

## FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KONFLIK PEMBANGUNAN JALAN TOLPADANG PEKANBARU RUAS PADANG-SICINCIN

Riri Sapitri

Jurusan Ilmu Politik, Fisip, Universitas Andalas, Padang  
[ririsapitri@gmail.com](mailto:ririsapitri@gmail.com)

### Abstrak

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. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan faktor-faktor penyebab konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin di Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Untuk menganalisis fokus kajian dalam penelitian ini menggunakan teori konflik menurut Simon Fisher. Hasil penelitian menunjukkan bahwa konflik disebabkan oleh beberapa faktor: *Pertama*, ganti rugi lahan ditetapkan secara sepihak; *Kedua*, kurang maksimalnya sosialisasi kepada masyarakat setempat; *Ketiga*, ketidakpuasan masyarakat dengan nilai ganti rugi yang ditetapkan; *Keempat*, tidak adanya standar yang jelas dalam penghitungan ganti rugi; *Kelima*, ketidakpercayaan masyarakat kepada pemerintah; *Keenam*, masyarakat beranggapan jalan tol tidak berdampak terhadap peningkatan ekonomi dan kelangsungan hidup mereka; *Ketujuh*, minimnya informasi yang disampaikan mengenai proses pembebasan lahan; *Kedelapan*, kurangnya koordinasi antara pihak penyelenggara jalan tol dengan pihak-pihak yang bersangkutan di daerah setempat, dan; *Kesembilan*, terancam hilangnya identitas kepemilikan hak atas tanah ulayat.

**Kata Kunci:** Konflik, Pembangunan, Jalan Tol, Musyawarah

### Abstract

*The construction of the Padang-Pekanbaru toll road for the Padang-Sicincin ring section is a development for the public interest. It is included in a national strategic project based on Presidential Regulation Number 58 of 2017 concerning the Acceleration of Implementation of National Strategic Projects. This study aims to explain the causes of conflict in constructing the Padang-Sicincin toll road in Padang Pariaman Regency, West Sumatra. The research approach used in this research is a qualitative approach with a case study method. The study's focus in this study uses conflict theory, according to Simon Fisher. The results showed that several factors caused the conflict: First, land compensation was determined unilaterally; Second, the lack of socialization to the local community; Third, community dissatisfaction with the stipulated compensation value; Fourth, there is no clear standard in calculating compensation; Fifth, public distrust of the government; Sixth, people think that toll roads will not have an impact on improving their economy and survival; Seventh, the lack of information conveyed about the land acquisition process; Eighth, lack of coordination between toll road operators and parties concerned in the local area, and; Ninth, threatened with loss of identity of ownership of customary land rights.*

**Keywords:** Conflict, Development, Toll Road, Deliberation

## 1. PENDAHULUAN

Pembangunan di Indonesia gencar dilakukan oleh pemerintah yaitu salah satunya pembangunan infrastruktur. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, tercatat ada sebanyak 248 proyek infrastruktur strategis nasional yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia.<sup>1</sup> Akselerasi pembangunan infrastruktur 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 yang positif, tak terkecuali dampak negatif yang ditimbulkan dari pembangunan jalan tol menjadi masalah dan berujung konflik antara masyarakat dengan pemerintah. 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.

Pembangunan jalan tol merupakan pembangunan untuk kepentingan umum sehingga ketersediaan tanah dalam pembangunan jalan tol sangat penting agar pembangunan dapat dilakukan. Untuk mewujudkan hal tersebut, maka pemerintah dalam penyediaan tanahnya dilakukan melalui mekanisme pengadaan tanah. Tidak dapat dipungkiri bahwa konflik dalam proses pengadaan tanah untuk kepentingan umum ini rentan terjadi. Konsorsium Pembaruan Agraria dalam Catatan Akhir Tahun 2017 menyebutkan bahwa terdapat lima hal utama yang menjadi pemicu konflik dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum, yaitu: (1) Perencanaan pembangunan proyek yang tidak membuka partisipasi publik sehinggaberimplikasi kepada proses penetapan lokasi proyek; (2) Penetapan harga yang tidak baik menguntungkan; (3) Korupsi dan pemerasan dalam pengadaan tanah; (4) Pelibatan preman, aparat polisi dan tentara dalam pengadaan tanah (biaya tinggi proses, menekan harga pembelian tanah); (5) Berbagai pilihan alternatif yang ditawarkan dalam Undang-Undang Nomor 2 tahun 2012 terhadap korban gusuran seperti tanah pengganti, pemukiman kembali, penyertaan modal (kepemilikan saham), dan bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak tidak dilakukan.<sup>2</sup>

Adapun pembangunan infrastruktur jalan tol yang mengalami konflik dalam proses pengadaan tanah adalah jalan tol padang-pekanbaru. Jalan tol Padang-Pekanbaru merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera dan menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Secara keseluruhan jalan tol Padang-Pekanbaru akan terdiri dari 5 seksi yaitu seksi 1 Padang-Sicincin sepanjang 28 km, seksi 2 Sicincin- Payakumbuh sepanjang 78 km, seksi 3 Pembangunan Payakumbuh-Pangkalan sepanjang 45 km, seksi 4

---

<sup>1</sup>Pembangunan infrastruktur ini mulai dari jalan tol, stasiun kereta api, bandara, pelabuhan, rusun, kalang minyak, terminal LPG, SPAM, bendungan dan irigasi, peningkatan jangkauan *broadband*, *techno park*, kawasan ekonomi khusus, *smaller*, dan pembangkit listrik. Keterangan selanjutnya, lihat <https://news.detik.com/kolom/d-4021236/pembangunan-infrastruktur-dan-partisipasi-masyarakat> diakses pada tanggal 21 Februari 2020 Pukul 16:40 dan Perpres No. 58 Tahun 2017.

<sup>2</sup>Konsorsium Pembaruan Agraria, Reformasi Agraria Di Bawah Bayangan Investasi (Catatan Akhir Tahun 2017, 2017), Hal. 10.

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.<sup>3</sup> Pembangunan jalan tol ruas Padang-sicincin melewati 5 Kecamatan dan 15 Nagari yang ada di daerah Kabupaten Padang Pariaman. Penugasan proyek ini dikerjakan oleh PT Utama Karya.

