**Pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang Demak dalam Perspektif Keadilan Lingkungan**

Oleh: Hotmauli Sidabalok

**Abstrak**

*Pembangunan tidak selamanya dimaknai memberikan keuntungan dan risiko yang sama oleh warga negara. Proyek Nasional Strategis Tol Tanggul Laut Semarang Demak adalah salah satu contoh pembangunan yang memunculkan ketidakadilan lingkungan bagi kelompok masyarakat rentan di wilayah pesisir utara Jawa Tengah, ekosistem pesisir, dan wilayah Demak. Analisis ketidakdilan lingkungan dipaparkan berdasarkan kelompok uraian, yaitu keadilan distributif, keadilan prosedural, faktor pengaruh munculnya ketidakadilan dan respons terhadap ketidakadilan lingkungan.*

**Kata Kunci**: Demak, gerakan sosial, keadilan lingkungan, Semarang, Tol Tanggul Laut

**Pendahuluan**

Euforia masyarakat atas pembangunan jalan antar-provinsi di Indonesia ternyata tidak dialami sama oleh beberapa kelompok marginal di wilayah yang dilaluinya. Berdasarkan laporan media dan beberapa penelitian[[1]](#footnote-1), khususnya di Pulau Jawa, pembangunan jalan tol telah menjadi sumber persoalan baru bagi mereka. Pembangunan jalan bebas hambatan telah mengubah ruang ekologis pesisir, kota, dan desa yang berdampak bagi keberlanjutan ekosistem dan kehidupan beberapa kelompok marginal, seperti nelayan, petambak, petani dan kelompok lain terkait.

Respons kelompok marginal kota dan desa terhadap dampak pembangunan jalan tol menjadi argumentasi penting bahwa ternyata pembangunan tidak sepenuhnya dimaknai sama oleh warga negara. Aspek ketidakadilan lingkungan material dan prosedural adalah kondisi yang memicu munculnya respons kelompok marginal. Tidak penting apakah kemudian respons itu ditanggapi pihak otoritas atau tidak. Namun, sebagai cikal-bakal gerakan keadilan lingkungan, respons menjadi penting sebagai catatan bahwa pembangunan pun harus berkeadilan, mempertimbangkan berbagai pihak dan harus punya kerangka yang jelas untuk meminimalisasi risiko.

Tulisan ini memetakan distribusi keuntungan dan risiko pembangunan jalan tol dengan mengambil contoh khusus pembangunan Tol Tanggul Laut Semarang-Demak (TTLSD). Peta distribusi keduanya adalah jantung analisis keadilan lingkungan material. Keadilan prosedural TTLSD dianalisis berdasarkan proses pelibatan publik dalam penetapan kebijakan dan implementasi pembangunan. Respons berbagai kelompok terhadap ketidakadilan lingkungan dianalisis dalam kerangka gerakan sosial, keadilan lingkungan, dan keadilan geografis. Konsep pembangunan yang membebaskan juga dijadikan argumentasi dalam menganalisis persoalan yang muncul dari pembangunan TTLSD.

**Pembangunan untuk Siapa?**

Proyek Tol Tanggul Laut Semarang-Demak (TTLSD) adalah sebuah bentuk integrasi dari satu proyek strategis nasional (PSN), yaitu pembangunan jalan tol Semarang-Demak sepanjang 27 kilometer sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Perubahan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan proyek pengembangan tanggul pantai dan pengaman pantai di sepanjang pesisir utara Kawasan Perkotaan Kedungsepur yang diatur dalam Pasal 40 angka (6) huruf e Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, Semarang dan Purwodadi. Integrasi keduanya ditetapkan dengan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 355/KPTS/M/2017 tentang pengintegrasian pembangunan tanggul laut Kota Semarang dengan pembangunan tol Semarang-Demak.

