mereka memerlukan uang dalam jumlah besar dalam jangka waktu pendek (mendesak).

Tabel 4.2e
Analisis Tabulasi Silang Antara Rencana Menjual Lahan dan Alasannya

Rencana Menjual Lahan		Alasan			Total
		Kebutuhan Hidup	Lebih untung Daripada Menyewakan	Alasan Lainnya	
	Ada Rencana	5	7	1	13
	Tidak Ada Rencana	0	0	7	7
	Lihat Situasi	20	0	4	24
Total		25	7	12	44

Rencana menjual lahan sebagaimana uraian tersebut di atas dilandasi oleh motif ekonomi (kebutuhan hidup). Hal ini erat kaitannya dengan tingkat kesejahteraan masyarakat yang diindikasikan oleh kepemilikan tabungan. Masyarakat yang memiliki rencana menjual lahannya pada umumnya tidak memiliki tabungan (Table 4.2f), baik mereka yang secara tegas menyatakan memiliki rencana untuk menjual lahan maupun mereka yang memiliki kecenderungan untuk menjual lahan yang mereka miliki.

Tabel 4.2f
Analisis Tabulasi Silang Antara Rencana Menjual Lahan dan Kepemilikan Tabungan

Rencana Menjual Lahan		Kepemilikan Tabungan			Total
		Punya	Tidak Punya	Tidak Menjawab	
	Ada Rencana	1	12	0	13
	Tidak Ada Rencana	4	3	0	7
	Lihat Situasi	1	20	3	24
Total		6	35	3	44

Sumber : Data Primer, 2008

Di samping rencana mengubah dan menjual lahan ternyata masyarakat juga memiliki rencana untuk menyewakan lahan. Total ada 81,81 % (36 responden) yang menyatakan memiliki rencana menyewakan lahan dan memiliki kecenderungan untuk menyewakan lahan. Adapun dilihat dari alasannya, bagi kelompok masyarakat yang memiliki rencana menyewakan lahan dilandasi oleh alasan lebih menguntungkan. Sedangkan bagi kelompok masyarakat yang memiliki kecenderungan menyewakan lahan, alasannya adalah lebih menguntungkan dan alasan lainnya seperti tidak ingin hak milik berpindah tangan, atau ada motivasi investasi jangka panjang.

Tabel 4.2g
Analisis Tabulasi Silang Antara Rencana Menyewakan Lahan dan Alasannya

Rencana Menyewakan Lahan	Alasan			Total
	Kebutuhan hidup	Lebih menguntungkan	Alasan lainnya	

	Ada Rencana	0	8	0	8
	Tidak Ada Rencana	4	0	4	8
	Lihat situasi	1	4	23	28
Total		5	12	27	44

Sumber : Data Primer, 2008

Sebagaimana halnya dengan motif untuk mengubah dan menjual lahan, motif menyewakan lahan juga erat kaitannya dengan kepemilikan tabungan. Kelompok masyarakat yang memiliki rencana untuk menyewakan lahan, pada umumnya juga tidak memiliki tabungan. Demikian pula kelompok masyarakat yang memiliki kecenderungan untuk menyewakan lahan pada umumnya juga tidak memiliki tabungan.

Tabel 4.2h
Analisis Tabulasi Silang Antara Rencana Menyewakan Lahan dan Kepemilikan Tabungan

Rencana Menyewakan Lahan		Kepemilikan Tabungan			Total
		Punya Tabungan	Tidak Punya Tabungan	Tidak Menjawab	
	Ada Rencana	0	8	0	8
	Tidak Ada Rencana	6	2	0	8
	Lihat Situasi	0	25	3	28
Total		6	35	3	44

Sumber : Data Primer, 2008

Berdasarkan kajian terhadap *motif pemanfaatan* lahan yaitu dilihat dari kecenderungan masyarakat untuk mengubah fungsi lahan, menjual lahan, atau menyewakan lahan, secara umum dapat dilihat pola kecenderungan yang terjadi adalah pada urutan pertama masyarakat cenderung untuk mengubah fungsi lahan 93,18% atau 41 responden, berikutnya menjual lahan 84,09 % atau 37 responden, dan pada urutan terakhir adalah menyewakan lahan 81,81 % atau 36 responden cenderung menyewakan lahan). Dilihat dari urutan tersebut dalam hal motif pemanfaatan lahan peluang perubahan, penjualan, dan penyewaan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Demak relatif tinggi (masing-masing di atas 50%) dimana motif ekonomi (tingkat kesejahteraan hidup)

sangat dominan di dalam mempengaruhi terjadinya tiap motif pemanfaatan lahan tersebut.