Presiden Joko Widodo telah meresmikan proyek atau *groundbreaking* jalan tol ruas Padang-Sicincin pada tanggal 9 Februari 2018. Proses pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin terbagi menjadi dua tahap yaitu tahap 1 Sta 0-4,2 km dan tahap 2 Sta 4,2-36 km. Namun setelah tiga tahun diresmikan, pelaksanaan pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin belum menunjukkan hasil capaian yang maksimal karena terkendala dalam proses pembebasan lahan yang menimbulkan konflik antara masyarakat dengan pemerintah. Konflik pada Sta 0-4,2 terjadi karena masyarakat nagari kasang tidak setuju dengan uang ganti rugi hasil penilaian dari tim appraisal pada musyawarah penetapan harga tanggal 26 Mei 2018. Nilai ganti rugi tersebut dianggap jauh dibawah dari nilai jual objek pajak (NJOP). Adapun harga tanah masyarakat hanya diganti dengan harga Rp. 32.000 hingga Rp. 286.000 per meter.<sup>4</sup> Masyarakat Nagari Kasang kemudian mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Pariaman atas penolakan ganti rugi yang telah ditetapkan oleh pemerintah, namun hasil putusan pengadilan Nomor 32Pdt.G/2018/PN Pmn menolak gugatan tersebut. Walaupun pengadilan menolak gugatan tersebut, masyarakat Nagari Kasang tetap bersikeras menolak nilai ganti rugi 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 masyarakat harus menerima nilai ganti rugi tersebut.

Konflik kemudian berlanjut terjadi pada Sta 4,2-36 km karena masyarakat tidak setuju dengan penetapan trase jalan tol yang dinilai merugikan masyarakat setempat. Banyak terdapat sawah-sawah produktif dan permukiman masyarakat yang akan terkena proyek pembangunan jalan tol, diantaranya terdapat 246 Kepala Keluarga yang mendiami lokasi tersebut, satu bangunan sekolah dasar, satu puskesmas, dan satu unit masjid, serta terdapat sawah produktif di atas tanah ulayat nagari setempat.<sup>5</sup> Hal menarik yang menjadi perhatian terkait dengan status kepemilikan tanah yang dilewati oleh jalan tol padang-sicincin bahwasanya berdasarkan data dari tim peneliti FISIP UNAND ada sebanyak 62,1 persen merupakan tanah milik ulayat keluarga/kaum/suku.<sup>6</sup> Terkait hal tersebut, tanah di Sumatera Barat tidak dimiliki secara individu melainkan secara komunal yaitu dimiliki oleh nagari, suku, dan kaum, sehingga koordinasi yang tidak baik antara pemerintah dengan pihak-pihak pemilik ulayat tersebut

---

<sup>3</sup> PUPR #1 10 Februari 2018 SP.BIRKOM/II/2018/065, Diakses di ([eppid.pu.go.id](http://eppid.pu.go.id)) pada tanggal 18 September 2020 Pukul 13:48.

<sup>4</sup> *Warga Pariaman Minta Ganti Rugi Tol Padang-Pekanbaru Lebih Adil*, Diakses di (<https://sumatra.bisnis.com/read/20190123/534/881651/warga-pariaman-minta-ganti-rugi-tol-padang-pekanbaru-lebih-adil>) pada tanggal 7 April 2021 Pukul 01:36.

<sup>5</sup> *Warga Sicincin-LA Tolak Trase Tol*, Diakses di ([harianhaluan.com](http://harianhaluan.com)) pada tanggal 6 Agustus 2020 Pukul 13:48.

<sup>6</sup> Asrinaldi dkk, *Persepsi Masyarakat Terkait Pembangunan Jalan Tol Padang-Pekanbaru Di Provisinsi Sumatera Barat, Laporan Penelitian*, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Andalas Padang, 2020.

menjadi pemicu konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang- Sicincin karena kurangnya perundingan antara kedua belah pihak. Hal ini diperkuat bahwa kurangnya musyawarah dalam proses pematokan lahan masyarakat yang terkena trase jalan tol sehingga membuat masyarakat menjadi resah atas tindakan tersebut dan melakukan penolakan atas penetapan trase jalan tol. Beberapa penelitian tentang konflik telah menarik banyak ilmuwan diantaranya Hidayatullah, Umar, Hartati Sulisty Rini, Thriwaty.<sup>7</sup> Kemudian, Irwandi, Endah R. Chotim<sup>8</sup>, dan Ervan Wirawan.<sup>9</sup> Contoh-contoh penelitian yang telah dilakukan oleh ilmuwan tersebut sangat menarik dan unik dalam membahas mengenai konflik yang terjadi di tengah masyarakat. Konflik dilatarbelakangi oleh perbedaan ciri-ciri yang dibawa individu dalam suatu interaksi. Perbedaan-perbedaan yang sering terjadi diantaranya adalah menyangkut ciri fisik, kepandaian, pengetahuan, adat istiadat, keyakinan, dan lain sebagainya. Dengan adanya perbedaan pada setiap individu dalam interaksi sosial, maka dapat dikatakan konflik merupakan situasi yang wajar dalam setiap masyarakat dan tidak satu masyarakat pun yang tidak pernah mengalami konflik antar anggotanya atau dengan kelompok masyarakat lainnya, karena konflik hanya akan hilang bersamaan dengan hilangnya masyarakat itu sendiri.<sup>10</sup>

Berbicara konflik dilihat dari segi teorinya, gagasan teori konflik menurut Ralf Dahrendorf adalah bahwa konflik akan timbul dalam kehidupan sosial karena adanya pembagian kewenangan yang tidak merata antara kelas yang memiliki kewenangan dominan dan kelas yang tidak memiliki kewenangan. Konflik antara dua kelompok tersebut akan terjadi ketika kelas yang memiliki kewenangan berusaha mengubah statusnya atau menentang status pemilik kewenangan.<sup>11</sup> Sedangkan menurut Simon Fisher, konflik merupakan hubungan antara dua orang atau lebih yang memiliki sasaran-sasaran tidak sejalan.<sup>12</sup>

Terdapat beberapa teori mengenai penyebab konflik dalam masyarakat yang dikemukakan oleh Simon Fisher:<sup>13</sup> (1) teori hubungan masyarakat, bahwa konflik disebabkan oleh polarisasi yang terus terjadi, ketidakpercayaan dan permusuhan di antara kelompok yang berbeda dalam masyarakat; (2) teori negosiasi prinsip, bahwa konflik disebabkan oleh posisi- posisi yang tidak selaras dan perbedaan pandangan tentang konflik oleh pihak-pihak yang mengalami konflik; (3) teori kebutuhan manusia, bahwa konflik yang berakar dalam disebabkan oleh kebutuhan dasar manusia, fisik, mental, dan sosial yang tidak terpenuhi atau dihalangi; (4) teori identitas, bahwa konflik disebabkan karena identitas yang terancam, yang sering berakar pada hilangnya sesuatu atau penderitaan di masa lalu yang tidak diselesaikan; (5) teori kesalahpahaman antar

---

<sup>7</sup>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.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup>Ervan Wirawan, Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang, *Jurnal Politik Muda*, 6(1), 2017: 73 – 78.

