



LAPORAN AKHIR PENELITIAN AKSELERASI FISIP

SKIM RISET TERAPAN

JUDUL PENELITIAN

**MODEL RESOLUSI KONFLIK DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL PADANG-
PEKANBARU TRASE 4,2 KM SAMPAI DENGAN 36 KM**

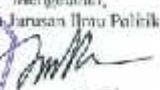
TIM PENGUSUL

Dewi Anggraini, S.IP.,M.Si NIDN : 0028108109	(Ketua Peneliti)
Wewen Kusumi Rahayu, S.AP.,M.Si NIDN : 0014058601	(Anggota)
Mhd. Fajri, S.IP., M.A	(Anggota)
Riri Sapitri No. Bp 1710832019	(Anggota Mahasiswa)
Tika Yuniarty No. Bp 1710832016	(Anggota Mahasiswa)

Surat Perjanjian Kerja : No.01/PL/SPK/PNP/FISIP-Unand/2021 Tanggal 2 Juni 2021

**JURUSAN ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2021**

**HALAMAN PENGESAHAN
PROPOSAL RISET TERAPAN FISIP UNIVERSITAS ANDALAS**

1	Judul Penelitian	: MODEL RESOLUSI KONEKSI DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL PADANG-PEKANBARU TRASE 4,2 KM SAMPAI DENGAN 35 KM
2	Ketua Peneliti	
	a. Nama Lengkap	: Dewi Anggraini, S.IP, M.Si
	b. NIDN	: 0028108109
	c. ID Sinta	: 6658081
	d. ID Google Scholar	: https://scholar.google.co.in/citations?user=7M5SPe4A/AAAAJ&hl=id
	e. Jabatan Fungsional	: Lektor
	f. Program Studi/Pak/PPS	: Ilmu Politik/FISIP
	g. Nomor HP	: 085271811756
	h. Alamat email	: dewianggraini_81@yahoo.com dewianggraini@sec.unand.ac.id
	Anggota Peneliti 1	
	a. Nama Lengkap	: Warwan Kurni Rahayu, S.AP, M.Si
	b. NIDN	: 0014058601
	c. Program Studi	: Administrasi Publik
	Anggota Peneliti 2	
	a. Nama	: Mhd. Fagri, MA
	b. NIDN	: -
	c. Program Studi	: Ilmu Politik
	Anggota Mahasiswa 1	
	a. Nama Lengkap	: Riri Sapitri
	b. No. Bp	: 1710832069
	c. Prodi/Pak/PPs	: Ilmu Politik
	Anggota Mahasiswa 2	
	a. Nama Lengkap	: Tika Yuniarty
	b. Program Studi	: Ilmu Politik
	c. No. BP	: 1710832016
3.	Lokasi Kegiatan	: Kota Padang dan Kabupaten Padang Pariaman
4.	Lama Penelitian Keseluruhan	: 6 (enam) Bulan
5.	Biaya Penelitian Keseluruhan	: Rp. 17.000.000,-
6.	Sumber Dana	: DIPA FISIP
	Mengetahui, Ketua Jurusan Ilmu Politik	Padang, 13 November 2021 Ketua Peneliti,
	 Dr. Indah Auli Putri, M.IP NIP. 198112072006042004	 Dewi Anggraini, S.IP, M.Si NIP. 198110282010122004
	Menyetujui, Kepala FISIP	
	 Dr. Azwar, M.Si NIP. 19712261993031001	

IDENTITAS DAN URAIAN UMUM

1. Judul Penelitian : MODEL RESOLUSI KONFLIK DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL PADANG-PEKANBARU TRASE 4,2 KM SAMPAI DENGAN 36 KM

2. Tim Peneliti :

No	Nama	Jabatan	Bidang Keahlian	Program Studi	Alokasi Waktu (Jam/minggu)
1	Dewi Anggraini, S.IP.,M.Si	Ketua	Politik Lokal dan Otonomi Daerah & Manajemen dan Resolusi Konflik	Jurusan Ilmu Politik	15 Jam
2	Wewen Kusumi Rahayu, S.AP.,M.Si	Anggota	Administasi Publik	Prodi Administrasi Publik	12 Jam
3	Mhd. Fajri, S.IP., M.A	Anggota	Ilmu Politik	Ilmu Politik	12 jam
3	Riri Sapitri	Anggota	-	Jurusan Ilmu Politik	10 Jam
4	Tika Yuniarty	Anggota	-	Jurusan Ilmu Politik	10 Jam

3. Objek Penelitian (jenis material yang akan diteliti dan segi penelitian):

Pembangunan Jalan tol Padang Pekanbaru diresmikan/*groundbreaking* oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 9 Februari 2018. Jalan tol Padang-Pekanbaru merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera dan menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Secara keseluruhan jalan tol Padang-Pekanbaru terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, seksi 2 Sicincin-Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Payakumbuh-Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4 Pangkalan-Bangkinang sepanjang 56 km, dan seksi 5 Bangkinang-Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total jarak kurang lebih 244 km. Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru ditargetkan akan beroperasi pada tahun 2023 dengan total investasi Rp. 78, 09 triliun. Akan tetapi dalam proses pembangunannya sampai saat ini masih banyak persoalan, salah satu persoalan yang memperlambat pembangunan jalan tol tersebut adanya penolakan pembebasan lahan dari berbagai elemen masyarakat adat di beberapa kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman. Trase 0-4,2 km sudah selesai tahapan konstruksinya. Pada saat ini sedang berlangsung proses pembebasan lahan dan proses konstruksi pada trase 4,2-36 km. Walaupun awalnya masyarakat yang dilewati trase ini menolak dalam pembebasan lahan dan penolakan tersebut diikuti dengan terjadinya konflik antara masyarakat dengan PT. Hutama Karya akan tetapi masyarakat pada akhirnya menerima pembebasan lahan tersebut dengan resolusi berbentuk kompensasi/sewa lahan, bukan pelepasan hak atas tanah ulayat mereka.

4. Masa Pelaksanaan

Mulai : Bulan Juli tahun: 2021

Berakhir : Bulan Desember tahun 2021

5. Usulan Biaya : **Rp. 17.000.000**

6. Lokasi Penelitian (lab/studio/lapangan)

Kota Padang

Kabupaten Padang Pariaman

7. Instansi lain yang terlibat (jika ada, dan uraikan apa kontribusinya) ; tidak ada

8. Temuan yang ditargetkan (penjelasan gejala atau kaidah, metode, teori, produk, atau rekayasa)

Secara khusus target dalam penelitian ini ditemukannya model resolusi konflik dalam pembangunan Jalan Tol Padang Pekanbaru Seksi 1 Padang Sicinci Trase 4,2 Km sampai dengan 36 Km. Dan secara umum model ini diharapkan menjadi rujukan dalam pembebasan dan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol pada seksi 2 sampai 5 yang melewati berbagai Kabupaten/Kota se Sumatera Barat

9. Kontribusi mendasar pada suatu bidang ilmu (uraikan tidak lebih dari 50 kata, tekankan pada gagasan fundamental dan orisinal yang akan mendukung pengembangan iptek)

Adanya model kebijakan yang dilahirkan oleh Pemerintah Daerah untuk melindungi hak-hak masyarakat local dalam kegiatan pembangunan berbasis kearifan lokal masyarakat setempat berdasarkan 'Adat Salingka Nagari Pusako Salingka Kaum'

10. Jurnal ilmiah yang menjadi sasaran (tuliskan nama terbitan berkala ilmiah internasional bereputasi, nasional terakreditasi, atau nasional tidak terakreditasi dan tahun rencana publikasi)

Jurnal Nasional Terakreditasi Sinta 2 yaitu Jurnal Politika: Jurnal Ilmu Politik Universitas Diponegoro Tahun 2021 dengan link :

<https://ejournal.undip.ac.id/index.php/politika/index>

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
IDENTITAS DAN URAIAN UMUM.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
RINGKASAN.....	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Permasalahan.....	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Urgensi Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1. <i>State of Art</i>	9
2.2. Penelitian yang telah dilaksanakan	14
2.3. Kerangka Teoritis	15
2.2.1. Konsep Konflik.....	15
2.2.2. Konsep Resolusi Konflik	15
2.4. Peta Jalan (<i>Road Map</i>) Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN	21
3.1. Tahapan Penelitian	21
3.2. Jenis Penelitian	21
3.3. Unit Analisis.....	21
3.4. Lokasi Penelitian	21
3.5. Teknik Pemilihan Informan.....	23
3.6. Teknik Pengumpulan Data	23
3.7. Teknik Analisa Data.....	23
3.8. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data	23

BAB IV BIAYA DAN JADWAL PENELITIAN.....	25
4.1. Anggaran Biaya	25
4.2. Jadwal Penelitian	25
DAFTAR PUSTAKA	26

LAMPIRAN-LAMPIRAN

1. Justifikasi Anggaran Penelitian
2. Susunan Organisasi tim peneliti dan pembagian tugas
3. Biodata ketua dan anggota tim pengusul
4. Surat pernyataan ketua dan anggota peneliti

RINGKASAN

Pembangunan Jalan tol Padang-Pekanbaru telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 9 Februari 2018. Secara keseluruhan jalan tol ini terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, setelah perubahan trase menjadi 36 km, seksi 2 Sicincin-Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Payakumbuh-Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4 Pangkalan-Bangkinang sepanjang 56 km, dan seksi 5 Bangkinang-Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total jarak 244 km. Pada saat ini sedang berlangsung proses pembebasan lahan dan proses konstruksi pada trase 4,2 - 36 km. Akan tetapi, dalam proses pembangunannya masih banyak persoalan, salah satu persoalan yang memperlambat pembangunan jalan tol tersebut adalah adanya penolakan dari berbagai elemen masyarakat adat di beberapa kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman terkait dengan pembebasan lahan. Oleh sebab itu, diperlukan keterlibatan semua pihak dalam upaya resolusi konflik, salah satunya yang memiliki kepentingan dalam persoalan tanah ulayat di Minangkabau tentu saja adalah masyarakat adat setempat. Tujuan penelitian ini untuk menjelaskan model resolusi konflik pembangunan jalan tol trase 4,2 km-36 km. Teori yang digunakan adalah konsep konflik dan resolusi konflik. Metode penelitian adalah kualitatif dengan studi kasus. Pemilihan informan dengan *purposive sampling* dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Berdasarkan temuan di lapangan ada beberapa model resolusi konflik dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Trase 4,2-36 km, yaitu negosiasi, fasilitasi dialog, mediasi dan kompensasi/sewa lahan

Kata Kunci : pembangunan, resolusi konflik, tanah ulayat

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada masa pemerintahan presiden Joko Widodo dan Jusuf Kalla periode 2014 – 2019, pembangunan telah gencar dilakukan, terutama pembangunan infrastruktur. Dalam rangka perwujudannya, dibutuhkan tanah sebagai wadah pelaksanaan pembangunan. Oleh karena itu, jalan keluar yang ditempuh adalah dengan mengambil hak-hak atas tanah. Tanah milik masyarakat sipil maupun swasta akan diupayakan untuk dapat dibeli atau diganti rugi jika lahan tersebut termasuk dalam area proyek pembangunan untuk kepentingan umum oleh Pemerintah. Kegiatan untuk memperoleh tanah dengan cara memberikan ganti kerugian dalam rangka pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum inilah yang kemudian disebut dengan pengadaan tanah. Namun seringkali dalam proses pengadaan tanah untuk kepentingan umum mengundang pro dan kontra. Pro dengan menyetujui dan mengikuti arahan Pemerintah, atau kontra dengan sikap mengelak atau tidak patuh terhadap aturan Pemerintah walaupun kebijakan tersebut untuk kepentingan orang banyak. Dalam mengatasi setiap konflik, dibutuhkan suatu langkah yang tepat dan adil untuk dapat mengakomodir pihak-pihak yang berkonflik agar dapat mencapai titik kesepakatan bersama yang adil bagi kedua belah pihak. Langkah tersebut dapat dilakukan dengan melakukan suatu pendekatan dengan cara dinegosiasikan melalui pihak ketiga. Proses Pengadaan Tanah dalam pembangunan untuk kepentingan publik pada umumnya akan penuh dengan masalah atau bersifat konfliktual. Hal ini disebabkan karena pada dasarnya, kepentingan umum selalu mengorbankan kepentingan pribadi, ditambah dengan ketersediaan tanah yang terbatas¹.

