

Model Resolusi Konflik Pembangunan Jalan Tol Padang- Pekanbaru Trase 4,2 - 36 Km

¹Dewi Anggraini, ²Mhd Fajdri, ³Syaifuddin Islami

^{1,2}Departemen Ilmu Politik, Universitas Andalas

³Prodi Agroteknologi, Universitas Taman Siswa

Korespondensi : dewianggraini@soc.unand.ac.id

Abstrak

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 nya 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, terutama 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

Abstract

The construction of the Padang-Pekanbaru toll Road has been inaugurated by President Joko Widodo on 9th February 2018. Overall this toll road consists of 5 sections, section 1 Padang-Sicincin along 28 km, after the change of trajectory to 36 km, section 2 Sicincin-Payakumbuh along 78 km, section 3 Payakumbuh-Pangkalan along 45 km, section 4 Pangkalan-Bangkinang along 56 km, and section 5 Bangkinang-Pekanbaru along 37 km, with a total distance of 244 km. The acquisition of land and construction process is currently underway on the 4.2 - 36 km trajectory. However, in the development process there are still many problems, one of which is the rejection of various elements of Adat peoples in several sub-districts in Padang Pariaman Regency related to land acquisition. Therefore, it is important to have involved all parties in conflict resolution efforts, especially the local Adat community. The purpose of this research is to explain the conflict resolution model for the construction of the 4.2 km-36 km toll road. The theories used are the concepts of conflict and conflict resolution. The research method is qualitative with a case study. Selection of informants with purposive sampling with data collection through interviews, observation and documentation. Based on the findings in the field, there are several conflict resolution models in the construction of the Padang-Sicincin Toll Road 4.2-36 km which is negotiation, dialogue facilitation, mediation and compensation/land rent.

Keyword: Development, Conflict Resolution, Customary Land

1. PENDAHULUAN

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Jusuf Kalla tahun 2014-2019, percepatan pembangunan dilakukan secara gencar, terutama pembangunan infrastruktur. Sebagai bagian dari pelaksanaannya, tanah diperlukan sebagai wadah untuk melakukan pembangunan. upaya yang dilakukan untuk pembangunan tersebut adalah mendapatkan hak guna lahan. pemerintah mengusahakan untuk membeli atau mengkompensasi tanah milik masyarakat sipil atau swasta jika tanah tersebut dimasukkan dalam kawasan proyek pembangunan oleh pemerintah untuk kepentingan umum. Pengadaan tanah dengan ganti rugi dalam rangka pembangunan utilitas umum ini disebut pembebasan tanah. Namun biasanya dalam proses pengadaan tanah untuk kepentingan umum, terdapat pro dan kontra. Menerima dan mengikuti arahan pemerintah, atau menolak menghindari atau tidak mematuhi aturan pemerintah, bahkan ketika kebijakan tersebut adalah untuk kepentingan rakyat. Untuk menyelesaikan setiap konflik, diperlukan langkah-langkah yang tepat dan adil untuk membantu pihak-pihak yang berkonflik agar dapat mencapai kesepakatan yang adil bagi kedua belah pihak. Langkah ini dapat ditempuh dengan menerapkan metode negosiasi melalui pihak ketiga. Proses pengadaan tanah sebagai bagian dari pembangunan untuk kepentingan umum pada umumnya akan sulit atau tidak menguntungkan. Memang pada dasarnya kepentingan umum selalu mengorbankan kepentingan pribadi, ditambah dengan dana lahan yang terbatas. Hal ini disebabkan karena pada dasarnya, kepentingan umum selalu mengorbankan kepentingan pribadi, ditambah dengan ketersediaan tanah yang terbatas (Supriyanto, 2017).

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 (Hidayatullah, Umar, 2016), pembangunan Perusahaan Tambang Pasir di Dusun Sungai Samak Kabupaten Belitung (Irwandi & Chotim, 2017), dan pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto di Kabupaten Jombang (Wirawan, 2017). 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 penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperlancar konektivitas antar wilayah untuk meningkatkan arus barang, jasa, dan manusia. Meskipun keberadaan jalan tol akan memberikan dampak positif, tidak terkecuali dampak negatif yang ditimbulkan oleh pembangunan jalan tol dan menjadi masalah serta menimbulkan konflik antara masyarakat dengan pemerintah atau antara masyarakat dengan pihak ketiga. Untuk dampak negatif yang dirasakan masyarakat seperti hilangnya lahan pertanian, tempat tinggal dan mata pencaharian sebagai sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

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.

