

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Konflik seringkali memiliki arti ganda, tergantung pada sudut pandang penerjemahnya. Konflik dianggap sebagai sesuatu yang tidak fungsional, karena kata konflik mengandung konotasi negatif.¹ Konflik secara konseptual adalah pertentangan antara dua orang atau lembaga yang disebabkan oleh adanya perbedaan dalam mencapai kebutuhannya. Oleh karena itu, konflik merupakan suatu kondisi berupa tidak adanya kepercayaan antarpersonal maupun kelompok yang ada di masyarakat.² Beberapa penelitian tentang konflik telah menarik banyak ilmuwan diantaranya Hidayatullah, Umar, Hartati Sulistyono Rini, Thriwaty.³ Kemudian, Irwandi, Endah R. Chotim⁴, dan Ervan Wirawan.⁵ Contoh-contoh penelitian yang telah dilakukan oleh ilmuwan tersebut sangat

¹ Konflik tidak selalu bersifat negatif seperti yang diduga oleh kebanyakan orang. Namun apabila ditelaah secara seksama, konflik mempunyai fungsi positif yaitu sebagai pengintegrasikan masyarakat dan sebagai sumber perubahan. Konflik dan kekerasan adalah dua hal yang berbeda, karena tidak semua konflik mempunyai unsur kekerasan. Jika konflik dapat dikendalikan maka tidak serta merta konflik bermakna negatif, namun sebaliknya jika konflik berkembang semakin liar dapat dipastikan akan meningkat ke dalam bentuk kekerasan. Sehingga dapat dikatakan konflik tidak selamanya identik dengan kekerasan, namun kekerasan dapat terjadi disebabkan adanya konflik. Penjelasan lebih lanjut, silahkan rujuk Ellya Rosana, Konflik Dalam Kehidupan Masyarakat (Telaah Mengenai Teori Konflik Dan Penyelesaian Konflik Pada Masyarakat Modern), *Jurnal Al-Adya*, 10(2), 2015:2016-230.

²*Ibid.*

³Hidayatullah 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.

⁴ 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.

⁵Ervan Wirawan, Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang, *Jurnal Politik Muda*, 6(1), 2017: 73-78.

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.⁶

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.⁷ Sedangkan menurut Simon Fisher, konflik merupakan hubungan antara dua orang atau lebih yang memiliki sasaran-sasaran tidak sejalan.⁸ Dapat dikatakan konflik yang melibatkan dua orang atau kelompok dikarenakan adanya perbedaan kepentingan merupakan bentuk konflik sosial. Dan bentuk konflik sosial dapat berupa konflik vertikal, yaitu konflik yang terjadi antara masyarakat dengan negara,

⁶Ellya Rosana, *Loc.Cit.*

⁷ Ervan Wirawan, *Loc.Cit.*

⁸Simon Fisher dkk, *Mengelola Konflik: Keterampilan Dan Strategi Untuk Bertindak* (Jakarta: The British Council, 2001), Hal. 4.

sedangkan konflik horizontal merupakan konflik yang terjadi di dalam masyarakat itu sendiri.

Sejalan dengan gagasan mengenai konflik yang dikemukakan oleh beberapa ilmuwan di atas, bahwa pada penelitian 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. Hal ini menjadi keunikan penelitian ini, bahwa penelitian sebelumnya tidak menjelaskan konflik dari aspek musyawarah. Konflik dalam penelitian ini terjadi antara masyarakat dengan negara dalam pembangunan infrastruktur jalan tol yaitu pada proses pengadaan tanah.⁹ Konflik dalam pembangunan jalan tol terjadi karena adanya benturan kepentingan antara pemerintah terhadap kepentingan nasional yakni pembangunan dengan kepentingan masyarakat pemilik hak atas tanah dan kekhawatiran masyarakat akan dampak dari pembangunan jalan tol.¹⁰

⁹ Pengadaan tanah menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum adalah kegiatan menyediakan tanah dengan memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak.

¹⁰ Berdasarkan catatan KPA, selama periode pemerintahan Jokowi 2015-2019 telah terjadi 2.047 kasus. Konflik lahan akibat pembangunan infrastruktur meningkat drastis di era Jokowi. Bila pada 2018 ada 16 kasus, setahun berikutnya bertambah menjadi 83 kasus. Paling banyak terkait pembangunan fasilitas umum yakni 28 kasus. Diikuti proyek fasilitas sosial sebanyak 13 kasus dan pembangunan jalan tol terdapat 11 kasus (Konflik Lahan Meningkat di Era Jokowi, diakses di propertyinside.id pada tanggal 1 April 2020 Pukul 19:41). Beberapa kasus konflik dalam pembangunan infrastruktur jalan tol yang mendapat penolakan dari masyarakat yaitu pembangunan jalan tol Jombang-Mojokerto di Jawa Timur dan jalan tol Padang-Sicincin di Sumatera Barat. Adapun di Sumatera Barat sendiri, konflik lahan lainnya yang terjadi dalam suatu pembangunan seperti pada pembangunan geothermal (pembangkit listrik energi panas bumi) di Salingka Gunung Talang Kabupaten Solok dan tambang emas di Simpang Tonang Kabupaten Pasaman.