Bahkan di beberapa daerah, misal di Sumatera Barat pembebasan lahan untuk pembangunan seringkali menempuh jalan berliku dan penuh dengan konflik, kondisi ini disebabkan karena status tanah di Sumatera Barat adalah tanah ulayat milik kaum. Beberapa kasus konflik yang ditimbulkan oleh pembangunan, misalnya terjadinya konflik dalam pembangunan Pabrik PT. Semen Indonesia di Kecamatan Gunem Kabupaten Rembang,² pembangunan Perusahaan Tambang Pasir di Dusun Sungai Samak Kabupaten Belitung,³ dan

¹ Gatot Supriyanto. *Pelaksanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang Seksi II di Kelurahan Wonosari Kecamatan Ngaliyan Kota Semarang*. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jpgs/article/viewFile/14618/14142>. diakses tanggal 29 Januari 2021 Jam 14.30 WIB

² Hidayatullah dkk, Analisis Peta Konflik Pembangunan Pabrik Pt. Semen Indonesia Di Kecamatan Gunem Kabupaten Rembang, *Solidarity: Journal of Education, Society and Culture*, 5(1), 2016: 1-11.

³ Irwandi dan Endah R. Chotim, Analisis Konflik Antara Masyarakat, Pemerintah Dan Swasta (Studi Kasus Di Dusun Sungai Samak, Desa Sungai Samak, Kecamatan Badau, Kabupaten Belitung), *JISPO*. 7(2), 2017: 24-42.

pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto di Kabupaten Jombang.⁴ Permasalahan tersebut juga terjadi dalam pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru yang masih dalam proses pembebasan lahan dan tahap konstruksi.

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu faktor yang sangat penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperlancar konektivitas antar daerah-daerah sehingga dapat meningkatkan mobilitas aliran barang, jasa, dan orang. Meskipun dengan adanya jalan tol akan memberikan dampak positif, tak terkecuali dampak negatif yang ditimbulkan pembangunan jalan tol menjadi masalah dan berujung konflik antara masyarakat dengan pemerintah ataupun antara masyarakat dengan pihak ketiga. Adapun dampak negatif yang dirasakan oleh masyarakat seperti masyarakat akan kehilangan lahan pertanian, tempat tinggal, serta mata pencarian sebagai sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Jalan tol Padang-Pekanbaru merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera dan menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Secara keseluruhan jalan tol Padang-Pekanbaru terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, seksi 2 Sicincin-Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Payakumbuh-Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4 Pangkalan-Bangkinang sepanjang 56 km, dan seksi 5 Bangkinang-Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total jarak kurang lebih 244 km. Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru ditargetkan akan beroperasi pada tahun 2023 dengan total investasi Rp. 78, 09 triliun.⁵

Presiden Jokowi telah meresmikan proyek atau *groundbreaking* jalan tol ruas Padang-Sicincin pada tanggal 9 Februari 2018. Penugasan proyek ini dikerjakan oleh PT Utama Karya yang terbagi menjadi dua tahap yaitu tahap 1 Sta 0-4,2 km dan tahap 2 Sta 4,2-36,6 km. Tiga tahun setelah diresmikan, pembangunan jalan tol ini belum juga selesai dibangun karena ada persoalan dalam pembebasan lahan yang menimbulkan konflik antara masyarakat dengan pemerintah dan PT. Utama Karya. Awal munculnya konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin trase 0-4,2 km disebabkan oleh hasil penilaian dari tim appraisal yang tidak sesuai dengan harapan masyarakat karena jauh dibawah nilai NJOP. Tanah masyarakat dihargai dengan nilai Rp.32.00 – Rp.288.000 per

⁴ Ervan Wirawan, Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang, *Jurnal Politik Muda*, 6(1), 2017: 73 – 78.

⁵ Lihat Rilis PUPR #1 10 Februari 2018 SP.BIRKOM/II/2018/065, Diakses di (eppid.pu.go.id) pada tanggal 18 September 2020 Pukul 13:48.

meter⁶. Kemudian masyarakat Nagari Kasang mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Pariaman atas penolakan ganti kerugian yang telah ditetapkan oleh pemerintah, namun berdasarkan hasil putusan pengadilan nomor 32Pdt.G/2018/PN, pengadilan menolak gugatan tersebut. Walaupun pengadilan menolak gugatan tersebut, masyarakat Nagari Kasang tetap bersikeras menolak nilai ganti kerugian dan melakukan aksi demonstrasi di kantor Gubernur Sumatera Barat pada tanggal 23 Januari 2019. Akan tetapi hasil penilaian yang sudah ditetapkan oleh tim appraisal tersebut tidak bisa dirubah dan berbagai upaya yang sudah dilakukan oleh masyarakat maupun pemerintah daerah kabupaten dan provinsi maka masyarakat secara terpaksa harus menerimanya. Hal ini seperti disampaikan oleh Fakhriati selaku Asisten Administrasi Umum Kabupaten Padang Pariaman:

“Kami lakukan upaya mendorong masyarakat untuk melakukan gugatan ke pengadilan bahkan dimohon masyarakat untuk melakukan gugatan perdata umum, bahkan kami pemprov dan Pemkab sebagai tim persiapan melakukan berbagai inisiasi-inisiasi sampai memohon diskresi kepada presiden agar ditinjau kembali nilai yang dikeluarkan oleh tim appraisal. Tetapi permohonan diskresi kami tetap tidak dibalas sampai sekarang. Dengan sendirinya pada sta 4,2 mau tidak mau, suka tidak suka, karena metode penggantian dengan luas 35 hektar itu dengan cara konsinyasi ke pengadilan, saat ini hanya satu solusinya masyarakat harus menerima hasil penilaian yang dilakukan oleh tim appraisal”.⁷

Dengan adanya resolusi konflik melalui litigas dalam penyelesaian konflik pada trase 0-4,2 km, maka permasalahan dianggap selesai dan pembangunan konstruksi telah selesai dilakukan. Permasalahan yang sama juga terjadi dalam kelanjutan pembangunan pada trase 4,2-36,6 km. Dalam trase ini ada akan melewati 5 Kecamatan dan 15 Nagari yang ada di Kabupaten Padang Pariaman. *Pertama*, Kecamatan Batang Anai dengan 5 Nagari yaitu Nagari Kasang, Sungai Buluh, Sungai Buluh Selatan, Sungai Buluh Barat, Sungai Buluh Utara, dan Buayan. *Kedua*, Kecamatan Lubuk Alung dengan 5 Nagari yaitu nagari Singguling, Pasie Laweh, Balah Hilia, Lubuk Alung, dan Sikabu. *Ketiga*, Kecamatan Enam Lingkung yaitu Nagari Parik Malintang. *Keempat*, Kecamatan 2x11 Enam Lingkung dengan 2 Nagari yaitu Nagari Lubuk Pandan dan Sicincin. Dan *kelima*, Kecamatan 2x11 Kayu Tanam yaitu Nagari Kapalo Hilalang⁸.

⁶ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191209/45/1179175/proyek-tol-padangsicincin-lambatnya-pembebasan-lahan-karena-masalah-harga>

⁷ Wawancara dengan fakhriati selaku asisten administrasi umum kabupaten padang pariaman di kantor bupati padang pariaman pada tanggal 1 desember 2020.

⁸ <https://www.harianhaluan.com/news/detail/111938/ini-5-kecamatan-di-sumbar-yang-bakal-dilalui-tol-padangpekanbaru-tahap-II>

Dari beberapa nagari yang dilewati, Nagari Sungai Abang, Nagari Sicincin dan Nagari Lubuk Alung menolak trase pembangunan jalan tol tersebut⁹, karena dinilai merugikan masyarakat setempat, karena lahan yang akan dilewati merupakan lahan produktif dan padat pemukiman, ada sebanyak 246 rumah penduduk dan beberapa fasilitas umum antara lain satu bangunan sekolah dasar, satu puskesmas, dan satu unit masjid, serta terdapat sawah produktif di atas tanah ulayat nagari setempat.¹⁰ Keberatan masyarakat Nagari Sicincin membuat seluruh elemen masyarakat ikut terlibat untuk menyelesaikan konflik tersebut seperti para perantau di luar Sumbar dan ninik mamak dengan meminta pemindahan trase jalan tol kepada pemerintah dan mau menyerahkan lahan tidur atau lahan kosong untuk pembangunan jalan tol yang tidak akan merugikan masyarakat. Pemerintah Nagari Lubuk Alung juga berupaya untuk menyelesaikan masalah pembebasan lahan dengan membentuk tim percepatan penyelesaian pembangunan jalan tol¹¹

Dengan banyaknya penolakan yang datang dari berbagai elemen masyarakat setempat, maka Gubernur Sumbar mengambil kebijakan dengan mengalihkan trase jalan tol Padang Pekanbaru. Penentuan lokasi 2, Padang-Sicincin dari yang awalnya hanya 31 km setelah dialihkan trasenya menjadi 36,16 km. Relokasi trase dipilih agar proses pembangunan dapat berjalan sesuai dengan target yang telah ditentukan. Pengalihan trase tersebut juga diambil untuk mempertimbangkan masyarakat setempat yang menyatakan bahwa tanah pembangunan tersebut merupakan tanah pusaka dan produktif sehingga Pemerintah Provinsi Sumbar memilih relokasi trase. Penentuan trase ini berdasarkan SK Gubernur Nomor 62-02-56-2020 tentang Penetapan Lokasi Pengadaan Tanah Jalan Tol Ruas Padang-Pekanbaru¹².