Peta 1. Trase Jalan Tol Semarang-Demak

Sumber: https://biroinfrasda.jatengprov.go.id/programkegiatan/trase-jalan-tol-semarang-demak-dan-tanggul-laut-kota-semarang/

[](https://biroinfrasda.jatengprov.go.id/programkegiatan/trase-jalan-tol-semarang-demak-dan-tanggul-laut-kota-semarang/)

Peta 2. Tol Tanggul Laut Semarang Demak

Sumber: Malih Dadi Segoro, 2020



Terkait perubahan tata ruang Provinsi Jawa Tengah, ada surat dari Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional Direktorat Jenderal Tata Ruang tertanggal 28 Desember 2017 yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Bina Marga dan Gubernur Jawa Tengah. Isi surat itu menegaskan percepatan penyelesaian revisi Rencana Tata Ruang Wilayah dan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Provinsi Jawa Tengah agar sesuai dengan peruntukan TTLSD.

Dalam perspektif Pemerintah Pusat, TTLSD adalah salah satu PSN yang dianggap dapat menjadi motor penggerak pertumbuhan dan pemerataan pembangunan daerah dan nasional. Selain itu, TTLSD dianggap sebagai solusi jitu untuk mengatasi persoalan rob menahun di wilayah utara Jawa Tengah. Karena itu, wajar bila beberapa pihak mengganggap TTLSD memberi ruang sangat terbatas bagi kewenangan pemerintah daerah dan keterlibatan publik. Kondisi itu pula yang menjadi pintu masuk untuk mempersoalkan keterlibatan masyarakat dan pemerintah daerah serta potensi dampak yang diterima oleh warga rentan.

Untuk menjamin terlaksananya pembangunan TTLSD, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah harus mengakomodasi integrasi pembangunan TTLSD dalam rencana tata ruang wilayahnya. Kewenangan pemerintah daerah untuk mengatur ruang wilayahnya berdasarkan kebutuhan lokal, direduksi dengan argumentasi kepentingan nasional. Tentu masih ada persoalan apakah proyek itu sepenuhnya dapat menyelesaikan rob atau bahkan menghasilkan persoalan baru seperti halnya kerusakan ekologis wilayah pesisir, abrasi, dan kehilangan pekerjaan pada sekelompok orang yang terdampak.

Berikut beberapa argumentasi kritis terhadap dokumen Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL) TTLSD sebagai potensi risiko yang dipaparkan dalam penelitian Koalisi Pesisir Semarang Demak[[2]](#footnote-2):

1. Perubahan arus laut tidak hanya terjadi saat fase konstruksi TTLSD, melainkan juga pada fase operasionalnya. Pembangunan di kawasan Semarang menyebabkan perubahan arus laut yang bergerak ke arah Demak yang akan menyebabkan abrasi pantai di wilayah ini.
2. Potensi lain adalah penurunan muka tanah disebabkan dua faktor dominan yang terkait dengan TTLSD, yaitu pembebanan bangunan/konstruksi dan aktivitas pelabuhan serta pengerukan sedimen untuk pelabuhan.
3. Risiko banjir di wilayah pesisir akan semakin parah dengan penutupan lima sungai yang direncanakan untuk proyek itu.
4. Ada sekitar 46 hektar kawasan hutan bakau yang akan terdampak TTLSD.
5. Pembangunan TTLSD berpotensi menyebabkan hilangnya mata pencaharian para petambak udang dan kepiting di sepanjang wilayah pesisir Semarang-Demak karena berkurangnya kawasan hutan bakau dan pembebasan lahan tambak.
6. Ada potensi kerusakan wilayah di Kecamatan Pabelan, Bawen, Kaliwungu, dan Kecamatan Toroh, Grobogan akibat pengambilan material urukan yang digunakan untuk reklamasi wilayah pesisir untuk proyek TTLSD.

Kritik tersebut membantu kita kembali bertanya, “untuk siapakah pembangunan TTLSD dirancang?” Apakah pembangunan memberi kebebasan atau membelenggu atau bahkan memaksa warga untuk menerima dan tunduk pada apa pun kepentingan yang dirancang untuk TTLSD? Pernyataan Amartya Sen barangkali dapat dijadikan catatan reflektif untuk menganalisis TTLSD. Menurutnya, pembangunan yang baik harus mampu mendukung peningkatan kualitas kehidupan warga dan mampu menjamin inisiatif warga untuk terlibat.[[3]](#footnote-3)