Sebanyak 75% atau 33 masyarakat memiliki pendapatan di bawah upah minimum regional (di bawah Rp. 581.000,) tiap bulannya, dimana 28 dari 33 responden (63 %) memiliki pendapatan di bawah UMR dan memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 5 orang, sedangkan 5 masyarakat yang memiliki pendapatan di bawah umr memiliki jumlah anggota keluarga lebih dari 5 orang (Tabel 4.2i).

Tabel 4.2i9
Analisis Tabulasi Silang Antara Pendapatan dan Jumlah Anggota Keluarga
(Kondisi Ekonomi)

Pendapatan		Jumlah Anggota Keluarga		Total
		5 orang	> 5 orang	
	Di Bawah UMR	28	5	33
	Sama Dengan UMR	3	3	6
	Di Atas UMR	4	1	5
Total		35	9	44

Sumber : Data Primer, 2008

4.5. Analisis Dampak Pemanfaatan Lahan terhadap Lingkungan.

Analisis motif pemanfaatan lahan terhadap keseimbangan lingkungan ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa jauh dampak yang ditimbulkan oleh pemanfaatan lahan baik untuk rumah tinggal maupun untuk usaha. Dilihat dari kondisi riil pada saat diadakan penelitian lapangan.

Dari data responden disebutkan bahwa jenis pemanfaatan lahan sebagian besar atau 47 % adalah untuk rumah tinggal, kemudian jasa murni 27 %, industri 13 % dan lahan sawah 13% . Untuk jangka panjang sebagian besar masyarakat ada kecenderungan untuk mengubah lahan mereka, dengan persentase 93 % dan sisanya 7 % tidak ada rencana mengubah. Berdasarkan sumber data tersebut maka kegiatan infrastruktur timbulan horisontal yang diakibatkan oleh pembangunan jalan lingkar Demak akan berdampak lebih cepat terkait dengan degradasi lingkungan. Kondisi degradasi lingkungan yang terjadi pada saat ini adalah tertutupnya kawasan terbuka lahan pertanian yang telah digantikan oleh beberapa bangunan sehingga akibat yang ditimbulkan secara langsung

adalah semakin tingginya genangan air di sekitar Jalan Lingkar Demak. Tentunya disamping adanya beberapa motif pemanfaatan lahan tersebut juga dipengaruhi oleh timbunan badan jalan lingkar Demak itu sendiri. Yang secara tidak langsung adalah merupakan tanggul yang memisahkan dua sisi lahan kanan dan kiri sepanjang 7,00 Km. Sehingga bila dihitung luasan lahan tertutup yang diakibatkan oleh penimbunan badan jalan tersebut adalah seluas 21.000 m².

Dari informasi petugas Dinas Pengairan Ranting Demak disampaikan bahwa sebelum jalan lingkar itu dibangun (sebelum Tahun 2000) ketinggian air sawah pada saat musim hujan adalah sekitar 50-75 cm, tetapi kondisi saat ini sudah mencapai 1-1,5 meter bila musim hujan. Akibat yang ditimbulkan oleh pemanfaatan lahan di sekitar jalan lingkar Demak dengan membangun rumah, gudang, pom bensin, telah berpotensi besar terhadap kedapnya lahan. Rata - rata kepemilikan lahan adalah seluas 2000 m², sehingga jumlah luasan terbuka sebelum adanya jalan lingkar Demak adalah 88.000 m² (44 x 2000) ditambah luasan badan jalan yang ada 210.000 m² (7000 x 30), jadi total luasan terbuka sebelum ada pembangunan jalan lingkar adalah 298.000 m² atau 29,80 Ha. Dari data responden yang ada dinyatakan bahwa pemanfaatan lahan yang ada saat ini terdiri dari 39 responden memanfaatkan untuk rumah tinggal, jasa , dan industri. Dari 39 responden tersebut rata - rata menggunakan lahan 500 m² untuk keperluan bangunannya sehingga ada seluas 18.000 m² lahan tertutup, ditambah timbunan badan jalan seluas 210.000 m², jadi total lahan tertutup sampai dengan saat ini sudah mencapai 238.000 m² atau 80 % dari total lahan terbuka . Oleh karena itu sangat logis kalau terjadi genangan yang signifikan dalam rentang waktu 8 (delapan) tahun terakhir setelah dibangunnya jalan lingkar Demak tersebut, di samping itu akibat yang ditimbulkan adalah berkurangnya lahan sawah sehingga menurunkan produksi padi pada daerah setempat. Jika tiap hektar lahan hasil padi adalah 8 ton maka selama 8 tahun terakhir telah terjadi kehilangan hasil padi sebanyak 19,04 ton.