Dengan adanya relokasi trase, ternyata pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru trase 4,2-36,16 km masih mendapat penolakan dari masyarakat yang ada di nagari yang akan dilewati oleh trase tersebut. Misal Korong Pincuran Tujuh yang sampai sekarang menolak, bahkan lahanya belum diukur sampai sekarang. Ada juga Nagari Kapalo Hilalang, masyarakat awalnya juga menolak, karena tanah yang akan dilewati adalah tanah ulayat pusako tinggi yang tidak bisa diperjualbelikan. Nagari Parit Malintang awalnya juga

⁹ <https://properti.kompas.com/read/2020/01/21/171515721/ditolak-warga-trase-tol-padang-sicincin-dibangun-lebih-panjang>

¹⁰ Lihat Warga Sicincin-LA Tolak Trase Tol, Diakses di (harianhaluan.com) pada tanggal 18 September 2020 Pukul 22:21.

¹¹ Lihat Masyarakat Dan Perantau Sicincin Ramai Tolak Jalan Tol, Diakses Di (Fajarsumbar.Com) Pada Tanggal 26 Januari 2021 Pukul 23:22.

¹² <https://padek.jawapos.com/sumbar/28/05/2020/tol-sumatera-barat-dikebut-irwan-prayitno-gerbang-ekonomi-untuk-rakyat/>

menolak, akan tetapi seiring dengan terjadinya kesepakatan dengan pihak Utama Karya, akhirnya menerima dan setuju dengan model penyelesaian yang ditawarkan oleh PT. Utama Karya yang berbentuk sewa lahan masyarakat sebelum adanya ganti rugi yang disepakati dari pihak PUPR sebagai strategi percepatan pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin, seperti yang terjadi pada pembangunan jembatan di Nagari Parit Malintang.¹³

Konflik yang terjadi pada Sta 4.2-36,6 disebabkan oleh adanya penolakan yang dilakukan oleh masyarakat karena tidak setuju dengan uang ganti rugi trase yang telah ditetapkan. Sehingga dilakukanlah berbagai macam upaya agar konflik dapat diselesaikan dan pembangun bisa dilanjutkan kembali. Ada satu hal yang menarik dalam penyelesaian konflik di trase 4,2-36,16 km ini. Ada kebijakan yang disepakati oleh para pihak dalam bentuk sewa lahan yang dilakukan oleh PT. Utama Karya kepada masyarakat pemilik lahan, sewa ini dilakukan selama belum ada kesepakatan pelepasan hak atas lahan kepada pemerintah. Sewa ini dibayarkan sekali 6 bulan kepada masyarakat pemilik lahan dengan jumlah yang bervariasi dan selanjutnya bisa diperpanjang kembali. Jumlah sewa ini juga tergantung kesepakatan antar pihak yang berkepentingan, dan masing-masing pemilik lahan mendapatkan jumlah kompensasi dalam bentuk sewa yang berbeda-beda. Hal ini menarik mengingat masyarakat Sumatera Barat adalah masyarakat yang homogen secara adat dan budaya akan tetapi memiliki cara penyelesaian konflik yang berbeda satu dengan yang lainnya.

1.2. Permasalahan

Dalam catatan *Bisnis*¹⁴ sejauh ini pada trase 0 sampai dengan 4,2 kilo meter secara hukum sudah dikuasai negara. Namun, lanjutannya pada trase 4,2 sampai dengan 36 kilo meter sebagian dari pemilik lahan masih keberatan dengan nilai ganti rugi. Polemik pembebasan lahan masih menjadi kendala utama dalam melanjutkan pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru, hingga kini pengerjaan di sesi 1 Padang Sicincin pada trase 4,2-36 kilo meter belum juga terlaksana pembangunannya secara maksimal¹⁵. Hingga hari ini

¹³ Lihat Dukung Terus Pembangunan Jalan Tol Diakses Di (Posmetropadang.Co.Id) Diakses pada tanggal 27 Januari 2021 Pukul 01:38.

¹⁴ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200121/45/1192419/begini-perkembangan-tol-padangsicincin-setelah-tersendat-2-tahun> diakses 30 Januari 2021 jam 15.30 Wib

¹⁵ <https://languam.id/polemik-tol-padang-pekanbaru-pengamat-negara-sedang-memperlihatkan-kekuasaan>, diakses 27 Januari 2021 jam 13.30 wib

perkembangan pembangunan jalan tol masih 18% proses konstruksi dan 11% pengadaan lahan (termasuk jalan akses)¹⁶.

Berbagai macam penyelesaian konflik telah diterapkan di beberapa nagari yang dilewati oleh trase jalan tol Padang-Sicincin, namun masih saja terdapat penolakan trase dari masyarakat setempat. Salah satu nagari yang masih menolak trase pembangunan jalan tol adalah Nagari Kapalo Hilalang. Konflik yang terjadi di Nagari Kapalo Hilalang disebabkan oleh masyarakat mengklaim bahwa tanah tersebut adalah tanah ulayat mereka dan mereka khawatir akan hilangnya akses terhadap tanah tersebut apabila digunakan untuk pembangunan jalan tol. Upaya penyelesaian konflik telah dilakukan melalui mediasi diantara kedua belah pihak yaitu masyarakat dari pihak yang menolak dengan pihak penyelenggara jalan tol. Mediator dalam konflik tersebut adalah pihak kepolisian, dalam hal ini Polda Sumatera Barat.

Akan tetapi dari beberapa nagari yang masuk dalam trase pembangunan jalan tol sudah ada yang sepakat untuk menyewakan lahan mereka ke PT. Hutama Karya, di mana akan dibayarkan sewanya per 6 (enam) bulan dan setelah bisa diperpanjang lagi sebelum di temukan penyelesaian dalam pelepasan hak terhadap tanah tersebut. Dari data awal terlihat bahwa harga sewa tersebut tidak sama antara satu nagari dengan nagari lainnya atau antara satu pemilik dengan pemilik lainnya. Dari data awal juga terlihat bahwa penyelesaian konflik yang dilakukan oleh nagari-nagari yang dilewati oleh trase jalan tol Padang-Sicincin berbeda-beda. Oleh sebab itu, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana model resolusi konflik dalam pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru seksi 1 Padang Sicincin Trase 4,2 sampai dengan 36 kilo meter?

1.3. Tujuan penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk : Menemukan dan menjelaskan model resolusi konflik dalam pembangunan jalan Tol Padang Pekanbaru seksi 1 Padang Sicincin pada trase 4,2-36,15 km

¹⁶ <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4960935/sudah-18-proyek-tol-padang-sicincin-dikebut> diakses tanggal 30 Januari 2021 jam 16.00 wib

1.4. Urgensi Penelitian

Pada banyak kasus, pembangunan infrastruktur seringkali berbarengan dengan kekerasan yang dilakukan oleh pihak-pihak tertentu, terutama pihak pemilik modal dengan melibatkan aparat di daerah. Pada kasus penolakan pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru seksi 1 Padang Sicincin sejauh 36 kilo meter antara 5 (lima) Kecamatan dengan pemerintah dan PT. Hutama Karya bersumber dari rendahnya ganti rugi tanah masyarakat yang termasuk dalam trase, kondisi ini diperparah dengan status tanah masyarakat tersebut adalah tanah ulayat pusaka tinggi yang dalam konsep kepemilikan masyarakat Sumatera Barat adalah kepemilikan komunal dan secara adat dan budaya tidak bisa diperjualbelikan secara bebas. Sehingga kondisi ini tentu saja akan menyulitkan pelaksanaan pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru tersebut.

Oleh sebab itu, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan dengan pertimbangan sebagai berikut :

1. Penelitian ini menjadi penting untuk melihat rekonstruksi atau menggambarkan ulang proses pengadaan tanah untuk pembangunan Tol Padang Pekanbaru seksi 1 Padang Sicinci pada trase 4,2-36,15 km. Apakah proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol tersebut sudah sesuai dengan regulasi yang ada atau ada sesuatu yang bertentangan dengan aturan yang ada, terutama dalam perubahan seksi 2 trase Padang Sicincin yang awalnya sejauh 30 kilo meter kemudian dirubah trase sehingga menjadi 36 kilo meter
2. Penelitian ini menjadi penting sebagai rujukan bagi peneliti lainnya yang melakukan penelitian terkait dengan penyelesaian konflik dalam pembangunan terutama dalam pengadaan tanah sehingga dengan melakukan penelitian ini peneliti berharap dapat menemukan model resolusi konflik dalam pembangunan jalan Tol Padang Pekanbaru seksi 1 Padang Sicincin pada trase 4,2-36,15 km
3. Penelitian ini menjadi penting untuk menjelaskan prosedur negosiasi dan mediasi pengadaan tanah, sumber dana, kendala-kendala, solusi, serta faktor yang mendukung tercapainya negosiasi dan mediasi dalam upaya resolusi konflik pengadaan tanah bagi pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru, karena di seksi 3 Payakumbuh Panggkalan saat sekarang juga terjadi penolakan dari beberapa nagari yang tanah ulayat mereka terkena jalur pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru

Hasil dan luaran riset ini diharapkan mendukung Rencana Induk Penelitian (RIP) Universitas Andalas, terutama dalam pengembangan tema penelitian terkait dengan hukum, politik dan civil society. Secara khusus luaran penelitian ini akan berguna dalam

pengembangan implementasi kebijakan desentralisasi politik agrarian dan lingkungan. Tabel berikut akan menjelaskan luaran yang ditargetkan dan lamanya penelitian ini akan dilakukan.

Tabel 1. Rencana target Capaian Tahunan

No	Jenis Luaran		Wajib	Tambahan	Indikator Capaian		
	Kategori	Sub Kategori			TS 1	TS 2	TS 3
1	Artikel ilmiah dimuat di jurnal	<i>Submitted</i> artikel jurnal Terindeks scopus	V		V		
2	Artikel dimuat di prosiding	Inyernational terindeks		V	V		
3	<i>Invited Speaker</i> dalam temu ilmiah	Nasional		V	V		
4	HKI	Hak cipta	V		V		
4	Draf Bahan Ajar		V	V			

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 State of the art

Pada dasarnya penelitian ini termasuk pada kajian-kajian mengenai konflik politik dalam pengelolaan Sumber Daya Alam (SDA). Politik pengelolaan SDA didasarkan pada pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia yang lebih dikenal dengan Hak Menguasai Negara (HMN). Hak Menguasai Negara berkaitan dengan kegiatan Negara dalam merumuskan kebijakan (*beleid*), melakukan pengaturan (*regelendaad*), melakukan pengurusan (*bestuursdaad*), melakukan pengelolaan (*beheersdaad*) dan melakukan pengawasan (*toezichtoundendaad*). Dalam konteks pengelolaan SDA ini maka pengaturan terbarunya di atur dalam UU No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Dari penelusuran peneliti, sejauh ini ada beberapa penelitian terkait dengan konflik dan kekerasan dalam pengelolaan sumber daya alam, termasuk konflik dalam pembangunan infrastruktur terutama dalam pembangunan jalan tol, di antaranya penelitian Sulastriono¹⁷. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa Resolusi konflik pada pengelolaan sumber daya alam dianggap berdasar kepada pranata adat ketika suatu konflik diselesaikan melalui sistem peradilan adat didalam sebuah forum dengan menerapkan norma-norma adat. Pemerintah, masyarakat hukum adat, dan pihak swasta harus serius dalam memberdayakan lembaga-lembaga adat. Keseriusan pemerintah terhadap pengakuan institusi adat diuraikan dalam undang-undang. Keseriusan masyarakat hukum adat ditunjukkan dengan menerima secara kritis dan hati-hati berbagai nilai baru yang baik untuk memperkuat kehidupan sosial masyarakat selanjutnya. Posisi dan status anggota masyarakat adat tidak hanya sebagai penerima pasif budaya lokal, tetapi juga sebagai aktor, pencipta, dan agen inovator dari lembaga adat. Anggota masyarakat hukum adat sebagai subjek aktif melakukan inovasi dan revitalisasi dari lembaga adat agar dapat menyesuaikan dengan perkembangan zaman. Keseriusan pihak swasta diwujudkan dalam bentuk kesediaan untuk berkonsultasi dengan masyarakat hukum adat untuk memahami perasaan hati dan kesediaan anggota masyarakat hukum adat.