**Peta Keadilan Lingkungan Pembangunan TTLSD**

Meskipun TTLSD diklaim mampu menjadi penggerak pembangunan di Jawa Tengah sekaligus menjadi solusi bagi penanggulangan banjir di wilayah pesisir provinsi ini, akan tetapi tidak dapat dimungkiri proyek itu secara struktural telah dan akan memunculkan perbedaan kepentingan atas manfaat dan risiko, baik di antara warga maupun antar-wilayah berbatasan. Problem perbedaan kepentingan atas manfaat dan risiko tersebut, yang dalam tulisan ini disebut ketidakadilan lingkungan TTLSD, akan dianalisis dalam empat pokok bahasan sebagai berikut: keadilan distributif; keadilan prosedural; faktor pengaruh munculnya ketidakadilan; dan respons terhadap ketidakadilan lingkungan

**Diagram 1.** Peta Ketidakadilan TTLSD

Ada dua masalah yang selalu muncul dalam kebijakan publik yang berdampak terhadap lingkungan, yaitu keuntungan dan risiko dari aktivitas tersebut serta dampak aktivitas terhadap wilayah yang digunakan. Relasi kedua masalah itu adalah bagaimana keuntungan dan risiko tersebut ditempatkan secara adil di antara para pihak dan antar-ruang berbeda. Keduanya dikelompokkan dalam dua kerangka, yaitu keadilan lingkungan dan keadilan geografis. Dalam perspektif keadilan lingkungan, kebijakan mengenai TTLSD harus secara adil didistribusikan tanpa memandang perbedaan kelas sosial, agama, gender, usia, ras, dan etnisitas.[[4]](#footnote-4)

Sementara itu, dalam perspektif keadilan geografis, distribusi keduanya dipandang akan adil bila di antara kota/kabupaten dalam jurisdiksi Jawa Tengah tidak ada wilayah tertentu yang menerima keuntungan dan risiko yang berbeda dibandingkan wilayah lainnya. Artinya, tidak ada wilayah tertentu yang akan menerima risiko lebih besar dibandingkan wilayah lainnya. Begitu pula sebaliknya dengan indikator keuntungan atau manfaat TTLSD.

David Harvey menjelaskan bahwa struktur kekuasaan, relasi sosial, konfigurasi institusi, wacana dan sistem keyakinan dapat memengaruhi penempatan lokasi aktivitas tertentu yang berdampak pada lingkungan.[[5]](#footnote-5) Penempatan TTLSD sebagai PSN yang didukung oleh berbagai kebijakan publik dalam struktur kekuasaan pemerintah pusat mengafirmasi pernyataan Harvey tersebut. Dominasi kekuasaan pemerintah pusat atas pemerintah daerah yang didukung oleh minimnya keterlibatan publik menempatkan proyek TTLSD rentan menimbulkan ketidakadilan lingkungan maupun geografis. Dominasi Pemerintah Pusat ditunjukkan dengan peng-implementasi-an berbagai peraturan dari pusat untuk “memudahkan” pelaksanaan TTLSD.

Dominasi Pemerintah Pusat juga terlihat dengan minimnya keterlibatan publik dalam proses pengambilan keputusan mengenai proyek TTLSD. Memang, tak dapat dimungkiri bahwa kadang kala keterlibatan publik juga sangat bergantung pada kemampuan dan kemauan kelompok terdampak. Kelompok rentan kerap tidak dapat bernegosiasi dengan baik dalam memperjuangkan haknya ketika berhadapan dengan otoritas. Berdasarkan pengakuan warga di beberapa wilayah pesisir Semarang-Demak, hingga kini belum pernah ada pertemuan khusus yang dimaksudkan untuk memberikan informasi mengenai proyek TTLSD, apalagi forum untuk meminta pendapat warga.[[6]](#footnote-6)

Kondisi keadilan lingkungan hanya dapat terwujud bila keadilan prosedural dan keadilan distributif terpenuhi secara bersama-sama.[[7]](#footnote-7) Bila warga terdampak atau aktor-aktor yang relevan tidak dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan mengenai proyek TTLSD, dapat dipastikan keadilan distributif tidak akan terpenuhi secara baik. Suara, pendapat, kebutuhan, dan kepentingan warga hanya dapat dinyatakan secara langsung atau melalui perwakilan warga, bukan oleh pihak lain yang sama sekali tidak terkait dengan TTLSD. Namun demikian, sering kali ada kondisi yang membuat mereka kehilangan kesempatan untuk menyampaikan aspirasi, karena minimnya pengetahuan dan kurangnya keberanian disertai lemahnya relasi sosial untuk menyampaikan kepentingan mereka. Di sisi lain, pemerintah atau pelaku aktivitas gagal menentukan aktor yang relevan dan tepat untuk dilibatkan. Alih-alih keterlibatan publik, yang dilakukan terbatas pada sosialisasi program secara satu arah.[[8]](#footnote-8) Itu juga yang dilakukan untuk rencana pembangunan TTLSD.