Kemudian jika melihat kecenderungan masyarakat untuk mengubah lahan maka dapat dipastikan tidak lama lagi permasalahan lingkungan akan semakin kompleks, baik dari sisi tata ruangnya maupun daya dukung lingkungannya. Hal ini didasarkan pada

fakta dilapangan bahwa sudah banyak sekali lahan yang ditawarkan atau dijual dalam bentuk kapling-kapling sebagai kawasan perumahan.

4.4. Analisis Dukungan Sarana Prasarana

Analisis dukungan sarana prasarana ini terkait dengan perilaku masyarakat tentang pentingnya sarana prasarana sebagai salah satu indikator tingkat kesejahteraan, perilaku masyarakat dalam hubungan antara dukungan sarana prasarana dengan motif pemanfaatan lahan, serta perilaku dalam hal peran serta masyarakat dalam pengelolaan sarana prasarana.

Dukungan sarana prasarana sangat penting di dalam mendukung aktivitas masyarakat, baik perumahan maupun non perumahan. Sarana prasarana yang dimaksudkan di sini adalah sarana prasarana jalan dan utilitas permukiman secara umum yang terdiri dari jaringan listrik, telepon, sanitasi, drainase, sanitasi, dan sampah.

Pendapat masyarakat ada 12 orang (72,73%) mengatakan bahwa kondisi pemenuhan utilitas di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak masih perlu ditingkatkan. Sedangkan sisanya 32 orang (27,27%) mengatakan bahwa kondisi pemenuhan utilitas sudah cukup baik (Tabel 4.4a).

Perilaku masyarakat tentang kondisi pemenuhan utilitas ini sangat terkait dengan pendidikan , dalam arti bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan masyarakat diasumsikan akan semakin memahami pembagian hak dan kewajiban antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan sarana prasarana. Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya bahwa pendidikan masyarakat pada umumnya tidak Tamat SD . Sehingga hal tersebut akan berpengaruh di dalam penilaian mereka tentang penyediaan sarana prasarana. Menurut data yang tersaji, kecenderungannya untuk setiap strata pendidikan mengatakan bahwa penyediaan sarana prasarana masih perlu ditingkatkan sekitar 72,72 % atau 32 orang mengatakan perlu peningkatan, sedangkan 27,27 % atau 12 orang mengatakan sudah baik. Bentuk-bentuk peningkatan utilitas yang diinginkan oleh masyarakat terutama adalah perlindungan dari kebisingan akibat lalu lalang kendaraan di jalur lingkar, rambu lalu lintas, penerangan jalan, jembatan penyeberangan, dan lampu lalu lintas di perempatan yang sering mati.

Sedangkan untuk utilitas permukiman menurut pendapat responden sudah cukup terpenuhi, baik oleh pemerintah maupun yang mereka kelola sendiri (misalnya sampah dibakar di halaman pekarangan rumah/ tempat tinggal).

Sementara itu dilihat dari hirarki sarana prasarana, mayoritas masyarakat menjawab bahwa tiap jenis sarana prasarana dan utilitas tersebut sama pentingnya (sederajat) di dalam mendukung aktivitas yang mereka lakukan sehari-hari. Menurut keterangan mereka bahwa kebutuhan sarana prasarana lalu lintas hendaknya secepatnya dipenuhi (mendesak) mengingat jalur lingkar Demak sangat padat terutama di malam hari.

Tabel 4.4a
Pendapat Masyarakat Tentang Kondisi Utilitas

Pendapat Responden		Jumlah Responden	Persentase
1.	Baik.	12	27,27
2.	Perlu ada peningkatan	32	72,73
TOTAL		44	100,00

Sumber : Data Primer, 2008

Tabel 4.4b
Pendapat Masyarakat Tentang Urutan Tingkat Kepentingan Utilitas

Pendapat Responden		Jumlah Responden	Persentase
1.	Semua Penting	5	11,36
2.	Tidak Semua	39	88,64
TOTAL		44	100,00

Sumber : Data Primer, 2008

Tabel 4.4c
Analisis Tabulasi Silang Antara Pendidikan dan Pendapat Masyarakat
Tentang Penyediaan Sarana Prasarana.