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 sehingga berimplikasi 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.¹¹

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.¹² 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

¹¹Konsorsium Pembaruan Agraria, Reformasi Agraria Di Bawah Bayangan Investasi (Catatan Akhir Tahun 2017, 2017), Hal. 10.

¹²Pembangunan 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-masyarakatdiakses-pada-tanggal-21-februari-2020-pukul-16:40> dan Perpres No. 58 Tahun 2017.

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.

Salah satu langkah strategis pemerintah dalam mengakselerasi pembangunan jalan tol adalah jalan tol Padang-Pekanbaru.¹³ Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru ruas Padang-Sicincin telah beberapa kali melakukan perubahan trase. *Pertama*, hasil laporan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) Semester 2 Tahun 2018 menyebutkan, bahwa penetapan lokasi trase Padang-Sicincin telah terbit sepanjang 27 km¹⁴ berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Sumatera Barat Nomor: 620-831-2017 tentang penetapan lokasi pengadaan tanah pembangunan jalan tol ruas Padang - Sicincin di Kabupaten Padang Pariaman. *Kedua*, Gubernur Sumbar mengeluarkan SK Nomor: 620-80-2018 tentang penetapan lokasi pengadaan tanah pembangunan jalan tol trase Padang-Sicincin sepanjang 28 km. Keputusan tersebut menetapkan lokasi pengadaan tanah tahap 1 sepanjang 4,2 km Sta 0-000 s/d 4+200, sementara untuk trase Sta 4+200 - 28+00 sedang dalam penyusunan.¹⁵ *Ketiga*, penetapan lokasi tahap 2 sepanjang 32,4 km Sta 4+200 - 36+600 telah tertuang dalam SK Gubernur Sumbar Nomor 620-256-2020 tentang

¹³Lihat dalam bab lampiran Perpres Nomor 58 Tahun 2017, Daftar Proyek Strategis Nasional pada poin A tentang Proyek Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol, pada Nomor 60 yaitu jalan tol Pekanbaru-Bangkinang-Payakumbuh-Bukittinggi.

¹⁴Laporan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) Semester 2 Tahun 2018, Hal. 111.

¹⁵*Ibid.*

penetapan lokasi pengadaan tanah jalan tol seksi Kapalo Hilalang - Sicincin - Lubuk Alung - Padang.¹⁶

Setelah tiga tahun diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 9 Februari 2018, namun pelaksanaan pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin belum menunjukkan hasil capaian yang maksimal karena menimbulkan konflik antara masyarakat dengan pihak penyelenggara jalan tol. Beberapa masalah yang menjadi pemicu konflik terutama mengenai ganti rugi dan penetapan trase jalan tol yang akan berdampak kepada tanah ulayat, lahan produktif, dan permukiman masyarakat. Konflik apabila tidak ditangani dengan baik maka akan menyebabkan konflik semakin meluas sehingga dibutuhkan upaya yang tepat untuk meredam konflik tersebut.

Penelitian mengenai konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin Sta 0-36 km menjadi kajian menarik bagi peneliti. Kelebihan dalam penelitian ini adalah peneliti mengkaji konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin di Kabupaten Padang Pariaman dengan melakukan pemetaan konflik terhadap kronologis, penyebab dan strategi penyelesaian konflik. Penelitian ini dapat memperlihatkan ada atau tidaknya musyawarah yang terjadi antara masyarakat dengan pemerintah dalam pembangunan jalan tol.

¹⁶Lihat Progres Tol Padang-Sicincin Baru 18 Persen, Diakses di (padanginfo.com) pada tanggal 6 Agustus 2020 Pukul 13.36.

1.2 Rumusan Masalah

Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru merupakan pembangunan jalan tol pertama di Provinsi Sumatera Barat. Pada ruas jalan tol Padang-Pekanbaru yaitu Padang-Sicincin, sepanjang 36,6 km akan melewati 5 Kecamatan dan 15 Nagari yang ada di daerah Kabupaten Padang Pariaman. Adapun daftar Kecamatan dan Nagari yang dilewati adalah sebagai berikut:

Tabel 1.1
Daftar Nama Kecamatan dan Nagari di Kabupaten Padang Pariaman yang Dilewati Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin

No	Nama Kecamatan	Nama Nagari
1.	Batang Anai	Sungai buluh, Sungai Buluh Selatan, Sungai Buluh Barat, Sungai Buluh Utara, Kasang, dan Buayan
2.	Lubuk Alung	Singguling, Pasie Laweh, Balah Hilia, Lubuk Alung, dan Sikabu.
3.	Enam Lingkung	Parit Malintang
4.	2x11 Enam Lingkung	Lubuk Pandan dan Sicincin
5.	2x11 Kayu Tanam	Kapalo Hilalang

Sumber: Data sekunder diolah oleh peneliti pada tahun 2021

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. Konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin tahap 1 Sta 0-4,2 km dilatarbelakangi oleh masyarakat Nagari Kasang menolak nilai ganti kerugian yang telah ditetapkan oleh Badan Pertanahan Nasional (BPN) berdasarkan hasil penilaian dari tim appraisal. Warga menolak hasil penilaian Uang Ganti Rugi (UGR) karena nilai UGR tersebut dianggap jauh dibawah Nilai Jual Objek Pajak (NJOP).¹⁷

¹⁷Laporan KPPIP Semester 1 Tahun 2019, Hal. 93.

Musyawarah mengenai penetapan ganti kerugian telah dilaksanakan pada tanggal 25-26 Mei 2018. Berdasarkan keterangan dari Wali Nagari Kasang bahwa dalam musyawarah tersebut dihadiri oleh semua penduduk Nagari Kasang yang lahannya terkena trase pembangunan jalan tol.¹⁸ Namun pada musyawarah terakhir tanggal 26 Mei 2018 tidak tercapai kata kesepakatan. Hal ini berdasarkan pernyataan saksi Sukirman Eki dari putusan pengadilan Nomor 32/Pdt.G/2018/PN. Pmn:

“Tanggal 25 Mei 2018 dan tanggal 26 Mei 2018 dilakukan rapat di kantor camat untuk menyampaikan nilai harga ganti kerugian dan di rapat terakhir tanggal 26 Mei 2018 masyarakat menolak setelah diketahui nilai ganti kerugiannya tidak wajar karena penggantian yang diberikan jika dibeli tanah kembali tidak dapat.”¹⁹

Masyarakat Nagari Kasang kemudian mengajukan gugatan pada tanggal 28 Juni 2018 ke Pengadilan Negeri Pariaman atas penolakan ganti kerugian yang telah ditetapkan oleh pemerintah, namun hasil putusan 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. Hamardian selaku Koordinator Aksi sebagaimana dikutip dari Sumatra.bisnis.com mengatakan, bahwa masyarakat setempat merasa dirugikan karena tim appraisal dan Pemerintah Daerah baik Kabupaten maupun Provinsi tidak pernah mengajak masyarakat berdiskusi mengenai besaran ganti rugi lahan yang akan digunakan untuk pembangunan jalan tol. Adapun harga tanah

¹⁸Data diolah berdasarkan wawancara dengan Daman Huri selaku Wali Nagari Kasang di kantor Wali Nagari Kasang pada tanggal 27 Oktober 2020.

¹⁹Putusan Perdata Gugatan Nomor 32/Pdt.G/2018/PN. Pmn, Hal. 129.

masyarakat hanya diganti dengan harga Rp. 32.000 hingga Rp. 286.000 per meter.²⁰

Selain harga ganti rugi yang rendah, masyarakat pada tahap 2 Sta 4,2-36 km menolak trase pembangunan jalan tol karena dinilai merugikan masyarakat setempat. Banyak terdapat lahan produktif dan permukiman masyarakat yang akan terkena proyek pembangunan jalan tol. Hal ini disampaikan dalam kutipan berita online berikut:

“Kami tidak menolak proyek jalan tol ini. Sebaliknya, kami justru mendukung. Hanya saja, yang jadi permasalahan adalah lahan yang saat ini ditetapkan sebagai trase sebagian besar terdiri dari permukiman penduduk dan sawah-sawah produktif. Jika lahan itu dibebaskan, berarti banyak jatuh korban, dan itu tidak sebanding dengan apa yang akan kami terima” kata Alwi Datuak Majo Garang selaku tokoh masyarakat Nagari Sicincin, saat rapat pembahasan keberatan masyarakat di kantor Bupati Padang Pariaman, Senin (22/4). Menurut Alwi, jika pembebasan lahan tetap dipaksakan sesuai dengan trase yang telah ditetapkan, maka nasib 246 Kepala Keluarga (KK) yang mendiami lokasi tersebut akan terancam dan beberapa persawahan produktif ikut jadi korban” .²¹

Tabel 1.2
Pemetaan Konflik Pembangunan Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin

Waktu	Kegiatan
Tahap 1	
25-26 Mei 2018	Musyawahar penetapan ganti rugi
26 Mei 2018	Penolakan masyarakat atas nilai ganti rugi
28 Juni 2018	Mengajukan gugatan ke pengadilan
23 Januari 2019	Melakukan aksi ke kantor Gubernur Sumatera Barat
Tahap 2	
22 April 2019	Rapat keberatan masyarakat atas penetapan trase jalan tol di kantor Bupati Padang Pariaman

Sumber: Data sekunder dioalah oleh peneliti pada tahun 2021

²⁰Dikutip dari sumatra.bisnis.com, *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.