Potensi ketidakadilan distributif pada warga terjadi karena imbas dari kerusakan ekologis dan kerugian yang langsung diterima seperti halnya pembebasan lahan, kehilangan pekerjaan, menurunnya jumlah tangkapan ikan dan udang (bagi nelayan) karena luas tangkapan berkurang dan nelayan harus melaut lebih jauh ke arah laut, tanah amblas dan rusaknya akses lingkungan dan berkurangnya sumur air tawar karena operasi alat-alat berat dan konstruksi infrastruktur TTLSD.[[9]](#footnote-9)

Pendekatan keadilan geografis sebenarnya menawarkan adanya pertimbangan sosial dan lingkungan fisik dalam konteks ruang.[[10]](#footnote-10) Nicholas Bloomley menyakini bahwa masalah keadilan geografis muncul bila kebijakan lingkungan diintepretasikan secara berbeda dalam jurisdiksi administratif yang sama. Kebijakan proyek TTLSD jelas telah dan menyebabkan ketidakadilan geografis di antara wilayah Kedungsepur Jawa Tengah. Tujuh kondisi berikut tercatat sebagai kondisi ketimpangan geografis terkait lokasi dan ruang akibat proyek pembangunan TTLSD : masalah kerusakan lingkungan di wilayah asal tanah urukan; perubahan arus dari pesisir Semarang ke pesisir Demak; ada 24 kelurahan dan 8 kecamatan di Kota Semarang dan Kabupaten Demak terdampak TTLSD; potensi kehilangan 46 hektar wilayah hutan mangrove; potensi kerusakan ekosistem pesisir; potensi kehilangan wilayah tambak nelayan; dan potensi perubahan struktur sungai di bagian hilir Kota Semarang

Kondisi-kondisi tersebut jelas akan memengaruhi kebutuhan dan layanan terhadap masyarakat antar-kota/kabupaten di dalam wilayah administratif yang sama, yaitu Jawa Tengah.[[11]](#footnote-11) Itu bukan berarti TTLSD hanya menjamin akses yang baik bagi kawasan industri di wilayah barat, seperti Kendal dan Mangkang, tetapi juga untuk wilayah lain di bagian tengah dan timur Jawa Tengah.

Berikut adalah peta distribusi keuntungan dan beban yang ditimbulkan oleh proyek TTLSD. Manfaat dan beban lingkungan proyek itu secara jelas terdistribusi pada kelompok berbeda mana saja. Bentuk-bentuk beban teridentifikasi lebih banyak diterima oleh warga pesisir, nelayan, petani tambak, dan pekerja informal lain terkait, serta seluruh komunitas pesisir. Bahkan, kelompok masyarakat pesisir perlahan namun pasti akan tersingkir dari tempat mereka karena tidak mampu bertahan dengan perubahan kondisi.

**Diagram 2.** Peta Distribusi Ketidakadilan Lingkungan Geografis Proyek TTLSD



Sementara itu, manfaat proyek TTLSD dengan mudah akan diterima dan diperoleh kelompok pemilik kuasa, modal, dan kelompok lain yang mempunyai akses terhadap sumber daya alam pesisir.

**Faktor Pengaruh Ketidakadilan Lingkungan TTLSD**

Uraian tentang ketidakadilan TTLSD di atas menjelaskan secara gamblang bahwa pembangunan proyek ini menyisakan banyak persoalan baik lingkungan, ekonomi dan sosial. Pemerintah harus melihat dan mengakui bahwa ada kelompok (kelompok) rentan yang akan menghadapi risiko lingkungan lebih besar di lokasi pembangunan TTLSD. Pemerintah pun tidak bisa mengabaikan begitu saja kelompok terdampak itu. Meskipun Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional mensyaratkan bahwa harus ada penanganan dan mitigasi risiko terhadap dampak sosial PSN, implementasinya masih jauh api dari panggang. Masyarakat dibiarkan menyelesaikan sendiri masalahnya.