Ada juga penelitian Annisa Sakinah¹⁸. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa bentuk konflik dalam konflik rencana pembangunan jalan tol tengah kota Surabaya adalah termasuk konflik antar kelompok, dimana kelompok-kelompok yang terlibat adalah kelompok yang

¹⁷ Sulastriono. *Penyelesaian Konflik Pengelolaan Sumber Daya Alam Berbasis Pranata Adat*. Jurnal Media Hukum Vol 21 No 2 Desember 2014

¹⁸ Annisa Sakinah. *Studi Deskriptif Tentang Model Resolusi Konflik Dalam Rencana Pembangunan Jalan TolTengah Kota Surabaya*. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik Volume 3 Nomor 3 Sepetember-Desember 2015

berkaitan secara hierarki yaitu antara masyarakat pinggir rel Surabaya, pihak legislatif, dan pihak eksekutif. Konflik disebabkan karena penolakan pembangunan tol tengah kota oleh masyarakat pinggir rel Surabaya yang didukung oleh pemerintah kota. Dinamika konflik yang terjadi di dalamnya diawali dari situasi perbedaan persepsi dan diakhiri dengan keluarnya Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 67 Tahun 2012 tentang Rencana Aligment Koridor Jalan Lingkar Luar Timur Kota Surabaya. Hubungan pemerintah kota cenderung berada di pihak masyarakat pinggir rel Surabaya. Sebab masyarakat pinggir rel Surabaya melakukan tindakan frontal yang menekan pemerintah apabila terjadi pembangunan Tol Tengah Kota Surabaya. Sementara pemerintah kota tidak berada di pihak DPRD Kota Surabaya

Berikutnya juga ada penelitian Andriawan Kusuma¹⁹. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa pembangunan jalan tol Trans Sumatera ruas Bakauheni-Terbanggi Besar paket II saat ini menimbulkan ketidak jelasan penghitungan ganti rugi terhadap tanah-tanah sisa, hingga terjadi pengalih fungsian lahan dari tanah sisa yang terkena dampak pembangunan tersebut. Tanah sisa yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sisa dari tanah yang sudah diganti rugi oleh instansi yang membutuhkan tanah, dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat namun masih meninggalkan permasalahan yang hingga sampai saat ini belum terselesaikan. Permasalahan dalam penelitian ini berkaitan dengan dasar dan proses penyelesaian ganti rugi terhadap tanah sisa yang kehilangan fungsi sosial dan nilai ekonominya pada pembangunan JTTS Ruas Bakauheni-Terbanggi Besar. Upaya yang harus dilakukan oleh masyarakat terhadap tanah sisa yang kehilangan fungsi sosial dan nilai ekonominya pada pembangunan JTTS Ruas Bakauheni-Terbanggi Besar. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dan yuridis empiris. Penelitian ini dilaksanakan di Desa Serdang Kecamatan tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan. Bertujuan. Penelitian ini menggunakan pendekatan masalah hukum normatif (penelitian hukum kepustakaan). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tanah sisa dapat diklasifikasikan berdasarkan peruntukannya yaitu, pertanian/perkebunan, pemukiman dan tempat usaha yang dikategorikan menjadi 2 (dua) berdasarkan jenis kerugian yang dialami oleh pihak yang berhak yaitu: kerugian ekonomi dan kerugian sosial. Diamana kerugian ekonomi dapat dimintakan ganti kerugian berupa uang sedangkan kerugian sosial dapat diberikan akses jalan menuju tanah sisa sehingga tanah sisa yang kehilangan fungsi sosialnya

¹⁹ Andriawan Kusuma. *Ganti Rugi Tanah Sisa Pada Pembangunan Jalan Tol Bakahuni-Terbanggi Besar Akibat Hukum dan konflik Pertanahan*. Jurnal Cepalo Volume 3 Nomor 1 Januarai-Juni 2019

akan hidup dan nilai ekonomi tanah sisa tersebut tidak akan menurun sehingga tidak akan mengalami kerugian ekonomi

Ada juga penelitian Miftah Urrahmi, Nora Eka putri²⁰. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa anajemen konflik pengadaan tanah pembangunan jalan tol ruas Padang Sicincin dilakukan dengan beberapa tahap. Tahap pertama yaitu pengenalan, pembangunan jalan tol pernah diberikan sosialisasi oleh Pemerintah Daerah kepada masyarakat akan tetapi masih belum maksimal. Tahap kedua adalah diagnosis, pembangunan jalan tol menyebabkan konflik dimana asal mulanya adalah harga tanah masyarakat ditakar terlalu rendah oleh Pemerintah, tanah ulayat, sertifikat ganda, dan masyarakat belum menerima ganti rugi akan lahan mereka. Tahap ketiga yaitu menyepakati solusi dimana solusi agar konflik dapat diselesaikan. Tahap keempat adalah pelaksanaan, solusi yang telah disepakati dan dilaksanakan. Dan tahap kelima adalah tahap evaluasi, setelah solusi dilaksanakan, konflik akan reda ataupun akan bertambah tergantung cara mereka mengimplementasikannya dan tahap ini digunakan agar tidak terjadi hal serupa dimasa mendatang, meskipun terjadi pihak-pihak yang sudah mengetahui solusi ini dapat mengatasinya dengan cepat agar tidak berlarut-larut. Akan tetapi penyebab utama adalah belum dilakukannya pemberian ganti rugi atas tanah masyarakat yang digunakan untuk pembangunan jalan tol. Dimulai dari panjang 0-150 yang sudah selesai dilakukan konstruksi, belum juga diberikan ganti rugi dan kini dilanjutkan dari panjang 150-4,2 km belum dibangun karena masih berkonflik karena masyarakat menolak pembangunan. Pembangunan jalan tol ini akan melahirkan dampak positif dan negative. Dampak positif adalah baik bagi para pedagang karena dapat meningkatkan harga jual sayuran yang akan mereka jual lagi ke pasar, ataupun bagi masyarakat yang bekerja di luar kota sehingga dapat menghemat waktu. Lain halnya dampak negative yang akan dirasakan oleh masyarakat adalah terjadinya penurunan perekonomian masyarakat yang awalnya mereka dapat berjualan di tepi jalan Sicincin kini tidak bisa lagi karena pembangunan ini, pemukiman masyarakat lokasi jalan tol yang juga akan terdampak baik bagi lahan mereka maupun jalan yang mereka gunakan sehari-hari. Adakalanya jalan tol tidak semua kendaraan dapat menggunakannya, melainkan hanya kendaraan roda 4 dan yang memiliki kapasitas cc yang tinggi yaitu lebih dari 1.500cc. Menurut masyarakat pembangunan jalan tol Padang-Sicincin akan membuat perekonomian masyarakat akan bertambah mati, dan mengenai *rest area* yang dijanjikan Pemerintah akan didirikan di titik sepanjang jalan tol masih hanya wacana Pemerintah yang

²⁰ Miftah Urrahmi, Nora Eka Putri. *Manajemen Konflik Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan tol Padang Sicincin*. Jurnal Mahasiswa Ilmu Administrasi Publik (JMIAP). Volume 2 Nomor 2 Tahun 2020

menjadi iming-iming yang akan diutarakan kepada masyarakat agar pembangunan jalan tol ini disetujui oleh masyarakat secara keseluruhan.

Kemudian penelitian Ervan Wirawan²¹. Dari hasil penelitian di dapatkan bahwa pembangunan jalan tol Jombang-Mojokerto merupakan pembangunan untuk mempermudah mobilitas kendaraan dari tempat ke tempat yang lain. Pembangunan jalan tol ini sudah sangat berlarut-larut terjadi karena adanya konflik antara warga dengan panitia pembebasan tanah. Permasalahannya ialah warga tidak mengizinkan tanahnya untuk dibebaskan karena adanya ketidaksepakatan harga ganti rugi yang diberikan. Pemberian ganti rugi juga sudah diatur dalam ketetapan kementerian keuangan, yakni sesuai anggaran yang telah direncanakan oleh pemerintah. Penelitian menggunakan metode kualitatif. Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang digunakan dengan studi pustaka, observasi, dan wawancara mendalam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa konflik terjadi disebabkan ketidaksepakatan ganti rugi tanah antara warga dengan panitia pengadaan tanah. Analisis menggunakan perpektif konflik Ralf Dahrendolf yang melihat bahwa wewenang dan posisi dalam warga Desa Watudakon antara panitia pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Jombang-Mojokerto memiliki perbedaan

2.2. Penelitian yang telah dilaksanakan

Penelitian ini merupakan lanjutan dari 6 (enam) penelitian yang telah peneliti lakukan sebelumnya, yaitu :

- a. Penelitian tahun 2016 tentang Optimalisasi penerapan politik pengelolaan sumber daya alam terhadap potensi konflik tambang emas ilegal di Kabupaten Sijunjung yang telah dimuat dalam Proceeding Seminar Nasional II FISIP Unand ISBN : 978-602-71540-6-3
- b. Penelitian tahun 2016 tentang Respon Pemerintahan Daerah Terhadap Aktivitas Tambang Emas Ilegal Di Kabupaten Sijunjung Pasca Dikeluarkannya UU No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah yang dipresentasikan pada Semnas III FISIP tanggal 10 Mei 2017
- c. Proses Peralihan Kewenangan Bidang Pertambangan Mineral Dan Batubara Serta Implikasinya Terhadap Pelaksanaan *Good Mining Practice* Di Provinsi Sumatera Barat yang telah dimuat dalam Jurnal Pembangunan Nagari Balitbag Provinsi Sumatera Barat ISSN : 2527-6387 (online) Volume 2 Nomor 2 Edisi Desember 2017 dan sudah

²¹ Ervan Wirawan, Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang, *Jurnal Politik Muda*, 6(1), 2017

dipresentasikan pada Seminar Internasional ICCE (*international Conference on Civic Education*) tanggal 2-5 Oktober 2017