<sup>10</sup> Ellya Rosana, Konflik Dalam Kehidupan Masyarakat (Telaah Mengenai Teori Konflik Dan Penyelesaian Konflik Pada Masyarakat Modern), *Jurnal Al-Adya*, 10(2), 2015:2016-230.

<sup>11</sup> Ervan Wirawan, *Loc. Cit.*

<sup>12</sup> Simon Fisher dkk, *Mengelola Konflik: Keterampilan Dan Strategi Untuk Bertindak* (Jakarta: The British Council, 2001), Hal. 4.

<sup>13</sup> Simon Fisher dkk, *Ibid*, Hal. 8-9.

budaya, bahwa konflik disebabkan ketidakcocokan dalam cara-cara berkomunikasi di antara berbagai budaya yang berbeda, dan; (6) teori transformasi konflik, bahwa konflik disebabkan oleh masalah-masalah ketidaksetaraan dan ketidakadilan yang muncul sebagai masalah-masalah sosial, ekonomi, dan budaya.

Sejalan dengan gagasan mengenai konflik yang dikemukakan oleh beberapa ilmuwan di atas, bahwa pada artikel ini peneliti ingin meninjau konflik yang terjadi dari aspek musyawarah. Meskipun konflik adalah suatu hal yang wajar dan sering terjadi dalam

kehidupan manusia, sebaiknya ada wadah seperti musyawarah yang memfasilitasi masyarakat untuk mengungkapkan perbedaan pendapat agar mencapai kata mufakat di antara pihak yang berkonflik sehingga konflik dapat diselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, peneliti berasumsi bahwa terjadinya konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin karena kurangnya musyawarah mufakat antara masyarakat dengan pemerintah untuk berunding mengenai nilai ganti rugi dan penetapan trase jalan tol yang akan melewati tanah ulayat, lahan produktif, dan permukiman masyarakat. Hal ini menandakan bahwa partisipasi masyarakat pasif dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus untuk menjelaskan faktor-faktor penyebab konflik pada pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru ruas Padang-Sicincin di Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat. Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik *snowball sampling*. Adapun teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dan dokumentasi.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Kronologis Konflik

Konflik terjadi antara masyarakat dan pemerintah dalam pembangunan jalan tol ruas padang-sicincin sejak tahun 2018 hingga tahun 2021. Munculnya konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin tepatnya sta 0-4,2 km adalah pada saat penetapan harga dari tim appraisal. Pada awalnya sebelum keluar harga dari tim appraisal tentunya terdapat beberapa proses pengadaan tanah yang dilakukan yaitu melakukan konsultasi publik kepada masyarakat di lokasi pembangunan untuk mendapatkan kesepakatan dari para pemilik yang berhak. Rapat konsultasi publik dilakukan tanggal 4-5 Februari 2018 di Kantor Wali Nagari Kasang dan telah tercapai kesepakatan mengenai penetapan lokasi jalan tol dengan dikeluarkannya surat keputusan Gubernur Sumatera Barat Nomor: 620-80- 2018 pada tanggal 5 Februari 2018. Setelah penetapan lokasi ditetapkan oleh Gubernur, tanggal 9 Februari 2018 dilakukan *groundbreaking* atau peresmian pembangunan jalan tol oleh Presiden Joko Widodo yang bertempat di Sta 0+000. Selanjutnya Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Pengadaan Tanah melakukan kontrak kerja dengan KJPP mbpru tanggal 11 Mei 2018. Tim appraisal telah melaporkan penilaiannya terhadap 109 bidang tanah pada tanggal 21 Mei 2018 dan hasil penilaian dari tim appraisal ini menjadi dasar untuk musyawarah penetapan ganti kerugian yang diadakan oleh ketua pengadaan tanah yaitu BPN Padang Pariaman kepada pihak yang berhak pada tanggal 25-26 Mei 2018 di Kantor

Camat Batang Anai. Akan tetapi, dalam musyawarah terakhir tanggal 26 Mei 2018 tidak tercapai kesepakatan karena seluruh pemegang hak yang berjumlah 84 orang dengan 109 bidang tanah menolak nilai ganti kerugian yang dinilai sangat rendah, sehingga dapat dikatakan musyawarah penetapan ganti kerugian tersebut gagal.

Tidak tercapainya kesepakatan dalam musyawarah mengenai bentuk dan besaran ganti kerugian tersebut, akhirnya puluhan masyarakat pemilik hak atas tanah Nagari Kasang melakukan upaya untuk berusaha menolak nilai ganti kerugian yang dinilai sangat rendah dan menuntut nilai ganti kerugian yang tinggi dari harga yang sudah ditetapkan sebelumnya. Masyarakat Nagari Kasang mendatangi kantor Wali Nagari Kasang pada awal bulan Juni tahun 2018 dengan maksud meminta menyampaikan permintaan masyarakat kepada pihak pemerintah terkait agar dapat meninjau ulang atau mengkaji kembali harga tanah yang telah ditetapkan oleh tim appraisal sesuai dengan harga tanah yang diinginkan. Masyarakat juga akan melarang pekerjaan jalan tol dilakukan di lahan mereka sampai harga ganti rugi masyarakat diserahkan.<sup>14</sup> Namun aksi tersebut tidak membuahkan hasil karena harga ganti rugi hanya bisa digugat ke pengadilan. Atas dasar tersebut melalui kuasa hukumnya Yul Akhyari Sastra & Rekan pada tanggal 28 Juni 2018 sebanyak 47 orang masyarakat Nagari Kasang mengajukan gugatan atas keberatan ganti kerugian ke Pengadilan Negeri Pariaman dibawah nomor register 81/P.SK.Pdt/2018/PN Pmn. Namun berdasarkan hasil putusan pengadilan Nomor: 32/Pdt.G/2018/PN-Pmn tanggal 8 Agustus 2018 menolak gugatan tersebut atau NO (*niet onvankelijke verklaard*).<sup>15</sup>