Pendidikan Masyarakat		Opini Tentang Sarana Prasarana		Total
		Baik	Perlu Ada Peningkatan	
	Tidak Tamat SD/MI	8	4	12
	Tamat SD/MI	2	22	24
	Tidak Tamat SLTP/SLTA	0	1	1
	Tamat SLTP/SLTA/MTs/MA	1	0	1
	Tamat PT/Akademi	1	1	2
	Tidak menjawab	0	4	4
Total		12	32	44

Sumber : Data Primer, 2008

Penyediaan sarana prasarana juga terkait dengan motif pemanfaatan lahan (mempertahankan kepemilikan, mengubah fungsi, menjual, atau menyewakan lahan). Asumsinya, semakin baik penyediaan sarana prasarana pada satu lokasi, maka berdampak terhadap kenaikan nilai lahan pada lokasi yang bersangkutan. Terkait motif penggunaan lahan dan pendapat masyarakat tentang penyediaan sarana prasarana di sekitar Jalan Lingkar Kota Demak, baik masyarakat yang memiliki rencana mengubah, menjual, maupun menyewakan lahan pada umumnya mengatakan bahwa penyediaan utilitas di sekitar jalur lingkar Kota Demak masih perlu ditingkatkan.

Dilihat hubungan antara persepsi (tentang penyediaan sarana prasarana) dan perilaku (pemanfaatan lahan).

Tabel 4.4d
Analisis Tabulasi Silang Antara Motif Pemanfaatan Lahan dan pendapat Masyarakat
Tentang Penyediaan Sarana Prasarana

Rencana mengubah Fungsi Lahan	Pendapat Tentang Pemenuhan Sarana Prasarana		Total
	Baik	Perlu Ada Peningkatan	

	ada rencana	12	29	41
	tidak ada rencana	0	3	3
Total		12	32	44

Rencana menjual Lahan		Pendapat Tentang Pemenuhan Sarana Prasarana		Total
		Baik	Perlu ada peningkatan	
	Ada rencana menjual lahan	8	5	13
	Tidak ada Rencana	3	4	7
	Lihat situasi ke depan jika memang perlu uang	1	23	24
Total		12	32	44

Rencana menyewakan Lahan		Pendapat Tentang Pemenuhan Sarana Prasarana		Total
		Baik	Perlu Ada Peningkatan	
	Ada Rencana	5	3	8
	Tidak Ada Rencana	5	3	8
	Lihat Situasi ke depan jika memang ada peminat	2	26	28
Total		12	32	44

Sumber : Data Primer, 2008

Dilihat dari siapa yang harus menyediakan parasarana tersebut, ada 65,91% atau 29 responden yang menyatakan bahwa penyediaan sarana prasarana merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah dan masyarakat. Sedangkan 29,55% atau 13 responden meyakini bahwa penyediaan sarana prasarana merupakan tanggung jawab pemerintah, sisanya 4,55% atau 2 orang yang berpendapat bahwa penyediaan sarana prasarana merupakan tanggung jawab masyarakat (Tabel 4.4e).

Kelompok masyarakat yang berpendapat bahwa penyediaan sarana prasarana merupakan tanggung jawab pemerintah cenderung mau membayar apabila fasilitas disediakan oleh pemerintah. Sedangkan kelompok masyarakat yang berpendapat bahwa

penyediaan sarana prasarana merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah dan masyarakat, ada 6 orang atau 13,63 % yang menyatakan mau membayar, dan 23 orang atau 52,27 % menyatakan kesediaan membayar tergantung situasi kondisi (sikon) mendesak atau tidak. Artinya, bagi kelompok masyarakat yang berpendapat bahwa penyediaan sarana prasarana merupakan tugas bersama antara pemerintah dan masyarakat, tidak secara otomatis mereka mau membayar, terlepas siapapun yang bertindak selaku penyedia sarana prasarana. Kecenderungannya secara umum dalam hal penyediaan sarana prasarana ini hanya ada 19 responden (43,18%) yang secara tegas mau membayar sarana prasarana, terlepas siapa penyedia sarana prasarana, sedangkan 24 responden (54,54%) menyatakan kesediaan membayar tergantung situasi dan kondisi (apakah sarana prasarana tersebut memang diperlukan oleh individu yang bersangkutan sehingga mereka mau membayar atau ketersediaan uang untuk membayar pada masing-masing rumah tangga). Bisa jadi sarana prasarana memang diperlukan, namun berhubung anggaran yang terbatas, maka masyarakat tetap tidak mau membayar sarana prasarana yang bersangkutan. Atau sebaliknya, terdapat anggaran untuk membayar namun masyarakat berpendapat bahwa sebuah sarana prasarana tidak mereka perlukan.