Kebijakan membangun TTLSD tampaknya lebih dominan memperhatikan kepentingan pemilik modal dan pembangunan umum ketimbang kepentingan masyarakat pesisir dan wilayah-wilayah kecil, seperti Kabupaten Demak yang posisi tawarnya rendah lebih dibanding kelompok kompetitornya. Berikut adalah beberapa hal yang memperlihatkan bahwa wilayah pesisir utara Jawa Tengah digunakan sebagai ruang implementasi kuasa dan sejumlah kepentingan:

1. Jargon pertumbuhan dan pemerataan pembangunan yang ditunjukkan dengan argumentasi:
   1. TTLSD dianggap mampu menghubungkan pusat ekonomi dari berbagai Kawasan seperti Kawasan Industri Kendal, Mangkang dan Industri Candi di wilayah barat Semarang dengan Pelabuhan Tanjung Mas dan Kedungsepur (Kendal, Demak, Semarang dan Purwodadi) lainnya. Jalan tol memudahkan pengapalan produksi dari kawasan industri itu.
   2. TTLSD menjadi sarana untuk mempermudah akses tenaga kerja berpindah ke kawasan industri dan otomatis membantu pemerintah dalam menyediakan lapangan kerja bagi angkatan kerja Jawa Tengah dan Indonesia.
2. Investasi

Mendukung penempatan modal investor lokal dan asing, baik dalam infrastruktur maupun kegiatan ekonomi lainnya, yang terhubung oleh dan dengan TTLSD.

1. Pesisir utara Jawa Tengah adalah ruang implementasi kuasa dan kepentingan Pemerintah Pusat terhadap Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan Pemerintah Daerah Kedungsepur.
2. TTLSD merupakan wujud dominasi kepentingan penanganan rob Semarang terhadap Kabupaten Demak. Aktivitas di pesisir Semarang akan berdampak pada perubahan arus ke arah pesisir Demak. Dalam hal itu, TTLSD tentu akan membawa masalah baru bagi wilayah Demak.
3. Proyek TTLSD adalah bukti menguatnya kepentingan pemerintah dan industri terhadap kawasan pesisir.
4. Proyek TTLSD adalah bukti dominasi kepentingan pembangunan atas keberlanjutan ekosistem pesisir. Indonesia punya pengalaman yang relatif sama dalam pembangunan jalan tol Bali Mandara yang berdampak pada salinitas air tawar dan sedimentasi di Teluk Benoa.[[12]](#footnote-12)

Bila dicermati lebih lanjut, munculnya berbagai persoalan di atas dipicu oleh adanya relasi kuasa yang tidak seimbang. Kelompok marginal pesisir biasanya berada pada posisi yang sulit tatkala bernegosiasi dengan pemerintah dan pemilik modal terkait pemanfaatan sumber daya alam pesisir. Warga pesisir Jawa Tengah cenderung dianggap bukan kelompok penting dan layak diabaikan dari proses pengambilan kebijakan pembangunan proyek TTLSD. Hal tersebut lazim terjadi dalam proses pengambilan keputusan publik. David Harvey menyebut proses itu sebagai “*the negotiation and bargaining game*”.[[13]](#footnote-13) Demikian pula halnya dengan posisi tawar pemerintah daerah lebih lemah dibandingkan Pemerintah Pusat terkait pemanfaatan ruang untuk tujuan pembangunan. Bahkan, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah “didesak” untuk mengintegrasikan proyek TTLSD ke dalam rencana tata ruang ruang (RTRW) provinsi ini.

Dalam relasi kuasa seperti itu, ada semacam ‘dominasi’ kepentingan yang menyebabkan kelompok tertentu terpaksa mengikuti kepentingan kelompok lainnya. Menurut Michel Foucault, dalam kondisi tersebut bercokol dominasi kuasa kepentingan kelompok yang kuat terhadap kelompok yang lemah.[[14]](#footnote-14) Kelompok yang terakhir harus patuh pada kelompok yang pertama. Kondisi ini kemudian menempatkan kelompok yang lemah mau tidak mau harus menerima ketidakadilan lingkungan.