- d. Penyusunan Rencana Reklamasi Lahan Pasca Tambang Untuk Konservasi Dan Usaha Produktif Bagi Masyarakat Penambang Di Jorong Bukik Malintang Dan Jorong Rantau Jambu Nagari Koto Tuo Kabupaten Sijunjung yang sudah dipresentasikan pada Konfrensi Nasional Klaster dan Hilirisasi Riset Berkelanjutan III pada Bulan Desember 2017 dan sudah diterbitkan pada Jurnal Agrotropical Vol 7 Nomor 2 Desember 2017 dengan ISSN : 1829-8656
- e. Penerapan *Good Mining Practice* Pada Pertambangan Emas PT. Inexco Jaya Makmur (Ijm) Pasca Lahirnya Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Sudah dipresentasikan pada Konfrensi Nasional Klaster dan Hilirisasi Riset Berkelanjutan IV pada Bulan Desember 2018 dan sudah di akan dimuat dalam e-proceeding FISIP Reseach Day tahun 2019
- f. Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Nagari Tentang Reklamasi Lahan Pasca Tambang Di Nagari Koto Tuo Kecamatan IV Nagari Kabupaten Sijunjung dan telah diterima dan akan dimuat dalam Jurnal Warta Andalas Volume 25 Edisi ke 4 Desember 2018
- g. Pola Konflik Pertambangan di Sumatera Barat (kasus Kabupaten Solok dan Pasaman) telah diseminarkan dalam Konfrensi Nasional Klaster dan Hilirisasi Riset Berkelanjutan VI pada Bulan Desember 2020

2.3. Kerangka Teoritis

2.3.1. Konsep konflik

Konflik adalah pertentangan antara dua belah pihak atau lebih yang berawal dari persepsi yang berbeda tentang suatu kepentingan atau hak milik yang dapat menimbulkan akibat bagi keduanya. Konflik juga diartikan sebagai persepsi mengenai perbedaan kepentingan (*perveived divergence of interest*) atausuatu kepercayaan bahwa aspirasi pihak pihak yang berkonflik tidak tercapai secara simultan”. (Pruit & Rubin, 2004: 10).

Konflik juga didefenisikan sebagai proses pertentangan yang diekspresikan di antara dua pihak atau lebih yang saling tergantung mengenai objek konflik, menggunakan pola prilaku dan interaksi konflik yang menghasilkan keluaran konflik²².

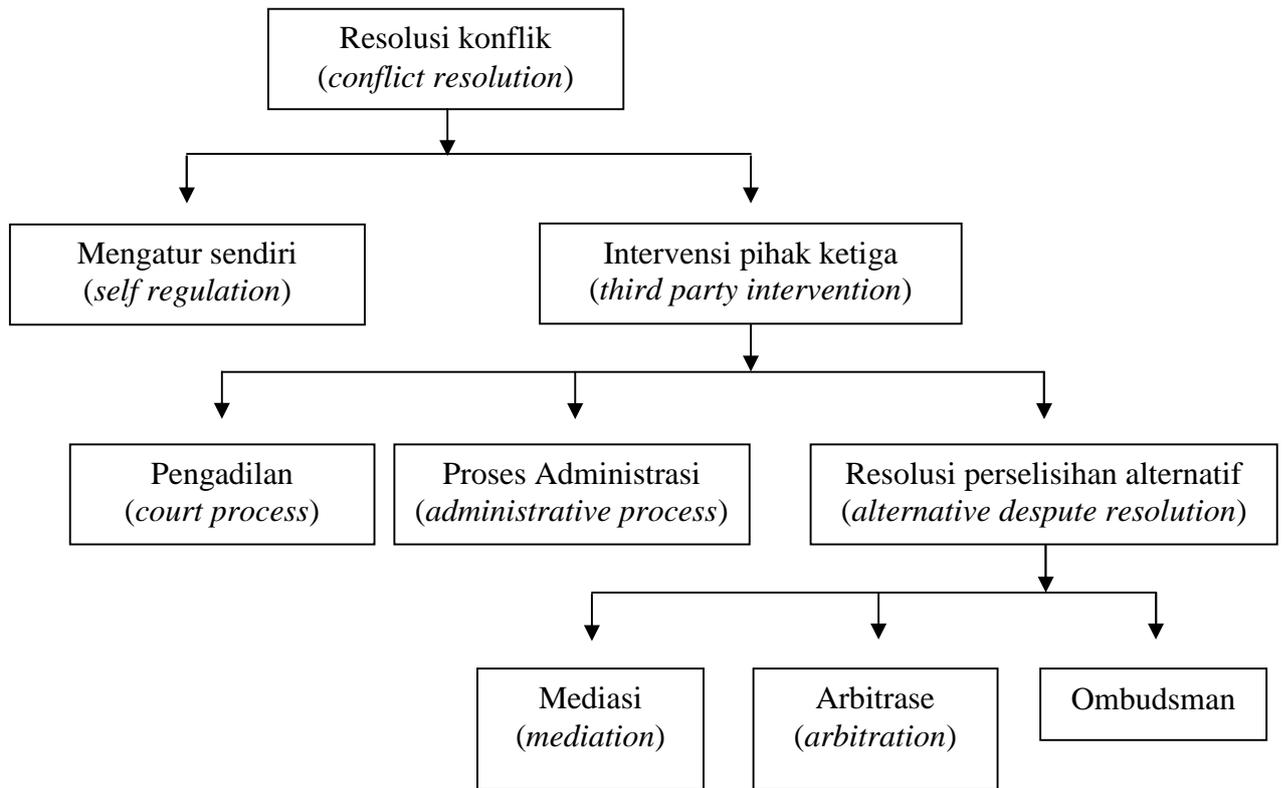
²² Wirawan. 2010. Konflik dan Manajemen Konflik: Teori, Aplikasi dan Penelitian. Jakarta : Salemba Humanika, hal 5

2.3.2. Resolusi Konflik

Resolusi konflik adalah proses untuk mencapai keluaran konflik dengan menggunakan metode resolusi konflik. Metode resolusi konflik adalah proses manajemen konflik yang digunakan untuk menghasilkan keluaran konflik. Metode resolusi konflik bisa dikelompokkan menjadi pengaturan sendiri oleh pihak-pihak yang terlibat konflik (*self regulation*) atau melalui intervensi pihak ketiga (*third party intervension*). Resolusi konflik melalui pengaturan sendiri terjadi jika para pihak yang terlibat konflik berupaya menyelesaikan sendiri konflik mereka. Sedangkan intervensi pihak ketiga terdiri atas : *pertama*, resolusi melalui pengadilan, *kedua*, proses adminitrasi. *Ketiga*, resolusi perselisihan alternatif. Berikut diuraikan mengenai diagram metode resolusi konflik²³ :

²³ Ibid, hal 177-222

Gambar 2 : Metode resolusi konflik (Wirawan,2010)



2.3.2.1. Mengatur Sendiri (Self Regulation)

Dalam metode resolusi konflik pengaturan sendiri, pihak-pihak yang terlibat konflik menyusun strategi konflik dan menggunakan taktik konflik untuk mencapai tujuan terlibat konfliknya. Pihak-pihak yang terlibat konflik saling melakukan pendekatan dan negosiasi untuk menyelesaikan konflik dan menciptakan keluaran konflik sesuai dengan yang diharapkan. Pola interaksi konflik tergantung pada keluaran konflik yang diharapkan, potensi konflik lawan konflik, dan situasi konflik. Tidak ada satu pola interaksi konflik yang terbaik untuk semua tujuan dan semua situasi konflik.

2.3.2.2. Intervensi Pihak Ketiga

Seringkali pihak-pihak yang berkonflik tidak mampu menyelesaikan konflik yang sudah berlangsung lama dengan menghabiskan sumber-sumber yang dimiliki dan pengorbanan yang besar. Akan tetapi kedua belah pihak yang terlibat konflik tidak mau mengalah, sehingga konflik akan jalan ditempat. Dalam keadaan seperti ini diperlukan intervensi pihak ketiga (*third party intervention*). Intervensi pihak ketiga atau disebut intervensi melakukan intervensi ke dalam konflik. Pihak ketiga bisa berupa lembaga pemerintah, lembaga arbitrase, lembaga mediasi dan lembaga lainnya yang dibentuk berdasarkan kesepakatan para pihak yang berkonflik. Ada 3 (tiga) model resolusi konflik dengan intervensi pihak ketiga. Berikut diuraikan :

A. Resolusi Konflik Melalui Proses Pengadilan

Dalam resolusi konflik melalui pengadilan perdata, salah satu pihak atau kedua belah pihak yang terlibat konflik menyerahkan solusi konfliknya pada pengadilan perdata di Pengadilan Negeri melalui gugat penggugat kepada yang tergugat. Proses pengadilan pada umumnya didahului dengan permintaan hakim agar kedua belah pihak berdamai terlebih dahulu. Apabila perdamaian tidak tercapai, maka hakim akan memeriksa kasusnya dan akan mengambil keputusan. Keputusan hakim ini bisa berupa *win & lose solution* (dimana salah satu pihak dikalahkan) atau *win & win solution* (dimana solusi kolaborasi atau kompromi terjadi). Dalam hal apabila salah satu atau kedua belah pihak tidak puas dengan keputusan hakim tersebut, maka mereka dapat mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi. Jika keputusan hakim Pengadilan Tinggi tidak juga memuaskan, mereka bisa mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung. Di Mahkamah Agung, keputusan untuk peninjauan kembali bisa diminta apabila terdapat bukti baru (*novum*).

B. Resolusi Konflik Melalui Proses Administrasi

Resolusi konflik melalui proses administrasi merupakan resolusi konflik melalui pihak ketiga yang dilakukan oleh lembaga negara (bukan lembaga yudikatif) yang menurut undang-undang atau peraturan pemerintah diberi hak untuk menyelesaikan perselisihan atau konflik dalam bidang tertentu. Resolusi konflik model ini banyak digunakan dalam bidang bisnis, ketenagakerjaan, lingkungan, dan hak asasi manusia di Indonesia.

C. Resolusi Perselisihan Alternatif

Resolusi perselisihan alternatif (*alternative dispute resolution/ADR*) merupakan resolusi konflik melalui pihak ketiga yang bukan pengadilan dan proses administrasinya diselenggarakan oleh lembaga yudikatif dan eksekutif. Berikut diuraikan model ADR yang ada :

1. Mediasi

Penyelesaian konflik melalui mediasi merupakan jenis resolusi konflik yang telah lama dipakai untuk menyelesaikan berbagai jenis konflik. Di Indonesia, mediasi digunakan dalam penyelesaian konflik di berbagai masyarakat adat, keluarga/perkawinan, konflik interpersonal, penyelesaian konflik manajemen bisnis dan pemerintahan sampai penyelesaian perselisihan hubungan internasional. Resolusi konflik melalui mediasi didefinisikan sebagai proses manajemen konflik dimana pihak-pihak yang terlibat konflik menyelesaikan konflik mereka melalui negosiasi untuk mencapai kesepakatan bersama.

