

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1 Kesimpulan

Pada bab ini, peneliti menarik kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang peneliti temukan di lapangan dan sudah peneliti bahas dalam bab sebelumnya. Bahwasanya konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin akan terus terjadi dan berkembang apabila tidak ditangani dengan baik sehingga analisis konflik urutan waktu menurut Simon Fisher yang peneliti gunakan dapat menjelaskan dan menganalisis akar permasalahan yang terjadi dalam pembangunan jalan tol. Dari kronologis konflik pembangunan jalan tol Padang-Sicincin dapat dilihat pada tahun 2017 konflik telah terjadi, namun belum muncul ke permukaan atau belum jelas masyarakat mengekspresikan keberatannya karena konflik dapat diredam dengan dilakukannya pemindahan trase jalan tol. Selanjutnya pada tahun 2018 konflik mulai muncul ke permukaan secara jelas, dimana masyarakat mulai mengekspresikan keberatannya kepada pihak pemerintah pada saat proses persiapan dan pelaksanaan pengadaan tanah pembangunan jalan tol dilakukan.

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 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 sehingga mengakibatkan 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.

Terkait dengan penyelesaian konflik dalam pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin telah dilakukan dengan cara: *Pertama*, litigasi yaitu dengan mengajukan gugatan ke pengadilan. *Kedua*, non litigasi: (1) Memfasilitasi dialog yaitu melakukan pertemuan dengan masyarakat yang keberatan atas penetapan trase jalan tol melalui pembentukan tim kajian keberatan dan tim percepatan penyelesaian pembebasan lahan; (2) Negosiasi yaitu masyarakat meminta agar dipindahkannya trase jalan tol dan dalam hal ini negosiasi cukup berhasil. Keberhasilan tersebut tidak terlepas dari adanya keterlibatan tokoh perantau dan tokoh-tokoh masyarakat yang mendukung serta menyuarakan keberatan masyarakat kepada pihak pemerintah; (3) Mediasi yaitu dengan memberikan pemahaman kepada masyarakat dan yang menjadi pihak mediator adalah pihak kepolisian dan militer; (4) Pencari fakta yaitu adanya rekomendasi untuk merevisi nilai ganti rugi, dan; (5) Kompensasi yaitu melakukan pendekatan dan penawaran untuk menyewa lahan masyarakat.

Secara teoritis, peneliti berpandangan bahwa teori konflik dalam perspektif Ralf Dahrendorf yang menjelaskan konflik dari aspek kekuasaan peneliti temukan di lapangan. Hal ini dapat dilihat adanya perbedaan posisi dan wewenang antara masyarakat pemilik hak atas tanah dengan panitia yang terlibat dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin. Perbedaan ini terletak pada panitia pengadaan tanah yang memiliki posisi dan wewenang lebih besar daripada masyarakat pemilik hak atas tanah dalam proses pembangunan jalan tol.

## 6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dan hasil temuan yang peneliti dapatkan di lapangan terkait pemetaan konflik dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin, terdapat saran-saran dari peneliti baik secara akademis dan praktis sebagai berikut:

### 6.2.1 Saran Akademis

1. Saran untuk peneliti selanjutnya, dalam penelitian ini peneliti hanya meneliti konflik yang terjadi secara vertikal dan sebaiknya juga perlu diteliti konflik secara horizontal dalam pembangunan jalan tol Padang-Sicincin.
2. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti lebih jauh terkait konflik tanah adat terhadap eksistensi tanah ulayat di Sumatera Barat yang digunakan untuk pembangunan jalan tol Padang-Sicincin.
3. Terkait dengan resolusi konflik dalam pembangunan jalan tol diharapkan peneliti selanjutnya dapat lebih difokuskan kepada setiap nagari-nagari yang dilewati oleh trase pembangunan jalan tol Padang-Sicincin.
4. Diharapkan dapat diteliti lebih jauh untuk melihat peran elit lokal dalam upaya penyelesaian konflik pembangunan jalan tol Padang-Sicincin.

5. Dapat diteliti terkait dengan dampak baik dari aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan yang ditimbulkan oleh pembangunan jalan tol Padang-Sicincin.

### 6.2.2 Saran Praktis

1. Penelitian ini diharapkan menjadi evaluasi bagi pihak pemerintah terkait dalam mengimplementasikan suatu kebijakan pembangunan jalan tol agar lebih mengutamakan kepentingan masyarakat yang menjadi subjek pembangunan bukan objek.
2. Dalam menyelesaikan suatu permasalahan, pihak pemerintah sebaiknya dapat lebih mengutamakan nilai-nilai kearifan lokal yang ada dalam kehidupan masyarakat.
3. Melalui penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan koordinasi yang baik antara pemerintah pusat, pihak perusahaan, pemerintah daerah dan tokoh-tokoh masyarakat setempat sehingga masyarakat bisa mendapatkan informasi yang cukup terkait dengan kebijakan yang dilaksanakan dan tentunya konflik dapat diminimalisir.