Tabel 4.4f
Analisis Tabulasi Silang Antara Persepsi tentang Penyedia Sarana Prasarana Dan Kesediaan Membayar Sarana Prasarana

Siapa Penyedia Utilitas		Kesediaan membayar jika pemrth menyediakan utilitas			Total
		Mau	Tidak Mau	Tergantung Situasi Kondisi mendesak/ tidak	
	Pemerintah	13	0	0	13
	Masyarakat	0	1	1	2
	Pemerintah dan masyarakat	6	0	23	29
Total		19	1	24	44

Sumber : Data Primer, 2008

Masih terkait dengan kesediaan membayar, berikut disajikan data tentang alasan masyarakat mau membayar dan alasan masyarakat tidak mau membayar biaya pengadaan sarana prasarana. Alasan masyarakat mau membayar biaya pengadaan sarana prasarana karena menurut mereka hal tersebut sudah merupakan kewajiban masyarakat. Pendapat ini ada baik pada kelompok masyarakat yang mau membayar maupun kelompok

masyarakat yang mau membayar tapi tergantung situasi dan kondisi, jika sarana prasarana disediakan oleh pemerintah.

Tabel 4.4g
Analisis Tabulasi Silang Antara Kesiediaan Membayar dan Alasannya

Kesiediaan Membayar		Alasan		Total
		sudah merupakan kewajiban masy		
	Mau	19		19
	Tidak mau	1		1
	Tergantung Situasi	24		24
Total		44		44

Sumber : Data Primer, 2008

Keterlibatan masyarakat di dalam penyediaan dan pengelolaan sarana prasarana tidak hanya ditentukan oleh siapa penyedia sarana prasarana, kemauan dan kemampuan membayar sarana prasarana oleh masyarakat, namun juga ditentukan oleh kesiediaan masyarakat untuk merawat sarana prasarana yang bersangkutan. Kelompok masyarakat yang berpendapat bahwa sarana prasarana seharusnya disediakan oleh pemerintah 29,54 % atau 13 masyarakat semuanya mau jika diminta merawat sarana prasarana. Sedangkan kelompok masyarakat yang berpendapat bahwa penyediaan sarana prasarana merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah dan masyarakat, kesiediaan merawat sarana prasarana terbagi menjadi 2, yaitu mereka yang mau merawat 22,72 % atau 10 masyarakat dan mereka yang mau merawat tapi tergantung warga yang lain 43,18 % atau 19 responden.

Tabel 4.4h
Analisis Tabulasi Silang Antara Pendapat tentang Penyedia Sarana Prasarana Dan Kesiediaan untuk Merawat Sarana Prasarana

Penyedia Sarana		Kesiediaan Perawatan		Total
		Mau	Tergantung Warga yang lain	
	Pemerintah	13	0	13
	Masyarakat	1	1	2
	Pemerintah dan Masyarakat	10	19	29
Total		24	20	44

Sumber : Data Primer, 2008

Kelompok masyarakat yang mau merawat sarana prasarana 54,54 % atau 24 orang, 50 % atau 22 orang diantaranya beralasan bahwa hal tersebut sudah merupakan kewajiban sebagai warga masyarakat, sedangkan 4,54 % atau 2 orang diantaranya beralasan bahwa mereka mengerti keterbatasan pemerintah dalam penyediaan sarana

prasarana. Sedangkan kelompok masyarakat yang bersedia merawat tapi tergantung warga yang lain ada 45,45 % atau 20 orang, semuanya berpendapat bahwa hal tersebut sudah merupakan kewajiban sebagai warga masyarakat. Secara umum, alasan mau merawat ini ada 95,45 % atau 42 orang adalah alasan kesadaran mereka selaku warga masyarakat sehingga mereka mau merawat sarana prasarana jika sarana prasarana disediakan oleh pemerintah.

Tabel 4.4i
Analisis Tabulasi Silang Antara Kesediaan Merawat Sarana Prasarana dan Alasannya

Kesediaan Merawat Utilitas jika disediakan pemerintah		Alasan		Total
		Kewajiban sebagai warga masyarakat.	Mengerti keterbatasan kemampuan pem	
	Mau	22	2	24
	Tergantung warga yang lain	20	0	20
Total		42	2	44

Sumber : Data Primer, 2008

4.5. Usulan pengembangan pengelolaan Lingkungan.

Jalan lingkak Demak adalah sebuah potret lapangan yang dapat dijadikan referensi oleh para pemegang dan pelaksana kebijakan publik. Fakta menunjukkan bahwa keberhasilan sebuah kebijakan selalu diukur dari satu sisi saja yaitu peningkatan ekonomi. Tetapi sangat mengabaikan sisi lingkungan. Harus diakui bahwa sasaran dan manfaat utama keberadaan jalan lingkak adalah untuk memperlancar arus lalu lintas barang dan jasa, tetapi berdasarkan kenyataan di lapangan munculnya bangunan infrastruktur lainnya seperti pabrik, gudang, rumah, toko, di samping kanan kiri jalan tersebut justru dua kali lebih cepat seperti deret hitung.