**Respons Terhadap Ketidakadilan Lingkungan**

Kelompok terdampak kerap bereaksi terhadap penggunaan ruang atau lahan di wilayah mereka. Reaksi tersebut dapat dikatakan merupakan bagian dari strategi yang reaktif atau adaptif. Namun, ada juga strategi yang dimaksudkan untuk menemukan jalan tengah di antara para pihak yang memanfaatkan ruang dengan tujuan berbeda. Peter Wenz, misalnya, mengusulkan bentuk kerja sama sosial “*the voluntary cooperation process”*[[15]](#footnote-15)untuk mengatasi persoalan ketidakadilan lingkungan. Para pihak bersedia duduk bersama membahas tindakan yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi risiko dan mengupayakan keadilan bersama. Sepintas cara itu bersifat utopia, karena dalam berkomunikasi sangat jarang para pihak bersedia menyimak suara pihak lainnya. Selalu saja ada yang mendominasi diskusi dengan berbagai alasan. Namun demikian, usulan Peter Wenz itu sesungguhnya cocok dalam konteks kehidupan sehari-hari masyarakat Indonesia yang konon lebih mengutamakan musyawarah untuk mufakat dalam mengambil keputusan.

Pada dasarnya, reaksi terhadap kondisi ketidakadilan adalah reaksi untuk menentang praktik kekuasaan yang hegemonik terhadap kelompok tertentu.[[16]](#footnote-16) Reaksi tersebut biasanya dilakukan setelah mendapat tekanan dari kelompok yang dominan. David Harvey menyebut reaksi semacam itu sebagai “*the politics of resistance*”.[[17]](#footnote-17)

Proyek TTLDS pun kerap mendapat reaksi keras dan penolakan warga setempat terhadap praktik kekuasaan atas ruang pesisir Semarang-Demak. Misalnya, kelompok-kelompok masyarakat di daerah Bedono yang menganggap proyek TTLSD hanya akan menenggelamkan wilayah mereka menuntut agar warga segera dipindahkan ke wilayah yang lebih aman. Untuk membangun dan menjaga semangat kelompok terhadap kondisi lingkungan yang makin memburuk, warga Bedono sepakat menamakan wilayah mereka dengan semboyan “Bangkit Bedono.” Istilah itu muncul setelah warga “menemukan” dan berhasil membudidayakan kerang dan kepiting sebagai sumber pendapatan baru yang dapat diandalkan akibat kondisi wilayah yang kian memburuk. Mereka membangun identitas baru wilayah untuk tujuan mempertahankan ruang hidupnya (ruang ekonomi, sosial dan budaya) sebagaimana ide yang ditawarkan oleh Edward Soja[[18]](#footnote-18) dan Henri Lefebvre[[19]](#footnote-19). Bahkan, mereka membangun koperasi bersama untuk saling membantu dan memperbaiki kondisi perekonomian sesama warga yang terpuruk.[[20]](#footnote-20)

Namun demikian, setelah sempat bereaksi terhadap ketidakadilan lingkungan, warga di beberapa wilayah terpaksa harus pindah ke tempat lain yang dianggap lebih baik. Ada di antara mereka membeli lahan di tempat tinggal yang baru. Ada juga warga Rejosari dan Tambaksari membangun di lahan lain yang difasilitasi yang dikuasai pemerintah. Banyak warga yang beralih pekerjaan, karena menjadi petambak dan nelayan tidak lagi menjanjikan. Para petambak terpaksa menjual tanah-tanah tambak mereka, karena air laut makin tinggi dan lahan air tawar tidak dapat ditanami lagi. Menurut mereka, keberadaan proyek TTLSD makin memparah kondisi lahan dan tambak mereka; kesempatan untuk menjual lahan adalah saat yang ditunggu-tunggu.[[21]](#footnote-21) Sementara itu, nelayan di wilayah Tambak Lorok mengatakan bahwa TTLSD akan memorakporandakan mata pencaharian mereka, karena infrastruktur proyek tol ini akan mempengaruhi peningkatan arus air laut di wilayah pesisir dan mereka terpaksa melaut lebih jauh.[[22]](#footnote-22)