Mediasi merupakan suatu proses yang memerlukan upaya dari pihak yang terlibat konflik dan mediator. Dikatakan sebagai proses karena mediasi juga memerlukan sumber-sumber berupa keinginan pihak yang terlibat konflik untuk menyelesaikan konflik dengan bantuan mediator setelah tidak mampu menyelesaikan sendiri konflik mereka. Mediasi juga memerlukan waktu serta pendekatan member dan mengambil (*give and take*).

Adapun inti dari mediasi ini ialah pihak-pihak yang terlibat konflik saling melakukan pendekatan untuk melakukan negosiasi. Negosiasi merupakan suatu hubungan sementara dimana adanya saling tawar menawar (*bargaining*) yang terjadi secara sukarela. Negosiasi dapat dilakukan secara rahasia (hanya pihak-pihak yang terlibat konflik) atau terbuka (diketahui oleh masyarakat). Sedangkan tujuan dari mediasi ini ialah mencapai kesepakatan atau solusi mengenai objek konflik. Kesepakatan tersebut ditentukan oleh pihak-pihak yang terlibat konflik itu sendiri.

2. Arbitrase

Salah satu bentuk resolusi perselisihan alternatif (*alternative dispute resolution/ADR*) yang banyak digunakan dalam menyelesaikan konflik terutama dalam konflik bisnis ialah arbitrase. Menurut Pasal 1 ayat (1) UU RI No. 30 tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa.

Menurut Christopher A. Moore, arbitrase merupakan istilah umum proses penyelesaian konflik sukarela dimana pihak-pihak yang terlibat konflik meminta bantuan pihak ketiga yang imparsial (tidak memihak) dan netral untuk membuat keputusan mengenai objek konflik. Keluaran dari keputusan arbitrase dapat bersifat nasihat dan tidak mengikat atau bisa juga berupa keputusan yang mengikat pihak-pihak yang terlibat konflik.

Selain itu, menurut Nasikun pola penyelesaian konflik dapat dilakukan dalam beberapa pendekatan antara lain sebagai berikut:²⁴

1. Negosiasi adalah proses tawar-menawar dengan jalan berunding guna mencapai kesepakatan bersama antara satu pihak dengan pihak lain.
2. Konsiliasi (*Conciliation*), Pengendalian konflik dengan cara konsiliasi terwujud melalui lembaga-lembaga tertentu yang memungkinkan tumbuhnya pola diskusi dan pengambilan keputusan di antara pihak-pihak yang berkonflik.
3. Arbitrasi (*Arbitration*), pihak-pihak yang berkonflik bersepakat untuk menerima pihak ketiga, yang akan berperan untuk memberikan keputusan-keputusan, dalam rangka menyelesaikan yang ada.

2.4 Peta Jalan (*Road Map Penelitian*)

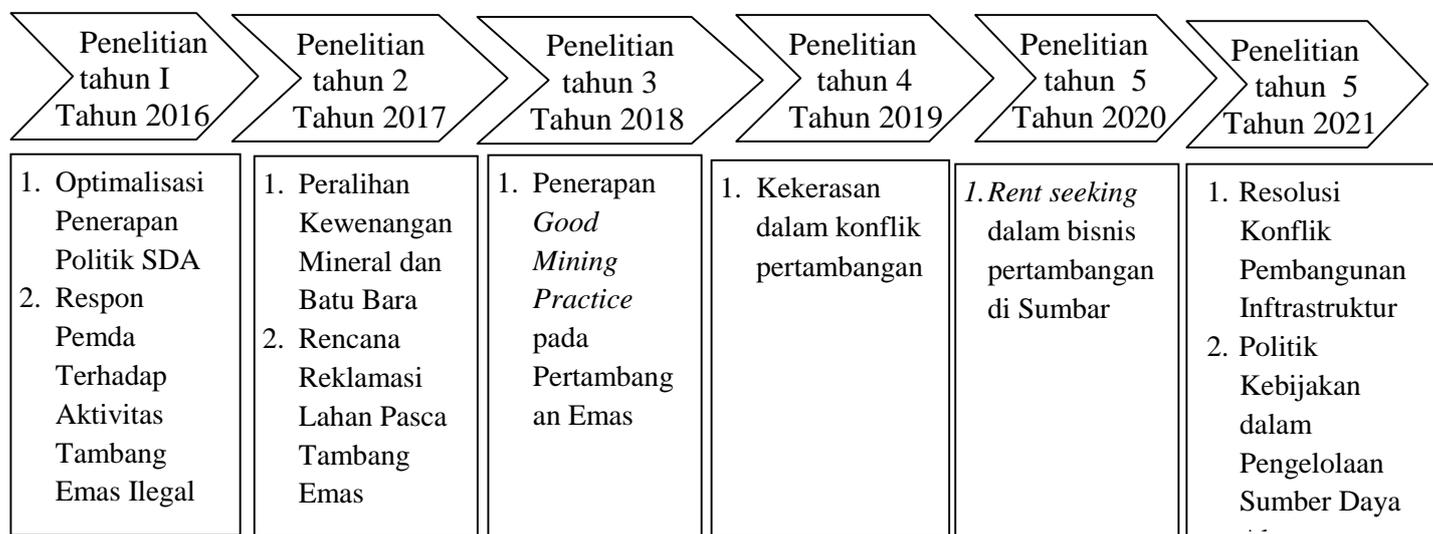
Penelitian ini merupakan lanjutan dari penelitian tahun-tahun sebelumnya. Ada beberapa penelitian yang telah peneliti lakukan terkait dengan politik kebijakan, yaitu : *Pertama*, Penelitian tahun 2016 tentang Optimalisasi penerapan politik pengelolaan sumber daya alam terhadap potensi konflik tambang emas ilegal di Kabupaten Sijunjung yang telah dimuat dalam Proceeding Seminar Nasional II FISIP Unand ISBN : 978-602-71540-6-3. *Kedua*, Penelitian tahun 2016 tentang Respon Pemerintahan Daerah Terhadap Aktivitas Tambang Emas Ilegal Di Kabupaten Sijunjung Pasca Dikeluarkannya UU No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah yang dipresentasikan pada Semnas III FISIP tanggal 10 Mei 2017. *Ketiga*, Proses Peralihan Kewenangan Bidang Pertambangan Mineral Dan

²⁴Irwandi dan Endah R. Chotim, *Loc.Cit.*

Batubara Serta Implikasinya Terhadap Pelaksanaan *Good Mining Practice* Di Provinsi Sumatera Barat yang telah dimuat dalam Jurnal Pembangunan Nagari Balitbag Provinsi Sumatera Barat ISSN : 2527-6387 (online) Volume 2 Nomor 2 Edisi Desember 2017 dan sudah dipresentasikan pada Seminar Internasional ICCE (*international Conference on Civic Education*) tanggal 2-5 Oktober 2017. *Keempat*, Penerapan *Good Mining Practice* Pada Pertambangan Emas PT. Inexco Jaya Makmur (IJM) Pasca Lahirnya Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Sudah dipresentasikan pada Konfrensi Nasional Klaster dan Hilirisasi Riset Berkelanjutan IV pada Bulan Desember 2018 dan sudah di akan dimuat dalam e-proceeding FISIP Reseach Day tahun 2019. *Kelima*, Pola Konflik Pertambangan di Sumatera Barat (kasus Kabupaten Solok dan Pasaman) telah diseminarkan dalam Konfrensi Nasional Klaster dan Hilirisasi Riset Berkelanjutan VI pada Bulan Desember 2020

Untuk mendukung rencana target capaian penelitian ini, maka peneliti juga membuat *roadmap* tahapan penelitian untuk 5 tahun kedepannya, di mana penelitian peneliti tentang Politik Kebijakan dalam Pengelolaan Sumber Daya Alam ini sudah merupakan penelitian tahun ketiga yang didanai oleh Universitas Andalas. Penelitian ini termasuk dalam RIP Unand dengan tema Pengembangan SDM dan Karakter Bangsa, dengan sub tema penelitian hukum, politik dan civil society khususnya sub topic penelitian kebijakan politik Indonesia secara komprehensif terkait dengan efek desentralisasi terhadap pembangunan daerah. Sehingga nanti penelitian ini akan melahirkan sebuah model resolusi konflik politik dalam pembangunan infrastruktur, Berikut akan di diuraikan *roadmap* penelitian yang telah peneliti susun untuk 5 (lima) tahun kedepannya, yang dimulai tahun 2016 dan berakhir tahun 2021

Gambar 3. Road Map Penelitian 2016-2021



BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1. Tahapan Penelitian

Secara garis besar, tahapan penelitian yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah : *Pertama*, Tahap Perencanaan, di mana kegiatan yang dilakukan diantaranya adalah mengidentifikasi permasalahan yang ada, merumuskan masalah, mengadakan studi pendahuluan, merumuskan asumsi penelitian, menentukan lokus penelitian dan menyusun rencana penelitian. *Kedua*, Tahap pelaksanaan penelitian, dalam tahap ini ada beberapa kegiatan yang dilakukan, diantaranya pengumpulan data ke lapangan dan analisis data. *Ketiga*, laporan penelitian. Untuk kepentingan publikasi, maka hasil penelitian akan dilaporkan ke LPPM unand, dalam bentuk hard dan soft copy nya.

3.2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif dengan studi kasus. Pendekatan kualitatif digunakan untuk mendapatkan gambaran yang utuh dan mendalam tentang obyek penelitian ini dilakukan melalui wawancara terstruktur dan mendalam (*in deep interview*) serta observasi terhadap semua subyek (para aktor/kelompok) yang merepresentasikan komponen dalam penelitian ini. Pencarian dokumen juga dilakukan dalam penelitian ini

3.3. Unit Analisis

Unit analisis dalam penelitian ini adalah institusi/organisasi, dalam hal ini yang akan dianalisis dan dikaji sebagai lembaga adalah Pemerintahan Daerah Provinsi Sumbar, Pemerintahan Daerah Kabupaten Pariaman, PT. Hutama Karya serta masyarakat pada 5 (lima) kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman.

3.4. Lokasi Penelitian

Peneliti perlu membatasi lokasi penelitian ini, penelitian ini dilakukan di Kabupaten Padang Pariaman, khususnya pihak-pihak yang pada konflik akibat kegiatan pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru Seksi I Padang Sicincin Trase 4,2-36 kilo meter yang dilakukan oleh PT. Hutama Karya.