Kondisi seperti ini seringkali diabaikan oleh para pemangku kebijakan sehingga konsep pembangunan terkesan sangat spasial dan tidak *integrated* . Seharusnya dalam sebuah perencanaan jalan lingkak diawali dari pemikiran yang sangat matang dan komprehensif. Analisis dampak lingkungan adalah harga mati untuk sebuah perencanaan, karena pada saat awal inilah dapat diprediksi kemungkinan terburuk yang akan terjadi dalam sebuah perencanaan termasuk jalan lingkak. Pembangunan fisik dalam bentuk apapun harus tetap berwawasan lingkungan dan *sustainable* (berkelanjutan). Seringkali

pemerintah terjebak dalam perencanaan mikro yaitu hanya puas pada hasil fisiknya saja, tetapi tidak memikirkan pasca operasional dari bangunan fisik tersebut. Kenyataan ini selalu berulang pada beberapa jalan lingkar di sepanjang pantura Jawa Tengah. Sebagai contoh misalnya Departemen Pekerjaan Umum selaku pemrakarsa dan pelaksana pembangunan jalan lingkar biasanya akan menyerahkan hasil pekerjaan tersebut pada daerah di mana lokasi jalan itu dibangun. Seolah tidak bertanggung jawab pada pengelolaan dan perawatan, terutama masalah lingkungan seringkali diabaikan dengan alasan kewenangan pemeliharaan tanggung jawab masing-masing daerah.

Keadaan minor lainnya yang sering terjadi adalah masyarakat setempat yang lahannya terkena jalan lingkar, diperlukan waktu yang sangat lama untuk menyesuaikan keadaan dan perilaku mereka karena harus pindah atau relokasi ke tempat lain sebagai pengorbanan demi kelancaran pembangunan. Walaupun secara fisik telah tergantikan dengan sejumlah uang untuk ganti untung, tetapi tidak akan sebanding dengan dampak lanjutan di masa depan. Hal ini harus diperhatikan dalam sebuah perencanaan, pelaksanaan dan masa operasional sebuah jalan lingkar.

Sebagai kata kunci dalam pengelolaan lingkungan ini adalah integritas, loyalitas, dan *rumangsa handarbeni* terhadap masa depan.

Hal ini bisa terjadi jika dengan pembangunan tersebut tidak hanya a Untuk itu agar pembangunan jalan lingkar dapat berfungsi secara ideal dan maksudnya ada sebuah gagasan jumping kearah masa depan yang lebih jauh, misalnya 50 tahunan atau bahkan 100 tahunan dimana konsep maupun *detail blue print* harus dipegang sebagai acuan, bukan tergantung siapa yang kuasa.

Pemerintah pusat, provinsi atau kabupaten harus tetap konsekuen pada Rencana Tata Ruang wilayah yang telah ditetapkan. Di mana lokasi pertanian, pabrik dan perumahan harus di rencanakan selalu tidak diperhatikan Untuk itu Karena dari konsep awal sebuah Dari uraian analisis di atas dapat di gambarkan bahwa betapa kondisi saat ini lahan disekitar jalan lingkar Demak sudah mengarah pada kondisi lingkungan yang tidak seimbang lagi. Disana ada beberapa kegiatan usaha baik formal dan non formal yang mempunyai dampak terhadap lingkungan disekitarnya. Untuk itu agar keberadaan jalan lingkar Demak tersebut dapat lebih bermanfaat pada masyarakat sekitar jalan lingkar, khususnya dalam memanfaatkan lahan dan jalan lingkar Demak dapat berfungsi secara optimal maka dapat disampaikan beberapa usulan pengembangan pengelolaan lingkungan sebagai berikut :

1. Harus ada aturan dan pengendalian yang dibuat oleh pemerintah Kabupaten Demak pada masyarakat di sekitar jalan lingkar tersebut, agar dalam memanfaatkan lahan mengacu komposisi rasio 60 : 40, artinya 60 % untuk lahan terbangun dan 40% lahan terbuka;

2. Harus ada aturan yang menyatakan bahwa sepanjang koridor jalan lingkar Demak untuk radius 20 meter kanan kiri jalan adalah daerah sabuk hijau yang terbebas dari bangunan permanen ;
3. Untuk mengurangi genangan yang terjadi pada saat musim hujan, sepanjang jalan tersebut harus dibuatkan tambahan sudetan berupa gorong-gorong untuk tiap jarak 250 meter, karena jumlah gorong-gorong yang ada saat ini masih kurang memadai . Dengan demikian akan membantu kelancaran aliran air dari hulu ke hilir;
4. Menyiapkan lahan khusus untuk melokalisir pedagang asongan/lapak lapak tersebut agar tidak beraktifitas di bahu jalan. Memasang rambu larangan juga sebuah usulan yang perlu dipertimbangkan, dan untuk menghindari peningkatan kecelakaan dan gangguan keamanan pada Jalan Lingkar perlu perawatan terhadap lampu penerangan untuk malam hari, dan kesiapan petugas disiang hari .