Presiden Jokowi meresmikan proyek atau meresmikan Jalan Tol Padang-Sicincin pada 9 Februari 2018. Tugas proyek tersebut dikerjakan oleh PT Hutama Karya yang terbagi menjadi dua tahap, yaitu Tahap 1 Sta 0-4,2 km dan Tahap 2 Kaki 4,2- 36,6 km. Tiga tahun setelah peresmiannya, pembangunan jalan tol ini belum juga selesai karena masalah pembebasan lahan yang menimbulkan sengketa antara masyarakat dengan pemerintah dan PT. Hutama Karya. Konflik awal pada pembangunan jalan tol Padang-Sicincin dengan jalur 0 hingga 4,2 km ini dikarenakan hasil evaluasi tim evaluasi tidak sesuai dengan harapan masyarakat karena jauh lebih rendah dari nilai NJOP. Lahan masyarakat dihargai antara Rp32 dan Rp288.000 per meter (Mudassir & Maulana, 2019). Setelah itu, masyarakat Nagari Kasang mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Pariaman untuk menolak ganti rugi yang ditetapkan pemerintah, namun berdasarkan hasil putusan Nomor 32Pdt.G/2018/PN, pengadilan menolak untuk membatalkan perkara tersebut. Meski pengadilan menolak gugatan tersebut, masyarakat Nagari Kasang tetap dengan tegas membantah nilai ganti rugi dan menggelar aksi protes di kantor Gubernur Sumbar pada 23 Januari 2019. Namun hasil penilaian sudah ditetapkan oleh lembaga penilai. Kelompok tersebut tidak dapat diubah dan masyarakat serta pemerintah kabupaten dan provinsi telah berupaya keras, masyarakat terpaksa menerimanya.

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 Hilalang (Administrator, 2020).

Dari beberapa nagari yang dilewati, Nagari Sungai Abang, Nagari Sicincin dan Nagari Lubuk Alung menolak trase pembangunan jalan tol tersebut (Bahfein, 2020), 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. 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 tol.

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-Pekanbaru (Padek, 2020).

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 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.

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.

Dalam catatan *Bisnis*(Maulana, 2020) 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 pembangunan konstruksinya secara maksimal(Rahmadi, 2020). Hingga hari ini perkembangan pembangunan jalan tol masih 18% proses konstruksi dan 11% pengadaan lahan (termasuk jalan akses)(Laraspati, 2020).

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. Utama 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? Adapun tujuan adalah untuk menemukan dan menjelaskan model resolusi konflik dalam pembangunan jalan Tol Padang Pekanbaru seksi 1 Padang Sicincin pada trase 4,2-36,15 km.

Tinjauan Pustaka

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 (*toezichtoudendaad*). Dalam konteks pengelolaan SDA ini maka pengaturan terbarunya di atur dalam UU No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

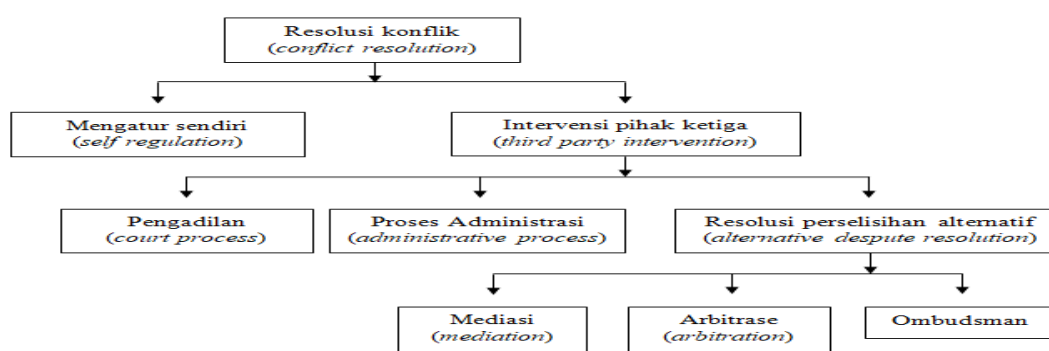
Konsep konflik

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*) atau suatu kepercayaan bahwa aspirasi pihak-pihak yang berkonflik tidak tercapai secara simultan". (Pruit & Rubin, 2004: 10). Konflik juga didefinisikan sebagai proses pertentangan yang diekspresikan di antara dua pihak atau lebih yang saling tergantung mengenai objek konflik, menggunakan pola perilaku dan interaksi konflik yang menghasilkan keluaran konflik (Wirawan, 2010).