Strategi adaptasi ditunjukkan oleh warga yang ingin tetap tinggal di lokasi lama dengan meninggikan lantai rumah untuk menyikapi kenaikan air laut akibat pembangunan TTLSD. Proyek TTLSD yang diyakini akan meningkatkan permukaan air laut di wilayah permukiman terkadang diterima oleh kaum perempuan sebagai kondisi yang mengharuskan mereka bekerja lebih banyak lagi untuk membersihkan rumah akibat banjir rob.[[23]](#footnote-23)

Respons terhadap TTLSD, baik berupa penolakan maupun adaptasi, yang dilakukan warga, sebenarnya dapat menjadi cikal-bakal untuk membangun gerakan lingkungan agar bersikap lebih kritis terhadap berbagai proyek yang menempatkan mereka pada posisi yang sulit. Terbangunnya sebuah gerakan masyarakat umumnya berawal dari tumbuhnya kesadaran pada diri dan kelompoknya yang terdampak proyek pembangunan tertentu. Kesadaran itu meningkat menjadi kesadaran kolektif dan mampu mengubah kebijakan pada tingkat yang lebih tinggi dan berpengaruh lebih luas.

**Penutup**

Proyek pembangunan TTLSD punya potensi dan telah melahirkan ketidakadilan distributif dan ketidakadilan prosedural. Peta distribusi keuntungan dan risiko menunjukkan adanya alokasi yang tidak adil. Kelompok-kelompok rentan di kawasan pesisir menanggung dampak lebih banyak dibanding manfaatnya. Ketidakadilan distributif terjadi karena ada kondisi yang tidak tercipta secara bersamaan dengan keadilan prosedural. Tidak didengarkannya suara publik dan tidak terpenuhinya kebutuhan masyarakat pesisir otomatis akan berpengaruh kuat pada keadilan distributif. Ketidakadilan lingkungan dan geografis terjadi karena ada semacam “dominasi” kekuasaan yang berlangsung di ruang pesisir utara Jawa Tengah. Beberapa faktor atau alasan dipakai untuk mengimplementasikan kuasa terhadap wilayah pesisir utara Jawa Tengah, yaitu tujuan pembangunan nasional, investasi, relasi pusat dan daerah, kepentingan Kota Semarang atas penanganan rob, dan dominasi sektor industri terhadap kawasan pesisir.\*\*\*