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis yang telah penulis lakukan terkait dengan perilaku masyarakat di sekitar Jalan Lingkar Demak dalam memanfaatkan lahan, maka dapat penulis simpulkan sebagai berikut :

1. Status kepemilikan lahan yang ada di sekitar Jalan Lingkar Demak pada umumnya adalah lahan hak milik yang merupakan warisan, sehingga sangat berpotensi bebas dalam pengelolaan dan pemanfaatan lahan tersebut. Saat ini dan di masa yang akan datang selalu ada kecenderungan dari masyarakat untuk mengubah lahan mereka. Kondisi yang demikian sangat membahayakan lingkungan, terbukti di lapangan sepanjang jalan lingkar kota Demak di kanan kiri sudah tumbuh beberapa bangunan berupa rumah tinggal, usaha dan jasa lainnya.
2. Akibat yang ditimbulkan oleh pemanfaatan lahan tersebut adalah terjadinya degradasi lingkungan yaitu hilangnya kawasan terbuka lahan sebesar 80% dari lahan eksisting (berupa persawahan) sebelum jalan lingkar tersebut dibangun. Dampak yang dirasakan saat ini adalah tingginya genangan air pada musim hujan karena berkurangnya area resapan yang berimplikasi negatif terhadap lingkungan. Dampak lain yang timbul adalah berkurangnya lahan sawah sekitar 23,80 Ha sehingga dipastikan hasil padi menurun.
3. Sarana prasarana utilitas misalnya jaringan telepon, air bersih dan penerangan jalan disekitar Jalan Lingkar Demak sudah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat setempat, dan mereka menyatakan bahwa sarana utilitas tersebut harus lebih ditingkatkan lagi baik kuantitas maupun kualitasnya, karena dengan keberadaan dan peningkatan utilitas akan berpengaruh terhadap sumber daya masyarakat baik segi informasi, kesehatan dan pendidikan tetapi dengan catatan ada pengendalian dan manajemen yang baik dalam pengelolaan lingkungan.

5.2. Saran.

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka ada beberapa saran yang perlu disampaikan sebagai berikut :

1. Harus ada penegakan hukum dan pengetatan perijinan dalam pemanfaatan lahan, misalnya dengan penerapan konsep rasio lahan 60% bangunan dan 40% terbuka. Dengan demikian akan memangkas arus pergerakan tumbuhnya infrastruktur samping kanan kiri jalan lingkar Demak tersebut.
2. Pemerintah setempat segera mengevaluasi dampak lingkungan yang telah dirasakan masyarakat akibat adanya jalan lingkar Demak tersebut, dan dalam waktu dekat segera membuat sudetan atau gorong – gorong dalam jarak 250 meter sepanjang jalan lingkar tersebut agar memperlancar aliran air dari hulu ke hilir. Kemudian untuk mengatasi kekurangan produksi padi akibat hilangnya lahan sawah maka dilakukan intensifikasi bibit unggul misalnya bibit padi yang berteknologi nuklir yang dapat menghasilkan panen 10 T/Ha dibandingkan bibit biasa 8 T/Ha.
3. Dengan adanya jaringan utilitas seperti telepon, air bersih, listrik jangan hanya dijadikan sumber pendapatan asli daerah yang membebani masyarakat. Tetapi pemerintah harus lebih transparan dalam pengelolaan utilitas tersebut, dalam arti apabila ada sebagian keuntungan yang didapatkan dari hasil sarana utilitas tersebut maka harus ada bagian sedikit yang harus dikembalikan pada masyarakat dalam bentuk lain. Misalnya peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan, penataan lingkungan, sanitasi, drainase yang baik, bisa juga pemberdayaan masyarakat dalam konsep desa bina lingkungan.

5.3. Rekomendasi.

Dari hasil penelitian ini penulis memberikan rekomendasi kepada pemerintah sebagai unsur penentu kebijakan dalam perencanaan dan pengelolaan jalan khususnya di kabupaten Demak, selalu menekankan dampak eksternal yang selalu timbul setelah jalan itu dioperasikan yaitu tumbuhnya beberapa infrastruktur di kanan kiri sepanjang koridor jalan.