3.5. Teknik Pemilihan Informan

Teknik pemilihan informan yang digunakan dalam penelitian adalah teknik *purposive sampling*; artinya subyek yang akan dijadikan informan telah ditentukan terlebih

dahulu berdasarkan kriteria-kriteria dan pertimbangan-pertimbangan yang relevan dengan kebutuhan penelitian. Kriteria yang dijadikan dasar pertimbangan dalam penetapan informan adalah sebagai berikut :

Tabel 2. Kategori dan criteria informan penelitian

	Kategori Informan	Alasan/Pertimbangan Kriteria Informan
1	Gubernur/wakil gubernu/sekda/asisten bagian hukum dan pemerintahan Provinsi Sumbar	Mempresentasikan pengambil keputusan tertinggi dalam sebuah pemerintahan dan diamanahkan untuk mengurus urusan pertambangan penyelesaian ganti rugi dalam pengadaan tanah dalam pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru
2	Bupati/Wakil Bupati/Sekda Pemerintah Daerah Kabupaten Padang Pariaman	Mempresentasikan sebagai fasilitator dalam pengawasan pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru Seksi 1 Padang Sicincin
3	Pimpinan/Anggota DPRD Propinsi Sumatera Barat, DPRD Kabupaten Padang Pariaman	Merepresentasikan kepentingan rakyat khususnya di Komisi yang menangani Bidang Pembangunan
4	Polda Sumbar/Polres Padang Pariaman	Sebagai penegak hukum di wilayah yang berkonflik
5	PT. Utama Karya	Sebagai pihak ketiga yang melakukan aktivitas Pembangunan jalan tol
6	LSM/Ormas/Akademisi	LSM/Ormas yang konsen dalam advokasi pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru
11	Pemerintahan Nagari/Tokoh Masyarakat Nagari yang terkena dampak pembangunan jalan tol	Sebagai pihak yang terlibat dan berhadapan dengan perusahaan dan pemerintah daerah

3.6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

- a. Dokumentasi; teknik ini digunakan untuk mencari data yang terkait dengan dokumen-dokumen konflik berupa dokumen, laporan-laporan/temuan risalah-risalah, jurnal atau buletin terkait dengan topic penelitian
- b. Wawancara mendalam (*depth interview*); teknik ini digunakan untuk mencari informasi yang mendalam dari subyek penelitian terkait dengan permasalahan dalam penelitian ini.
- c. Observasi, teknik ini digunakan untuk mencari masukan dari stakeholder terkait upaya penyelesaian konflik pembangunan jalan tol Padang Pekanbaru

3.7. Teknik Analisis Data

Analisis dan pengolahan data sekunder dan primer dilakukan dengan dua tahapan waktu. *Pertama*, pada saat bersamaan dengan kegiatan pengumpulan data berlangsung; dan *kedua*, dilakukan setelah pengumpulan data berakhir (Bogdan, 1982). Tahapan pertama dilakukan untuk mencari fokus serta untuk memperoleh data-data awal dalam pengajuan pertanyaan-pertanyaan selama di lapangan. Sedangkan analisis yang kedua berfungsi untuk mengantisipasi berbagai temuan yang layak dieksplorasi lebih mendalam setelah data terkumpul. Rangkaian alur ini ditempuh agar analisis data dapat dilakukan secara komprehensif serta mampu mengaktualisasikan antara tujuan dan sasaran penelitian dengan berbagai kenyataan yang berkembang di lapangan.

Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik deskriptif kualitatif. Pertama-tama data yang telah dikumpulkan dalam bentuk transkrip wawancara, catatan lapangan, komentar peneliti, dokumen berupa laporan, artikel dan sebagainya kemudian diatur, diurutkan, diorganisasikan, dikode dan dikategorikan ke dalam satu pola, secara sistematis dan kemudian diinterpretasikan.

3.8. Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Teknik penilaian data pada penelitian ini menggunakan metode *triangulasi* yaitu pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data tersebut.²⁵ Teknik *triangulasi* yang dipakai adalah *triangulasi sumber data* artinya memilih berbagai sumber data yang sesuai dengan permasalahan penelitian, dengan teknik triangulasi ini memungkinkan

²⁵Lexy J Moleong. 2010 . *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya

diperoleh variasi informan seluas-luasnya atau selengkap-lengkapny.Adapun yang akan dijadikan sebagai triangulasi adalah LSM/Ormas/Akademisi/tokoh masyarakat yang mewakili sebagai pihak ketiga yang tidak berkepentingan dengan terjadinya konflik di wilayah penelitian ini

BAB 4. BIAYA DAN JADWAL PENELITIAN

4.1. Biaya Penelitian

No	Jenis Pengeluaran	Biaya yang Diusulkan (Rp)
1	Pengadaan Alat dan Bahan Penelitian (30%)	4.800.000
2	Biaya Perjalanan Penelitian (30%)	5.900.000
3	Alat tulis kantor / bahan habis pakai (10%)	4.500.000
4	Laporan dan Publikasi (30%)	4.800.000
	Jumlah	20.000.000

4.2. Jadwal Penelitian

No	Jenis Kegiatan	Bulan					
		1	2	3	4	5	6
1	Penyelesaian administrasi penelitian						
2	Pengurusan perizinan						
3	Penyusunan Instrumen Penelitian						
4	Pengumpulan Data Sekunder dan Primer						
5	Kompilasi dan Analisis Data serta penyusunan laporan kemajuan						
6	Monev						
7	Penyusunan dan penyerahan Laporan Akhir						
8	Pengiriman artikel						

BAB 5. HASIL PENELITIAN

Pengantar

Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru Ruas Padang-Sicincin merupakan pembangunan untuk kepentingan umum dan termasuk dalam proyek strategis nasional berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Proses pembangunan jalan tol ini mengalami kendala dalam hal pembebasan lahan karena terjadi konflik antara masyarakat dengan pemerintah mengenai ganti rugi dan penetapan trase jalan tol yang akan berdampak kepada lahan produktif, permukiman masyarakat, dan tanah ulayat.

Secara keseluruhan jalan tol ini terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, setelah perubahan trase menjadi 36 km, seksi 2 Sicincin-Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Payakumbuh-Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4 Pangkalan-Bangkinang sepanjang 56 km, dan seksi 5 Bangkinang-Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total jarak 244 km. Pada saat ini sedang berlangsung proses pembebasan lahan dan proses konstruksi pada trase 4,2 - 36 km. Akan tetapi, dalam proses pembangunannya masih banyak persoalan, salah satu persoalan yang memperlambat pembangunan jalan tol tersebut adalah adanya penolakan dari berbagai elemen masyarakat adat di beberapa kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman terkait dengan pembebasan lahan. Oleh sebab itu, diperlukan keterlibatan semua pihak dalam upaya resolusi konflik, salah satunya yang memiliki kepentingan dalam persoalan tanah ulayat di Minangkabau tentu saja adalah masyarakat adat setempat. Berdasarkan temuan di lapangan ada beberapa model resolusi konflik dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Trase 4,2-36 km, yaitu negosiasi, fasilitasi dialog, mediasi dan kompensasi/sewa lahan

Model Resolusi Konflik Pembangunan Jalan Tol

Ada beberapa model resolusi konflik dalam penyelesaian konflik pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru Trase 4,2-36 km, yaitu :

Pertama, Negosiasi. Ini merupakan langkah awal yang biasa dilakukan oleh pihak-pihak berkonflik dengan maksud tercapainya kesepakatan antara kedua belah pihak sehingga konflik dapat diselesaikan dengan win-win solution. Masyarakat di beberapa nagari di kabupaten Padang Pariaman telah melakukan model ini, misal Nagari Kasang, Nagari Sicincin telah melakukan negosiasi dengan pihak pemerintah atas rendahnya nilai ganti rugi lahan masyarakat, di samping itu, masyarakat juga bernegosiasi dengan meminta dirubahnya

trase dari yang awalnya pada trase 2 ini sepanjang 26 km kemudian berubah menjadi 36 km. Penyelesaian konflik dengan negosiasi melalui pendekatan musyawarah mufakat di Nagari Sicincin dinilai cukup berhasil dengan dipindahkannya trase jalan tol meskipun tidak sepenuhnya keinginan masyarakat terpenuhi. Hanya pintu gerbang tol yang berhasil dipindahkan untuk meminimalisir mengenai pemukiman masyarakat dan lahan produktif masyarakat tetap kena. Namun berbeda dengan yang terjadi di Nagari Parit Malintang bahwa peneliti menilai negosiasi yang dilakukan menemui jalan buntu karena keinginan masyarakat agar trase jalan tol yang melewati Nagari Parit Malintang dipindahkan tidak terkabulkan atau tidak berubah.

Kedua, Fasilitasi Dialog. Dengan adanya penolakan dari masyarakat maka pemerintah Provinsi Sumbar memfasilitasi masyarakat untuk berdialog dalam mencari solusi terhadap permasalahan yang masyarakat hadapi. Pemerintah Provinsi Sumbar membentuk tim kajian keberatan sesuai dengan Keputusan Gubernur Nomor: 600-332-2019 tanggal 12 April 2019. Tim inilah yang akan memberikan rekomendasi kepada Gubernur apa yang menjadi keberatan dari masyarakat. Tim kajian keberatan mengundang masyarakat pemilik lahan untuk berdialog, akan tetapi masyarakat tetap menolak trase yang lama karena trase tersebut melewati lahan-lahan produktif dan pemukiman penduduk yang padat. Ketua tim merekomendasikan kepada Gubernur Sumbar berdasarkan hasil kerja dari tim kajian keberatan untuk menerima keberatan dari masyarakat dan menyesuaikan trase jalan tol dengan memperhatikan alasan yang menjadi keberatan masyarakat, sehingga trase berubah menjadi 36 km dari yang awalnya 26 km.

Ketiga, Mediasi. Mediasi ini dilakukan oleh pihak ketiga, dalam konflik pembangunan jalan tol ini, tahap awal mediasi dilakukan oleh tim pengadaan tanah dan pemerintahan nagari, misal di Nagari Sicincin Pemerintahan Nagari memediasi antara masyarakat pemilik lahan dengan PT. Hutama Karya, dan hasilnya masyarakat menyepakati perubahan trase dan juga ada kesepakatan untuk memberikan ganti untung terhadap tanah masyarakat. Kemudian di Nagari Parik Malintang, mediasi juga dilakukan oleh pemerintahan nagari bersama-sama tokoh masyarakat, dan masyarakat menerima kesepakatan ganti untung lahan yang dilewati oleh jalan tol. Akan tetapi di Nagari Lubuk Alung, justru pemerintahan nagari nya membentuk tim sendiri yang dinamakan tim percepatan penyelesaian pembebasan lahan jalan tol Padang Sicincin berdasarkan surat perintah tugas Nomor: 27/SPT/WN-LA/X-2020 tertanggal 2 Oktober tahun 2020. Tim ini terdiri dari 5 orang tokoh masyarakat yang berpengaruh di nagari, kemudian tersebut melakukan pendekatan kepada masyarakat Nagari Lubuk Alung sehingga didapatkan

kesepakatan dengan masyarakat yang bersedia untuk menyerahkan lahannya dijadikan jalan tol. Sedangkan di Nagari Kapalo Hilalang dilakukan mediasi dengan melibatkan pihak keamanan dan militer sebagai mediator, misal dengan melibatkan Babinsa, Koramil dan aparat pemerintahan lainnya, akan tetapi mediasi tidak bisa mendapatkan kesepakatan, karena masyarakat memang menolak untuk pembangunan jalan tol melewati tanah ulayat mereka.