Tidak berhenti sampai disitu, masyarakat Nagari Kasang tetap bersikeras untuk menolak nilai ganti kerugian dengan melakukan aksi demonstrasi baik ke Kabupaten, hingga ke kantor Gubernur Sumbar yang dilakukan pada tanggal 23 Januari 2019 dengan tuntutan yang sama dan karena masyarakat merasa bahwa pihak Pemerintah Daerah terkesan lepas tangan dalam hal memberikan solusi atas rendahnya ganti kerugian yang diterima oleh masyarakat.<sup>16</sup> Tanggal 20 Februari 2019 masyarakat kembali menggelar aksi di lokasi yang akan dibangun jalan tol setelah mendengar debat calon Presiden putaran kedua dalam pemilihan umum tahun 2019.<sup>17</sup> Berbagai upaya yang telah dilakukan oleh masyarakat Nagari Kasang dengan harapan agar tuntutan mereka dapat dikabulkan dan mendapatkan keadilan dari pemerintah, tetapi tidak membuahkan hasil karena harga yang ditetapkan oleh tim appraisal tidak bisa diubah dan hanya dapat digugat ke pengadilan. Dengan demikian, masyarakat Nagari Kasang secara terpaksa harus menerima nilai ganti kerugian yang telah ditetapkan oleh tim appraisal dan karena setelah adanya putusan NO masyarakat juga tidak melakukan kasasi ke Mahkamah Agung maka uang ganti kerugian masyarakat dititipkan ke Pengadilan Negeri Pariaman (konsinyasi) sehingga pembangunan jalan

---

<sup>14</sup> Lihat *Warga Padang Pariaman Minta Harga Yang Pantas Untuk Ganti Rugi Lahan Tol*, Diakses di (sumbar.antaraneews.com) pada tanggal 9 Februari 2021 pukul 19:23.

<sup>15</sup> Putusan NO merupakan putusan yang menyatakan gugatan tidak dapat diterima karena gugatan mengandung cacat formil, artinya gugatan tidak dilanjutkan oleh hakim untuk diperiksa dan diadili sehingga tidak ada objek gugatan dalam putusan untuk dieksekusi.

<sup>16</sup> Lihat *Ganti Rugi Lahan Tol Belum Jelas Warga Serbu Kantor Gubernur Sumbar*, Diakses di (jawapos.com) pada tanggal 9 Februari 2021 pukul 20:05.

<sup>17</sup> Lihat *Terpancing Ucapan Presiden Saat Debat Warga Kasang Tuntut Ganti Untung Lahan Tol*, Diakses di (harianhaluan.com) pada tanggal 9 Februari 2021 pukul 20:18.

tol pada sta 4,2 dapat dilakukan.

Konflik juga terjadi pada pembangunan jalan tol tahap 2 sta 4,2-36. Tanggal 29 November 2018 dilakukan pemberitahuan mengenai rencana pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin tahap 2 dan pendataan awal kepada masyarakat yang berada di lokasi rencana pembangunan jalan tol terdiri dari empat kecamatan yaitu Kecamatan Batang Anai, Lubuk Alung, Enam Lingkung, dan 2x11 Enam Lingkung. Bulan Desember 2018 mulai diadakan rapat konsultasi publik yang dilakukan per kecamatan, namun konsultasi publik tersebut tidak berjalan dengan baik. Disamping terdapat masyarakat yang setuju, lebih banyak masyarakat yang tidak setuju dengan penetapan trase jalan tol di lokasi tersebut yang menyebabkan tidak tercapainya kesepakatan mutlak. Selain itu juga terdapat masyarakat yang tidak tahu atau merasa tidak diundang dalam konsultasi publik yang memicu terjadinya keributan dan pada saat itulah mulai munculnya konflik dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Sta 4,2-36 km.<sup>18</sup>

Tidak tercapainya kesepakatan dalam konsultasi publik maka Bulan Januari-Maret 2019 dilakukan lagi pendataan ulang terhadap empat kecamatan tersebut dan kemudian konsultasi publik ulang dilakukan per nagari. Hasil dari konsultasi publik ulang yang dilakukan oleh tim persiapan pengadaan tanah adalah terdapat 2 Kecamatan yang mengajukan keberatan atau tidak setuju dengan penetapan trase jalan tol, yaitu Kecamatan 2x11 Enam Lingkung yakni Nagari Sicincin dan Kecamatan Lubuk Alung yakni Nagari Sungai Abang dan Nagari Lubuk Alung.<sup>19</sup> Masyarakat tidak setuju dengan penetapan trase jalan tol yang dianggap akan merugikan karena trase tersebut melewati lahan-lahan produktif dan terutama letak pintu gerbang tol tersebut mengenai permukiman penduduk yang padat. Sebagaimana diketahui bahwa bagi masyarakat lahan adalah sumber kehidupan, sehingga masyarakat meminta agar trase tersebut dipindahkan ke lahan yang tidak produktif dan padat penduduk.

Keberatan masyarakat diterima oleh Gubernur Sumbar dan dilakukanlah revisi terhadap trase jalan tol. Tim persiapan pengadaan tanah kembali melakukan pemberitahuan atau sosialisasi dan pendataan awal kepada masyarakat terdampak yang dilewati oleh trase jalan tol hasil revisi pada tanggal 21 Februari 2020. konsultasi publik untuk mendapatkan kesepakatan mengenai trase jalan tol telah dua kali dilakukan pada bulan Maret 2020, karena dalam konsultasi publik pertama masyarakat pemilik lahan yang hadir tidak tepat sasaran sehingga banyak masyarakat yang merasa tidak diundang serta tidak tahu tanahnya kena atau tidak, kemudian didata ulang lagi dan dilakukan konsultasi publik ulang.<sup>20</sup> Berdasarkan hasil dari konsultasi publik dan konsultasi publik ulang yang dilakukan telah didapatkan kesepakatan mengenai lokasi jalan tol, sehingga pada tanggal 26 Maret 2020 Gubernur Sumbar menerbitkan Keputusan Nomor: 620-256-2020. Keputusan tersebut berisi tentang penetapan lokasi pengadaan tanah pembangunan jalan tol Seksi Kapalo Hilalang - Sicincin - Lubuk Alung - Padang Sta 4,2-36. Penetapan lokasi terbaru untuk pembangunan jalan tol Sta 4,2-36 diumumkan ke publik pada

---

<sup>18</sup> Data diolah tahun 2021 berdasarkan wawancara dengan Antos Lukman selaku Kasi Pengadaan Tanah Dinas Permukiman dan Pertanahan Provinsi Sumatera Barat tanggal 14 Desember 2020 di Kantor Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Sumbar.

<sup>19</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor: 8/G/PU/2020/PTUN.PDG.