Di samping itu guna menghindari pedagang kaki lima yang selalu menggunakan ruang milik jalan sebagai tempat usaha, maka sangat diprioritaskan adanya fasilitas umum dalam bentuk *Rest Area*. Dengan demikian pembangunan jalan lingkar benar benar diharapkan dapat menjadi alternatif pemecahan kemacetan lalu lintas maupun kemaslahatan masyarakat sekitar jalan lingkar tanpa harus menimbulkan dampak negatif bagi lingkungan secara berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Anton Jaelani. 2004. *Pengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal*. Tesis Magister Ilmu Lingkungan Undip tidak diterbitkan, Semarang.

Boedojo. 1986. *Arsitektur, Manusia, dan Pengamatannya*. Jakarta. Penerbit Djambatan.

Bucholz, Rogene A. 1993. *Principles of Environmental Management, The Greening Business*. New Jersey. Prentice Hall, Inc.

Budihardjo Eko. 1997. a. "*Lingkungan Binaan dan Tata Ruang Kota*". Penerbit Andi Offset, Yogyakarta.

_____, 1997. b. "*Tata Ruang Perkotaan*". Penerbit Alumni, Bandung.

Catanese. Anthony J. 1992. *Perencanaan Kota*. Jakarta. Erlangga.

Helmi, Avin Fadilla. 1999. "*Beberapa Teori Psikologi Lingkungan*". Buletin Psikologi, Tahun VII No.2. Yogyakarta.

Jayadinata, Johara.T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB.

Khadiyanto, Parfi. 2005. *Tata Ruang Berbasis pada Kesesuaian Lahan*. BP Undip. Semarang.

Manik, Karden Eddy Sontang. 2003. *Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Jakarta, Penerbit Djambatan,

Nurmandi, Achmad. 1999. *Manajemen Perkotaan. Aktor, Organisasi dan pengelolaan Daerah Perkotaan di Indonesia*, Yogyakarta, Lingkaran Bangsa.

Rukmana, Nana, et al. 1993. *Manajemen Pembangunan Prasarana Perkotaan*, Jakarta, PT Pustaka LP3ES Indonesia.

Oetomo, Andi. 1994. *Mencari Bentuk Peran Serta Masyarakat Dalam Perencanaan Kota Indonesia*, Dalam Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota No.14 Agustus 1994 Bandung.

Hadi, Sudharto. P. 2005. *Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan*, Gajahmada University Press. Yogyakarta

Sandler, Todd and Richard Cornes. 1996. *The Theory of Externalities, Public Goods, and Club Goods*, Cambridge University Press, New York

Seta, Ananto Kusuma. 1991. *Konservasi Sumberdaya Tanah dan Air*, Penerbit Kalam Mulia Jakarta

Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Proses*. Melbourne. Van Nostrand Reinhold Company.

Sudjana, 1992, *Metode Statistika*, Penerbit tarsito, Bandung.

Suberlian, Dwinanto. 2003. *Studi Simulasi Model Sistem Dinamis Interaksi Guna Lahan Permukiman dan Transportasi di Kecamatan Banyumanik Kota Semarang*, Tugas Akhir PWK Undip tidak diterbitkan. Semarang.

Suparmoko, 1997. *Ekonomi Sumberdaya Alam dan Lingkungan*, Penerbit BPFE-YOGYAKARTA. Yogyakarta

Solihah, Arif Budi. 2004. *Studi Tipologi dan Morfologi Perumahan Tepi Pantai*, Studi Kasus Kali Code. Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra. <http://www.petra.ac.id/~puslit/journals/dir.php?DepartmentID=ARS>

INSPIRASI HIDUP

1. Pangeran Sambernyawa :

*“ Mulat sarira hangrasa wani;
Rumangsa melu handarbeni;
Wajib melu hangrukebi.”*

2. R. Rangga Warsita :

*” Amenangi jaman edan;
Ewuh aya ing pambudi;
Melu edan ora tahan;
Yen tan melu anglakoni;
Boya kaduman melik;
Kaliren wekasanipun;
Dilalah kersa Allah;
Bejo bejane kang lali;
Luwih beja kang eling lawan waspada.“*

Kupersembahkan kepada ;

- ***Istriku tercinta, Dwi Rini Yogyawati;***
- ***Anak-anakku, Gandhes Putri Larasati dan Parikesit Pandam Binangun;***
- ***Bapak dan Ibuku tercinta;***
- ***Almamaterku, MIL Universitas Diponegoro Semarang.***