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 intervention*). 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 administrasi. Ketiga, resolusi perselisihan alternatif. Berikut diuraikan mengenai diagram metode resolusi konflik (Wirawan, 2010).

Gambar 2 : Metode resolusi konflik (Wirawan,2010)



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 di harapkan. 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.

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 :

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*).

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.

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 :

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 (di ketahui 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.

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 pengadilan 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 imparial (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 (Irwandi & Chotim, 2017).

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. METODE

Penelitian ini dilakukan dari Bulan September sampai dengan Bulan November 2021. Lokasi penelitian di Kota Padang dan Kabupaten Padang Pariaman. Teknik pemilihan informan dilakukan secara *purposive sampling* dengan penetapan informan dengan kriteria tertentu. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Sementara analisis data dengan etik dan emik.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

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 hasil nya 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 elakukan 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. Hutama 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 disepakatio 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.

4. 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 merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (NSP) yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. Resolusi No. 58 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Secara total, tol Padang-Pekanbaru terdiri dari 5 seksi, yakni 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 panjang, dan Seksi 5 Bangkinang-Pekanbaru sepanjang 37 km, dengan total panjang sekitar 244 km. Pembangunan Tol Padang-Pekanbaru diharapkan mulai beroperasi pada 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

- [1]. Administrator. (2020). *Ini 5 Kecamatan di Sumbar yang Bakal Dilalui Tol Padang-Pekanbaru Tahap II*. Harian Haluan.Com. <https://www.harianhaluan.com/sumbar/pr-10248001/ini-5-kecamatan-di-sumbar-yang-bakal-dilalui-tol-padangpekanbaru-tahap-ii>
- [2].Bahfein, S. (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>
- [3].Hidayatullah, Umar, dkk. (2016). Analisis Peta Konflik Pembangunan Pabrik PT. Semen Indonesia di Kecamatan Gunem Kabupaten Rembang. *Journal of Education, Society and Culture*, 5(1), 1–11.
- [4].Irwandi, & Chotim, E. R. (2017). Analisis Konflik Antara Masyarakat, Pemerintah dan Swasta. *JISPO*, 7(2), 24–42.
- [5].Laraspati, A. (2020). *Sudah 18%, Proyek Tol Padang-Sicincin Dikebut*. Detik.Com. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4960935/sudah-18-proyek-tol-padang-sicincin-dikebut>
- [6].Maulana, R. (2020). *Begini Perkembangan Tol Padang—Sicincin Setelah Tersendat 2 Tahun*. Bisnis.Com. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200121/45/1192419/begini-perkembangan-tol-padangsicincin-setelah-tersendat-2-tahun>
- [7].Mudassir, R., & Maulana, R. (2019). Proyek Tol Padang—Sicincin : Lambatnya Pembebasan Lahan karena Masalah Harga. *Bisnis.Com*. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191209/45/1179175/proyek-tol-padangsicincin-lambatnya-pembebasan-lahan-karena-masalah-harga>
- [8].Padek. (2020). *Tol Sumatera Barat Dikebut*. Irwan Prayitno : Gerbang Ekonomi untuk Rakyat. Padek.Jawapos.Com. <https://padek.jawapos.com/sumbar/28/05/2020/tol-sumatera-barat-dikebut-irwan-prayitno-gerbang-ekonomi-untuk-rakyat/>

- [9].Rahmadi. (2020). *Polemik Tol Padang-Pekanbaru, Pengamat: Negara Sedang Memperlihatkan Kekuasaan*. Langgam.Id. <https://langgam.id/polemik-tol-padang-pekanbaru-pengamat-negara-sedang-memperlihatkan-kekuasaan/>
- [10].Supriyanto, G. (2017). Pelaksanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang Seksi II di Kelurahan Wonosari Kecamatan Ngaliyan Kota Semarang. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Undip*, 6(1), 233–242.
- [11].Wirawan. (2010). *Konflik dan Manajemen Konflik: Teori, Aplikasi dan Penelitian*. Salemba Humanika.
- [12].Wirawan, E. (2017). Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto (Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang). *Jurnal Politik Muda*, 6(1), 73–78..