<sup>20</sup> Data diolah berdasarkan wawancara dengan Antos Lukman selaku Kasi Pengadaan Tanah Dinas Perkimtan Provinsi Sumatera Barat tanggal 14 desember 2020 di Kantor Dinas Pu dan Penataan Ruang Sumbar.

tanggal 30 Maret 2020. Namun setelah lokasi pembangunan jalan tol tahap 2 ditetapkan, ternyata masih memunculkan pertentangan di masyarakat. Terdapat masyarakat di salah satu lokasi yang menolak penetapan trase jalan tol yaitu Nagari Kapalo Hilalang dan yang paling berpolemik adalah di Korong Pincuran Tujuh. Konflik terjadi ketika tim pelaksana pengadaan tanah mulai melakukan pengukuran terhadap lahan masyarakat yang akan dilewati oleh jalan tol. Masyarakat setempat menghalanginya untuk tidak mengukur lahan tersebut dengan membawa senjata tajam untuk mengancam tim di lapangan dan tidak ada korban jiwa. Sehingga secara terpaksa tim pengadaan tanah menghentikan pengukuran di Korong Pincuran Tujuh. Faktor Penyebab Konflik

Konflik yang terjadi antara masyarakat dengan pemerintah dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin disebabkan oleh berbagai faktor. Adapun faktor-faktor terjadinya konflik sebagai berikut:

### **1. Ganti rugi lahan ditetapkan secara sepihak**

Proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin dilakukan melalui musyawarah yang bertujuan untuk mencapai suatu kesepakatan antara parapihak. Namun musyawarah mengenai ganti rugi atas lahan masyarakat yang terkena ruas pembangunan jalan tol dilakukan hanya pada hari rapat musyawarah penetapan ganti rugi dan harga tanah masyarakat telah ditetapkan berdasarkan penilaian tim appraisal. Dalam musyawarah penetapan ganti rugi tidak adanya negosiasi atau tawar-menawar yang terjadi antara pihak pemerintah dengan masyarakat pemilik hak atas tanah dalam menyepakati nilai ganti rugi tersebut. Berbagai pendapat dan keinginan yang dikemukakan oleh masyarakat dalam musyawarah tidak didengar dan pemerintah melalui undang-undang malah mendorong masyarakat untuk ke pengadilan. Situasi tersebut terjadi karena perbedaan pemahaman dimana Lembaga Pertanahan beranggapan bahwa tindakan yang dilakukannya sudah merupakan bagian dari musyawarah penetapan harga. Adanya perbedaan pemahaman antara masyarakat dengan Lembaga Pertanahan dalam musyawarah tersebut yang menyebabkan tidak terjadi kesepakatan antara kedua belah pihak. Dengan demikian hal tersebut tidak mencerminkan bagaimana prinsip dari musyawarah itu sendiri karena sejatinya musyawarah adalah untuk saling mendengar, memberi, menerima dan menghormati pendapat diantara para pihak sehingga didapatkan keputusan hasil kesepakatan bersama bukan sepihak. Hal ini yang tidak sesuai dilakukan dalam musyawarah penetapan harga pengadaan tanah sehingga menimbulkan konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin Sta 0-4,2 km.

### **2. Kurang maksimalnya sosialisasi kepada masyarakat setempat**

Proses sosialisasi dalam setiap kebijakan yang akan dilakukan sangat menentukan, karena melalui sosialisasi akan membentuk sikap dan pola pikir seseorang dalam memahami maksud serta tujuan dari kebijakan tersebut. Akan tetapi proses sosialisasi yang kurang maksimal mengakibatkan kurangnya pemahaman masyarakat terhadap suatu hal seperti konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Sta 0-4,2. Masyarakat enggan memberikan lahannya untuk dibebaskan menjadi jalan tol karena menyatakan belum mendapatkan ganti rugi

padahal uang ganti rugi tersebut berdasarkan peraturan yang berlaku sudah dititipkan ke pengadilan sehingga lahan masyarakat bisa dikerjakan. Hal ini terjadi karena kurangnya pemahaman masyarakat terkait dengan proses pengambilan uang ganti rugiyang telah ditetapkan oleh pemerintah dalam proses pembebasan lahan, sehingga bagi masyarakat yang menganggap tindakan yang dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan tol salah, maka akan berusaha mempertahankan haknya.

Kurang maksimalnya sosialisasi dalam pembangunan jalan tol ruas padang-sicincin ini juga terlihat pada proses persiapan pengadaan tanah pembangunan jalan tol ruas Padang- Sicincin yang dilakukan terkesan dipaksakan dan tergesa-gesa dengan waktu yang begitu cepat dan tidak efektif mengingat akan diadakannya peresmian jalan tol oleh Presiden Jokowi sehingga proses untuk mendapatkan kesepakatan lokasi harus selesai sebelum waktu yang telah ditentukan. Selain itu, kehadiran pemilik hak atas tanah juga sangat minim sehingga mengakibatkan tidak seluruh masyarakat terdampak yang paham dan mendapatkan pengetahuan tentang jalan tol serta bagaimana proses pembangunan jalan tol tersebut terutama mengenai proses pembebasan lahan masyarakat.

Menilik pada hasil temuan peneliti dilapangan tentang kurang maksimalnya sosialisasi kepada masyarakat setempat dan ganti rugi lahan ditetapkan secara sepihak yang telah peneliti tuliskan di atas merupakan realita yang peneliti temukan saat penelitian di lapangan. Sementara teori faktor penyebab konflik yang peneliti gunakan adalah menurut Simon Fisher, dalam teori kesalahpahaman antarbudaya mengatakan bahwa konflikdisebabkan oleh ketidakcocokan dalam cara-cara berkomunikasi diantara berbagai budaya yang berbeda. Adapun terkait dengan temuan peneliti merasa penjelasan teori tersebut yang mendekati dengan permasalahan yang peneliti temukan di lapangan terhadap 2 faktor penyebab konflik tersebut. Hal ini karena budaya antara pemerintah dan masyarakat adalah berbeda sehingga menimbulkan ketidaksepahaman antara para pihak.