²¹Lihat *Warga Sicincin-LA Tolak Trase Tol*, Diakses di (harianhaluan.com) pada tanggal 6 Agustus 2020 Pukul 13:48.

Hal menarik yang menjadi perhatian bahwasanya persoalan tanah ulayat juga menjadi kendala dalam pembebasan lahan pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin. Dapat dilihat dalam Tabel 1.2 menunjukkan bahwa status kepemilikan tanah yang dilewati oleh pembangunan jalan tol Padang-Sicincin sebanyak 62,1 persen merupakan milik ulayat keluarga/kaum/suku.

Tabel 1.3
Daftar Status Kepemilikan Tanah Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin



Status Kepemilikan Tanah	Persen
Milik Keluarga/Milik Kaum/Suku	62,1
Milik Sendiri	31,3
Ulayat Nagari	1,9
Tanah Hibah	0,5
Lainnya	4,1

Sumber: Data sekunder dari Tim Peneliti FISIP UNAND pada tahun 2020

Terkait hal tersebut, tanah di Sumatera Barat tidak dimiliki secara individu melainkan secara komunal yaitu dimiliki oleh suku, kaum, dan nagari, sehingga koordinasi yang tidak baik dengan pihak-pihak pemilik ulayat tersebut menjadi pemicu konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin. Hal ini dipertegas seperti yang dikatakan oleh Asrinaldi dalam sebuah artikel Padang Ekspres:

“Apalagi kalau dalam pembangunan jalan tol itu melalui tanah ulayat kaum yang ada di Nagari. Tentu akan ada perundingan yang melibatkan penghulu kaum penjaga tanah ulayat tersebut. Saya curiga hal inilah yang belum dilakukan optimal oleh tim lapangan pemerintah sehingga proyek pembangunan jalan tol ini mengalami hambatan serius dan keterlambatan”.²²

²² Dikutip dari *Apa Kabar Jalan Tol Padang-Pekanbaru?*, Asrinaldi A, Dosen Fisip Universitas Andalas, di Padang Ekspres pada tanggal 4 Juli 2020.

Hal ini diperkuat juga dari pernyataan salah satu masyarakat pemilik lahan melalui wawancara dengan peneliti bahwa kurangnya musyawarah dalam proses pematokan lahan masyarakat yang terkena trase jalan tol. Sebagai berikut kutipan wawancara peneliti:

*“Bukan urang ndak setuju jalan tol do, caronyo tu ndak setuju urang. Caro pemerintah ma ambiak tu semaunyo sajo. Rakyat tau, tanah, air, bumi, pemerintah yang punyo. Tapi kalau lah dikelola nyo ndak bisa pemerintah leluaso do harus musyawarah dulu, kan seharusnya begitu. Yang disayangkan itulah dek pemerintah ko langsung se di patok, nah itu yang jadi masalah”.*²³ (Bukan masyarakat tidak setuju dengan jalan tol, tetapi caranya yang tidak setuju. Cara pemerintah mengambil semaunya saja. rakyat tau, tanah, air, bumi adalah milik pemerintah. Tetapi kalau sudah dikelola oleh masyarakat maka pemerintah tidak bisa secara leluasa dan harus musyawarah terlebih dahulu, seharusnya seperti itu. Yang disayangkan adalah pemerintah langsung di patok saja, nah itu yang menjadi masalah).

Menilik pada permasalahan di atas, 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.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pemetaan konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin?

²³ Wawancara dengan Aji Rasul Dt. Rajo Penghulu selaku Tokoh Adat Korong Ladang Laweh Nagari Sicincin tanggal 27 Oktober 2020 di rumah informan.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan fokus penelitian yang sudah peneliti jelaskan sebelumnya, maka penelitian ini bertujuan:

1. Untuk menjelaskan kronologis konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin.
2. Untuk menjelaskan faktor-faktor penyebab konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin.
3. Untuk menjelaskan strategi penyelesaian konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat baik untuk peneliti sendiri maupun orang lain. Adapun manfaat yang diharapkan antara lain:

1. Secara akademis, penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi peneliti lain yang tertarik mengenai konflik yang terjadi antara pemerintah (negara) dengan masyarakat dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol.
2. Secara praktis, penelitian ini dapat menjelaskan mengenai konflik dan memberikan pemahaman kepada pemerintah, masyarakat, dan swasta untuk upaya meminimalisir konflik yang terjadi dalam suatu pembangunan.