1. Lihat, <https://www.mongabay.co.id/2020/07/03/menyoal-proyek-tol-dan-tanggul-laut-semarang-demak/> (diakses 05 Agustus 2021). Lihat juga <https://www.tribunnews.com/regional/2021/04/29/proyek-tol-semarang-demak-abdul-untung-sukarman-buntung> (diakses 05 Agustus 2021); juga berita LBH Semarang <https://www.lbhsemarang.id/news/alihkan-dana-proyek-infrastruktur-tol-tanggul-laut-semarang-demak-unuk-dana-kemanusiaan-penggulangn-covid-1940500> (diakses 05 Agustus 2021); Surya Hadi Kusuma, Belinda Ulfa Aulia, dan Nida Farikha*,* “Identifikasi Permasalahan dalam Pengembangan Jalan Tol di Provinsi Jawa Timur”, dalam *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas*, Vol. 2, Sup. 2, Desember 2018, atau https://iptek.its.ac.id>jmaif>article>download; Triadhi Hidayat, Ircham, dan Veronica Diana Anis Anggorowati, “Analisis Dampak Keberadaan Jalan Tol Trans Jawa di Area Pemalang-Batang”, dalam *Equilib,* Vol. 1, No. 1, Maret 2020, hal. 111-119, atau <https://journal.itny.ac.id/index.php/equilib/article/view/1700> (diakses 5 Agustus 2021). [↑](#footnote-ref-1)
2. Bosman Batubara, *et al.,* *Malih Dadi Segoro: Krisis Sosial-Ekologis Kawasan Pesisir Semarang-Demak* (Yogyakarta: Lintas Nalar, 2020), hal. 82-92. [↑](#footnote-ref-2)
3. Amartya K Sen, *Development as Freedom* (New York: Anchor, 1999), hal. 4-5. [↑](#footnote-ref-3)
4. Para penggagas keadilan lingkungan seperti Agyeman, J., & Evans, B., Just sustainability: the emerging discourse of environmental justice in Britain, dalam Jurnal *The Geographical Journal*, *170*(2), 2004, hal. 154 - 164. Wenz, P., Environmental Justice, Albany, New York: State University (1988); Harvey, D., *Justice, nature and the geography of difference*. New Jersey: Blackwell Publishers Inc.,1996; Dobson, A., *Justice and the conception: Conception of environmental sustainability and dimensions of social justice*. Oxford University Press(1998); Bullard, R. D Environmental justice in 21st century: race still matters dalam Jurnal *The Phylon (1960-)*, *49*(3/4), 2001, hal. 151 - 171. Cutter, S. L., *Hazards, vulnerability and environmental justice,* United Kingdom: Earthscan, 2006, Walker, G., *Environmental justice: concepts, evidence, and politics*, Oxfordshire: Routledge, 2012 menempatkan berbagai perbedaan kelas sosial ini dalam indikator analisis untuk memetakan distribusi keuntungan dan risiko aktivitas terhadap lingkungan. [↑](#footnote-ref-4)
5. David Harvey, *Justice, Nature and the Geography of Difference* (MA: Black Publishers Inc., 1993), hal. 401. [↑](#footnote-ref-5)
6. Pernyataan beberapa warga yang dikumpulkan oleh para peneliti disebut dalam Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 110 -113 [↑](#footnote-ref-6)
7. Julian Agyeman dan Bob Evans, “Just Sustainability: The Emerging Discourse of Environmental Justice in Britain”*,* dalam *The Geographical Journal*, Vol.170, No. 2, Juni 2004, hal. 154-164. [↑](#footnote-ref-7)
8. Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 158-159. [↑](#footnote-ref-8)
9. Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 93-141. [↑](#footnote-ref-9)
10. Bloomley, N. K, “Law and the Local State: Enforcement in Action”, dalam *Transactions of the Institute of British Geographer*,Vol. 13, No. 2, 1988, hal. 199-210. [↑](#footnote-ref-10)
11. Alan M Hay, “Concept of Equity, Fairness and Justice in Geographical Studies”, dalam *Transactions of the Institute of British Geographer*,Vol. 20, No. 4, 1996, hal. 500-508. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ida Bagus Made Baskara Andika, Cecep Kusmana, I Wayan Nurjaya, “Dampak Pembangunan Jalan Tol Bali Mandara Terhadap Ekosistem Mangrove di Teluk Benoa Bali”, dalam *Journal of Natural Resources and Environmental Management,* Vol. 9, No. 3, 2018, hal. 641-657, atau dalam http://journal.ipb.ac.id/index.php/jpsl. [↑](#footnote-ref-12)
13. David Harvey, *Social Justice and the City* (Athens: Edward Arnold Ltd., 1973), hal. 78. [↑](#footnote-ref-13)
14. Michel Foucault, *-Power - Essensial Works of Foucault 1954-1984,* disunting oleh R H a. Others, Trans.; James D Faubion, Ed., Vol. 3 (London: Penguin Books, 2002), hal. 338 . [↑](#footnote-ref-14)
15. Peter S Wenz, *Environmental Justice* (Albany, New York: State University of New York Press, 1988), hal. 21. [↑](#footnote-ref-15)
16. Michel Foucault, “The Subject and Power”, dalam *Critical Inquiry*,Vol. 8, No. 4, 1982, hal. 777-795. [↑](#footnote-ref-16)
17. David Harvey, “Class Relations, Social Justice and the Politics of Identity”, dalam Michael Keith dan Steve Pile (*eds.*), *Place and the Politics of Identity* (Oxfordshire: Routledge, 1993), hal. 54. [↑](#footnote-ref-17)
18. Edward Soja, *Seeking Spatial Justice,* Minneapolis: the University of Minnesota Press, 2010, hal. 2. [↑](#footnote-ref-18)
19. Henri Lefebvre, *The Production of Space*, diterjemahkan oleh Donald Nicholson-Smith, Oxford, UK: Blackwell, 1991, hal. 68 – 70. [↑](#footnote-ref-19)
20. Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 123-124, 141. [↑](#footnote-ref-20)
21. Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 139. [↑](#footnote-ref-21)
22. Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 176. [↑](#footnote-ref-22)
23. Batubara, *Malih Dadi Segoro…,* hal. 173. [↑](#footnote-ref-23)