### **3. Ketidakpuasan masyarakat dengan nilai ganti rugi yang ditetapkan**

Tanah beserta dengan bangunan, tanaman, dan isi yang ada di atasnya merupakan suatu aset dan sumber kehidupan bagi masyarakat sehingga menjadi suatu hal yang wajar jika pemilik hak atas tanah menginginkan nilai jual yang pantas atau layak terhadap tanah tersebutdan bahkan rela bertentangan demi mempertahankannya. Ketidakpuasan masyarakat pemilik hak atas tanah dengan nilai ganti kerugian menyebabkan terjadinya konflik seperti yang terjadi di Nagari Kasang dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin. Masyarakat menganggap nilai ganti kerugian yang ditetapkan oleh tim appraisal dinilai terlalu rendah padahal tanah tersebut merupakan tanah produktif yang berpenghasilan. Hal ini dapat terlihat dalam tabel 5.3 dibawah ini:

**Figur 1 Perbandingan Penilaian Kegiatan Pengadaan Tanah  
Pembangunan Di Nagari Kasang**

Kegiatan Pengadaan Tanah Pembangunan	Tahun	Nilai Terendah (Rp./m)	Nilai Tertinggi (Rp./m)	Lokasi (Desa/Nagari)
Jalur Kereta Api	2013	60.000	450.000	Kasang
Pengendalian Banjir	2015	126.087	403.488	Kasang
Jalan Tol	2018	27.000	279.000	Kasang

*Sumber: Data sekunder dari Dinas Permukiman dan Pertanahan Provinsi Sumatera Barat pada tahun 2021*

Berdasarkan Tabel 5.3 menunjukkan penilaian ganti kerugian pembangunan jalan tol pada tahun 2018 sangat kecil yaitu dengan harga terendah 27.000 dan tertinggi 279.000. Hal tersebut menimbulkan adanya ketidakpuasan masyarakat dengan nilai ganti kerugian akibat hasil penilaian yang ditetapkan oleh tim appraisal karena nilai ganti rugi tersebut jauh dari kelayakan dan harapan masyarakat apabila dibandingkan dengan harga penggantian tanah dalam pembangunan yang pernah dilakukan di daerah Nagari Kasang.

#### **4. Tidak adanya standar yang jelas dalam penghitungan ganti rugi**

Penolakan masyarakat Nagari Kasang terhadap hasil penilaian dari tim appraisal karena tidak jelasnya standar yang digunakan untuk menghitung nilai ganti rugi. Harga ganti rugi lahan masyarakat dihargai dibawah nilai NJOP ataupun harga pasar yang ada di sekitar daerah tersebut serta terdapat perbedaan harga tanah yang ditentukan setelah digantinya tim appraisal. Hasil penilaian ganti kerugian berujung konflik yang ditolak oleh masyarakat Nagari Kasang merupakan hasil penilaian dari KJPP mbpru dan berbeda dengan penilaian KJPP Andi Iswitardiyanto dapat diterima oleh masyarakat karena cukup tinggi. Oleh karena itu masyarakat yang keberatan meminta untuk meninjau ulang nilai ganti kerugian tersebut karena menganggap pemerintah melalui tim appraisal kurang transparan dalam menentukan nilai ganti kerugian, mengingat atas dasar apa tanah masyarakat tersebut dinilai. Hal inilah yang membuat masyarakat menganggap nilai ganti kerugian yang diberikan oleh pemerintah tidak berdasarkan keadilan sehingga tidak tercapainya kesepakatan.

Terkait dengan temuan penyebab konflik dalam pembangunan jalan tol Padang- Sicincin Sta 0-4,2 km tentang ketidakpuasan masyarakat dengan nilai ganti rugi yang ditetapkan dan tidak adanya standar yang jelas dalam penghitungan ganti rugi telah peneliti jelaskan di atas merupakan apa yang terjadi pada saat peneliti turun ke lapangan. Sedangkan dalam teori konflik yang peneliti gunakan menurut Simon Fisher dalam teori transformasi konflik mengatakan bahwa konflik disebabkan oleh masalah-masalah ketidaksetaraan dan ketidakadilan yang muncul sebagai masalah ekonomi, politik, dan budaya. Adapun dalam temuan peneliti merasa variabel ketidakadilan yang muncul sebagai masalah ekonomi mendekati dengan permasalahan yang peneliti temui di lapangan yaitu ketidakpuasan masyarakat dengan nilai ganti rugi yang ditetapkan dan tidak adanya standar yang jelas dalam penghitungan ganti rugi.

## **5. Ketidakpercayaan masyarakat kepada pemerintah**

Ketidakpercayaan atau rendahnya tingkat kepercayaan masyarakat kepada pemerintah menjadi pemicu munculnya konflik dalam pembangunan jalan tol Padang- Sicincin. Rendahnya tingkat kepercayaan masyarakat kepada pemerintah karena banyak proyek-proyek pembangunan yang ada di daerah yang dilalui oleh trase jalan tol tidak terealisasi dengan baik sehingga membuat masyarakat menjadi kecewa dan ragu ketika akan dibangun jalan tol. Seperti halnya pembangunan Tarok City dan jalan lingkar Duku-Sicincin yang sampai saat ini belum juga selesai dibangun. Selain itu, rendahnya tingkat kepercayaan masyarakat kepada pemerintah karena adanya kekhawatiran dan ketakutan masyarakat terhadap nilai ganti kerugian pada pembangunan trase jalan tol tahap 2 akan sama dengan yang terjadi pada tahap 1 yaitu ganti kerugian yang dinilai sangat rendah jauh dari harapan masyarakat.

Merujuk pada teori penyebab konflik menurut Simon Fisher dalam teori hubungan manusia bahwa konflik disebabkan oleh polarisasi yang terus terjadi, ketidakpercayaan dan permusuhan di antara kelompok yang berbeda dalam masyarakat. Untuk permasalahan yang peneliti temukan dilapangan bahwa variabel ketidakpercayaan di antara kelompok yang berbeda dalam masyarakat menjadi penyebab konflik. Dalam hal ini pemerintah sebagai pelaksana pembangunan membutuhkan lahan masyarakat untuk dijadikan jalan tol, sementara masyarakat sebagai pemilik lahan keberatan untuk memberikan lahannya disebabkan oleh ketidakpercayaan masyarakat kepada pemerintah.

## **6. Masyarakat beranggapan jalan tol tidak berdampak terhadap peningkatan ekonomi dan kelangsungan hidup mereka**

Dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin di Kabupaten Padang Pariaman, dimana dengan adanya rencana pembangunan jalan tol yang akan melewati daerah tersebut membuat masyarakat setempat menjadi khawatir terhadap perekonomian dan kelangsungan hidup untuk kedepannya terutama bagi masyarakat pemilik lahan sehingga menimbulkan konflik dalam penetapan trase jalan tol. Masyarakat merasa tidak mendapatkan keuntungan ekonomi yang sebanding dengan adanya pembangunan jalan tol karena jalan tol terbatas atau memiliki aturan tersendiri seperti masyarakat tidak bisa berjualan di sekitar jalan tol serta memanfaatkan sisa-sisa lahan yang ada, sehingga adanya ketidakjelasan mengenai nasib masyarakat di kehidupan selanjutnya setelah hilangnya lahan dan tempat tinggal yang masih memiliki nilai ekonomi.