Keempat. Kompensasi. Kompensasi dilakukan dalam bentuk sewa lahan masyarakat yang dilakukan oleh PT. Utama Karya Infrastruktur (HKI) kepada masyarakat pemilik lahan. Masyarakat mendapatkan ganti kerugian dari pihak pemerintah dan juga dari pihak perusahaan karena lahan masyarakat telah disewa terlebih dahulu sebelum adanya ganti kerugian yang disepakati kedua belah pihak. Lahan masyarakat disewa oleh pihak perusahaan selama 6 bulan dengan harga 12 ribu per meter, sehingga pihak perusahaan dapat mengerjakan lahan masyarakat yang telah disewa seperti dalam pengerjaan jembatan yang dilakukan kepada 8 orang pemilik lahan dengan 8 bidang tanah. Sebagaimana dalam surat perjanjian sewa menyewa lahan tanah Nomor: 019/HKI/Pacin/Sewa.Lahan/V/2020. Jika selama disewa masyarakat belum mendapatkan ganti kerugian dari pihak pemerintah, maka sewa lahan tersebut dapat diperpanjang kembali dengan kesepakatan kedua belah pihak. Besaran sewa lahan yang diterima oleh masyarakat beragam, misal ada pemilik lahan yang menerima kompensasi sewa lahan sebesar sebelas juta untuk enam bulan, ada juga yang kurang, ini tergantung dari luas nya lahan masyarakat yang digunakan untuk pembangunan jalan tol tersebut.

BAB 6. KESIMPULAN

Pembangunan Jalan tol Padang Pekanbaru diresmikan/*groundbreaking* oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 9 Februari 2018. Jalan tol Padang-Pekanbaru merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera dan menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Secara keseluruhan jalan tol Padang-Pekanbaru terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, seksi 2 Sicincin-Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Payakumbuh-Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4 Pangkalan-Bangkinang sepanjang 56 km, dan seksi 5 Bangkinang-Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total jarak kurang lebih 244 km. Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru ditargetkan akan beroperasi pada tahun 2023 dengan total investasi Rp. 78, 09 triliun. Akan tetapi dalam proses pembangunannya sampai saat ini masih banyak persoalan, salah satu persoalan yang memperlambat pembangunan jalan tol tersebut adanya penolakan pembebasan lahan dari berbagai elemen masyarakat adat di beberapa kecamatan di Kabupaten Padang Pariaman. Trase 0-4,2 km sudah selesai tahapan konstruksinya. Pada saat ini sedang berlangsung proses pembebasan lahan dan proses konstruksi pada trase 4,2-36 km. Walaupun awalnya masyarakat yang dilewati trase ini menolak dalam pembebasan lahan dan penolakan tersebut diikuti dengan terjadinya konflik antara masyarakat dengan PT. Hutama Karya akan tetapi masyarakat pada akhirnya menerima pembebasan lahan tersebut dengan model resolusi berbentuk negosiasi, fasilitasi dialog, mediasi dan kompensasi/sewa lahan

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, Dewi, Febriani. 2017. *Peralihan Kewenangan Bidang Pertambangan Mineral Dan Batubara Serta Implikasinya Terhadap Pelaksanaan Good Mining Practice Di Provinsi Sumatera Barat Pasca Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah*. Jurnal Pembangunan Nagari Volume II Volume 2 Nomor 2 Edisi Desember 2017
- Andriawan Kusuma. *Ganti Rugi Tanah Sisa Pada Pembangunan Jalan Tol Bakahuni-Terbanggi Besar Akibat Hukum dan Konflik Pertanahan*. Jurnal Cepalo. Volume 3 Nomor 1 Januari-Juni 2019
- Annisa Sakinah. *Studi Deskriptif Tentang Metode Resolusi Konflik Dalam Rencana Pembangunan Jalan tol Tengah Kota Surabaya*. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik. Volume 3 Nomor 3 September-Desember 2015
- Adhayanto, Oksep. *Dampak Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 terhadap Peraturan Daerah di Kabupaten Bintan Tahun 2015 (Studi Peralihan Kewenangan di Bidang Kelautan dan Pertambangan)*. Jurnal Selat, Mei Vol 2 No. 2 Edisi 4
- Bruce, Mitchell, dkk. 2003. *Pengelolaan Sumberdaya dan Lingkungan*. Yogyakarta : Gajah Mada University Pres.
- Bagus Putra Nugraha. *Konflik Emas Antara Pemerintahan Daerah, Perusahaan dan Masyarakat Gunung Tumpang Pitu di Kabupaten Banyuwangi*. *Jurnal FISIP, Universitas Airlangga 2017*. (diakses tanggal 28 Januari 2021 Jam 09.10 WIB)
- Bahfein, Suhaila. 2020. Ditolak warga, trase tol padang – sicincin dibangun lebih panjang. <https://properti.kompas.com/read/2020/01/21/171515721/ditolak-warga-trase-tol-padang-sicincin-dibangun-lebih-panjang>
- Dian Taufik Ramadhan, dkk. *Resolusi Konflik Antara Masyarakat Lokal Dengan Perusahaan Pertambangan (Studi Kasus: Kecamatan Naga Juang, Kabupaten Mandailing Natal, Provinsi Sumatera Utara)*. *Jurnal Ilmu Lingkungan. Volume 12 Issue 2 tahun 2014*. (diakses tanggal 27 Januari 2021 Jam 11.00 WIB)
- Jimung, Martin. 2005. *Politik Lokal dan Pemerintahan Daerah dalam Perspektif Otonomi Daerah*. Yogyakarta : Yayasan Pustaka Nusantara.
- Ervan Wirawan. *Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan tol Jombang-Mojokerto. Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang*. Jurnal Politik Muda, Volume 6 Nomor 1. Januari-Maret Tahun 2017
- Detik Finance. 2020. Sudah 18 proyek tol padang – sicincin dikebut. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4960935/sudah-18-proyek-tol-padang-sicincin-dikebut>
- Ekonomi Bisnis.com. 2020. Begini perkembangan tol padang – sicincin setelah tersendat 2 tahun. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200121/45/1192419/begini-perkembangan-tol-padangsicincin-setelah-tersendat-2-tahun>

Eppid.pu.go.id. *Rilis PUPR #1* 10 Februari 2018 SP.BIRKOM/II/2018/065

Ervan Wirawan, Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang, *Jurnal Politik Muda*, 6(1), 2017: 73 – 78.

Gatot Supriyanto. Pelaksanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang Seksi II di Kelurahan Wonosari Kecamatan Ngaliyan Kota Semarang. *Ejournal3 FISIP Undip Semarang*

Hidayatullah dkk, Analisis Peta Konflik Pembangunan Pabrik Pt. Semen Indonesia Di Kecamatan Gunem Kabupaten Rembang, *Solidarity: Journal of Education, Society and Culture*, 5(1), 2016: 1-11. (diakses tanggal 29 Januari 2021 Jam 15.30 WIB)

Harian haluan. 2019 Waraga Sicincin-LA Tolak Trase Tol. <https://www.harianhaluan.com/news/detail/73489/warga-sicincinla-kukuh-tolak-trase-tol>

Irwandi dan Endah R. Chotim. Analisis Konflik Antara Masyarakat, Pemerintah Dan Swasta (Studi Kasus Di Dusun Sungai Samak, Desa Sungai Samak, Kecamatan Badau, Kabupaten Belitung), *JISPO*. 7(2), 2017: 24-42.

Langgam.id. 2020. Polemik tol Padang – Pekanbaru ; Pengamat Negara sedang memperlihatkan kekuasaan. <https://langgam.id/polemik-tol-padang-pekanbaru-pengamat-negara-sedang-memperlihatkan-kekuasaan>.

Miftah Urrahmi, Nora Eka Putri. *Manajemen Konflik Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan tol Padang Sicincin*. Jurnal Mahasiswa Ilmu Administrasi Publik (JMIAP). Volume 2 Nomor 2 Tahun 2020

Moleong, J Lexy. 2010 . *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya

Mochammad Aziz. Model Pertambangan Emas Rakyat dan Pengelolaan Lingkungan Tambang di Wilayah Desa Paningkaban, Kecamatan Gumelar, Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah. *Jurnal Ilmiah Dinamika Rekayasa (DINAREK)*. Vol 10 no 1 (2014)

Mudassir, rayful. 2019. Proyek Tol Padang – Sicincin ; Lambatnya pembebasan lahan karena masalah harga. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191209/45/1179175/proyek-tol-padangsicincin-lambatnya-pembebasan-lahan-karena-masalah-harga>

Posmetro Padang. 2021. Dukung Terus Pembangunan Jalan Tol. <https://posmetropadang.co.id/dukung-terus-pembangunan-jalan-tol-2/>

Padek Jawa Pos. 2020. Tol Sumatera Barat dikebut. <https://padek.jawapos.com/sumbar/28/05/2020/tol-sumatera-barat-dikebut-irwan-prayitno-gerbang-ekonomi-untuk-rakyat/>

Susan, Novri. 2009. *Sosiologi Konflik dan Isu-Isu Konflik Kontemporer*. Jakarta : Wacana

Wirawan. 2010. *Konflik dan Manajemen Konflik: Teori, Aplikasi dan Penelitian*. Jakarta : Salemba Humanika.

Sulastriono. Penyelesaian Konflik Pengelolaan Sumber Daya Alam Berbasis Pranata Adat. *Jurnal Media Hukum Vol 21 No 2 Desember 2014*. (diakses tanggal 29 Januari 2021 Jam 11.00 WIB)

Lampiran
Sudah diseminarkan dalam Konfresnsi ICGCS



**1st International Conference
On Gender, Culture and Society 2021 (ICGCS 2021)**

Responding to evolving challenges toward achieving gender equality and social inclusion
<http://icgcs.conference.unand.ac.id/> Email : icgcs@conference.unand.ac.id
Contact Person : Andri (081266682627)

Surat Pernyataan Publikasi

No : 55/X1/ICGCS/2021

Panitia International Conference on Gender, Culture and Society 2021 (ICGCS 2021)
dengan ini menyatakan bahwa :

Nama dan Afiliasi : **Dewi Angraini,S.IP.,M.Si (Universitas Andalas),
Mhd. Fajri,MA (Universitas Andalas), Syaifuddin
Islami,S.TP.,M.Si (STIPER SIJUNJUNG), Riri Sapitri,S.IP
(Universitas Andalas)**
Judul Paper : **BUNDO KANDUANG INVOLVEMENT IN CONFLICT
RESOLUTION PADANG SICINCIN TRASE TOLL ROAD
CONSTRUCTION 4.2-36 KM**

Merupakan peserta ICGCS 2021 yang telah melakukan submit full paper dan saat ini sedang dalam proses review untuk dapat diterbitkan di Prosiding Internasional ICGCS 2021 dengan publisher EAI-EUDL.

Demikianlah surat pernyataan ini disampaikan, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Padang, 3 November 2021

Ketua Panitia,

Dr. Ike Revita