Terkait penyebab konflik pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Sta 4,2-36 km temuan peneliti dilapangan yaitu masyarakat beranggapan jalan tol tidak berdampak terhadap peningkatan ekonomi dan kelangsungan hidup mereka, memiliki kesamaan dengan yang dikatakan Simon Fisher dalam teori kebutuhan manusia bahwa konflik disebabkan oleh kebutuhan dasar manusia yang tidak terpenuhi atau dihalangi. Dalam hal ini pembangunan jalan tol membutuhkan lahan agar jalan tol dapat dibangun dan masyarakat jugamembutuhkan lahan, akan tetapi penggunaan lahan tersebut berbeda-beda sehingga kebutuhan atau kepentingan masyarakat dan pemerintah berbenturan.

### **7. Minimnya informasi yang disampaikan mengenai proses pembebasan lahan**

Komunikasi yang tidak baik atau tidak cocok di antara pihak yang berbeda mengenai suatu permasalahan menjadi penyebab konflik seperti yang dikatakan oleh Simon Fisher, namun temuan peneliti di lapangan adalah minimnya informasi yang disampaikan kepada masyarakat mengenai proses pembebasan lahan dalam pembangunan jalan tol. Adapun keterkaitan antara temuan peneliti di lapangan dengan teori adalah adanya perbedaan diantarakedua belah pihak dalam hal berkomunikasi yang dikemukakan oleh Simon Fisher adalah disebabkan oleh minimnya informasi yang disampaikan kepada masyarakat mengenai proses pembebasan lahan dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Sta 4,2-36. Musyawarah yang terjadi antara masyarakat dengan pemerintah hanya membahas mengenai penetapan trase jalan tol. Namun terkait dengan penggantian terhadap lahan tersebut pihak pemerintah hanya menyebutkan ganti untung saja tanpa menyebutkan besaran atau nilai ganti rugi.

Hal ini membuat masyarakat menjadi kebingungan karena masyarakat menginginkan kejelasan mengenai nilai ganti rugi tersebut mengingat adanya kekhawatiran lahan tersebut diganti dengan harga yang tidak layak. Terkait hal tersebut pihak pemerintah tentunya bekerja menurut aturan undang-undang sehingga tidak bisa memberikan gambaran atau menentukan harga karena lahan tersebut harus melalui proses terlebih dahulu seperti pengukuran serta penilaian yang dilakukan oleh tim appraisal. Sehingga ketidakpahaman masyarakat dengan proses pembebasan lahan dan kurangnya informasi mengenai penggantian yang akan diterima oleh masyarakat terhadap lahan yang akan dijadikan jalan tol memunculkan anggapan tidak adanya kepastian mengenai ganti rugi yang menimbulkan pertentangan antara masyarakat dengan pemerintah dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin Sta 4,2-36 km.

### **8. Kurangnya Koordinasi Antara Pihak Penyelenggara Jalan Tol Dengan Pihak-Pihak Yang Bersangkutan Di Daerah Setempat**

Kurangnya koordinasi antara penyelenggara kebijakan dengan pemerintah daerah, dan berimbas kepada kurangnya koordinasi dengan elemen masyarakat serta masyarakat yang terdampak pembangunan mengakibatkan terjadinya kesalahpahaman di antara pihak-pihak yang bersangkutan sehingga menimbulkan konflik dalam pembangunan jalan tol Padang- Sicincin Sta 4,2-36 km. Trase jalan tol telah ditetapkan oleh pemerintah dan ternyata trase tersebut banyak melewati lahan produktif dan pemukiman penduduk yang padat. Pihak penyelenggara jalan tol dalam pembuatan trase jalan tol tidak mendiskusikan atau memusyawarahkan terlebih dahulu baik itu kepada pemerintah nagari sebagai pemerintahan terendah di masyarakat, maupun tokoh adat karena tanah yang akan digunakan untuk jalan tol sebagian besar merupakan tanah ulayat sehingga dalam pemakaian tanah adat tersebut haruslah melalui proses-proses hukum adat yang berlaku. Tidak hanya dengan pemuka kepentingan saja, tentunya juga kepada masyarakat pemilik lahan yang lahannya akan dilewati oleh jalan tol. Tetapi hal tersebut terabaikan, dimana tiba-tiba lahan masyarakat telah dipancang secara sepihak tanpa adanya penjelasan atau pemberitahuan sebelumnya kepada masyarakat. Hal ini menandakan kurangnya pelibatan masyarakat pemilik lahan dalam pengambilan keputusan sehingga prinsip musyawarah mufakat terabaikan dalam pembebasan lahan pembangunan jalan tol.

Berdasarkan penyebab konflik yang dikemukakan oleh Simon Fisher adalah bahwa konflik disebabkan oleh ketidakcocokan dalam cara berkomunikasi antar budaya yang berbeda dan peneliti merasa penyebab konflik temuan peneliti di lapangan memiliki keterkaitan karena adanya kesalahpahaman diantara para pihak disebabkan oleh kurangnya koordinasi antara pihak penyelenggara jalan tol dengan pihak-pihak yang bersangkutan di daerah setempat. Dalam hal ini perencanaan pembangunan jalan tol merupakan pembangunanyang berasal dari pemerintah pusat sehingga terdapat perbedaan pemahaman diantara para pihak di daerah yang dilewati oleh trase jalan tol ketika pembangunan dilaksanakan.

### 9. Terancam Hilangnya Identitas Kepemilikan Hak Atas Tanah Ulayat

Minangkabau merupakan daerah yang kental dengan adat istiadatnya dan yang lebih mencolok atau menarik perhatian salah satunya adalah tanah ulayat. Penyebab konflik temuan peneliti di lapangan dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin Sta 4,2-36 km yaitu terancam hilangnya identitas kepemilikan hak atas tanah ulayat memiliki kesamaan dengan yang dikatakan oleh Simon Fisher dalam teori identitas yang mengatakan bahwa sekelompok orang yang merasa identitasnya terancam oleh pihak lain menjadi penyebab konflik. Dalam hal ini masyarakat tidak ingin tanahnya dilewati oleh trase jalan tol karena tanah tersebut adalah harta pusaka tinggi yang tidak bisa diperjualbelikan serta turun-temurun hingga ke generasi berikutnya sehingga masyarakat merasa bahwa apabila tanah tersebut dilewati oleh trase jalan tol maka harta pusakanya juga akan hilang. Terkait hal tersebut, bagi masyarakat Minangkabau tanah ulayat merupakan salah satu bentuk dari harta pusaka yang harus dirawat dan dipelihara. Tanah ulayat menjadi identitas masyarakat hukum adat di Minangkabau sehingga tidak bisa diperjualbelikan dengan begitu saja selain dari empat syarat yaitu *mayat tabujua di tengah rumah, rumah gadang katirisan, gadih gadang alun balaki, dan mambangkik batang tarandam*.<sup>21</sup>

## 4. KESIMPULAN

Faktor utama yang menyebabkan terjadinya konflik antara masyarakat dengan pemerintah dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin adalah musyawarah yang tidak berdasarkan pada konsensus atau kesepakatan bersama. Hal ini ditemukan dalam penentuan harga ganti rugi terhadap lahan masyarakat yang telah ditetapkan melalui tim appraisal. Dan juga perencanaan trase jalan tol yang telah ditetapkan ternyata banyak melewati permukiman padat penduduk dan lahan produktif yang masih bernilai ekonomis sehingga adanya kekhawatiran dari masyarakat terhadap kelangsungan hidupnya di masa depan setelah hilangnya lahan dan tempat tinggal akibat dari pembangunan jalan tol. Penolakan tersebut tidak terlepas dari nilai yang dimiliki oleh tanah bahwa sebagian besar tanah yang dilewati trase jalan tol merupakan tanah ulayat kaum atau suku yang menjadi identitas bagi masyarakat Minangkabau sehingga tanah menjadi aset yang sangat berharga dalam kehidupan untuk generasi berikutnya.

Sosialisasi pada tahap 1 pembangunan jalan tol Padang-Sicincin kurang maksimal karena

---

<sup>21</sup> Penjelasan lebih lanjut silakan rujuk Kikky Febriasi, Perkembangan Syarat Menggadai Tanah Harta Pusaka Tinggi Dalam Masyarakat Adat Minangkabau Di Kabupaten Agam Nagari Kamang Mudiak, *Premise Law Jurnal*, Vol 4 (2015): 1-14

dilakukan tergesa-gesa sehingga terdapat masyarakat yang belum mengerti atau kurang paham mengenai proses pembangunan jalan tol, sedangkan sosialisasi pada tahap 2 minim informasi terkait dengan kejelasan dan kepastian ganti rugi terhadap lahan masyarakat yang terkena trase pembangunan jalan tol. Selain itu, ketidakpuasan masyarakat dengan nilai ganti rugi dan tidak adanya standar yang jelas dalam penghitungan ganti rugi sehinggamengakibatkan nilai ganti rugi lahan masyarakat pada tahap 1 sangat rendah, ternyata hal tersebut berimplikasi kepada pembebasan lahan tahap 2 yang tidak berjalan dengan baik. Masyarakat khawatir hal yang sama juga akan terjadi terhadap lahannya sehingga menimbulkan rendahnya tingkat kepercayaan masyarakat kepada pihak pemerintah untuk menyerahkan lahan tersebut dijadikan sebagai bahan baku utama dalam pembangunan jalan tol.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asrinaldi dkk. 2020. Persepsi Masyarakat Terkait Pembangunan Jalan Tol Padang-Pekanbaru Di Provinsi Sumatera Barat. *Laporan Penelitian*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas Padang.
- Detik.com. 2018. *Pembangunan Infrastruktur Dan Partisipasi Masyarakat*. Diakses di (<https://news.kolom/d-4021236/pembangunan-infrastruktur-dan-partisipasi-masyarakat>).
- Eppid.pu.go.id. 2018. *Rilis PUPR #1 10 Februari 2018 SP.BIRKOM/II/2018/065*.
- Febriasi, Kikky. 2015. Perkembangan Syarat Menggadai Tanah Harta Pusaka Tinggi Dalam Masyarakat Adat Minangkabau Di Kabupaten Agam Nagari Kamang Mudiak. *Premise LawJurnal*. Vol 4: 1-14.
- Fisher, Simon dkk. 2001. *Mengelola Konflik: Keterampilan Dan Strategi Untuk Bertindak*. Jakarta: The British Council.
- Hidayatullah dkk. 2016. Analisis Peta Konflik Pembangunan Pabrik Pt. Semen Indonesia Di Kecamatan Gunem Kabupaten Rembang. *Solidarity: Journal of Education, Society and Culture*. 5(1): 1-11.
- Irwandi dan Endah R. Chotim. 2017. Analisis Konflik Antara Masyarakat, Pemerintah Dan Swasta (Studi Kasus Di Dusun Sungai Samak, Desa Sungai Samak, Kecamatan Badau, Kabupaten Belitung). *JISPO*. 7( 2): 24-42.
- Jawapos.com.2019. *Ganti Rugi Lahan Tol Belum Jelas Warga Serbu Kantor Gubernur Sumbar*. Diakses di (<https://www.jawapos.com/jpg-today/23/01/2019/ganti-rugi-lahan-tol-belum-jelas-warga-serbu-kantor-gubernur-sumbar/>).
- Kpa.or.id. 2017. *Catatan Akhir Tahun 2017: Reformasi Agraria Di Bawah Bayangan Investasi*.
- Rosana, Ellya. 2015. Konflik Dalam Kehidupan Masyarakat (Telaah Mengenai Teori Konflik Dan Penyelesaian Konflik Pada Masyarakat Modern). *Jurnal Al-Adya*. 10(2): 2016-230.
- Wirawan, Ervan. 2017. Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang. *Jurnal Politik Muda*. 6(1): 73- 78.
- Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.
- Putusan Mahkamah Agung Nomor: 8/G/PU/2020/PTUN.PDG.  
Putusan Perdata Gugatan Nomor 32/Pdt.G/2018/PN.Pmn

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum. Sumbar.antaranews.com. 2018. *Warga Padang Pariaman Minta Harga Yang Pantas Untuk Ganti Rugi Lahan Tol*. Diakses di (<https://sumbar.antaranews.com/berita/227298/warga-padang-pariaman-minta-harga-yang-pantas-untuk-ganti-rugi-lahan-tol>).

Sumatra.bisnis.com. 2019. *Warga Pariaman Minta Ganti Rugi Tol Padang-Pekanbaru Lebih Adil*. Diakses di (<https://sumatra.bisnis.com/read/20190123/534/881651/warga-pariaman-minta-ganti-rugi-tol-padang-pekanbaru-lebih-adil>)