

---

## POLEMIK PENGADAAN LAHAN DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL PADANG-SICINCIN

Adinda N. F. A. Khumairoh<sup>1</sup>, Indah Nurayuni<sup>2</sup>, Ismi S. Sa'diyah<sup>3</sup>,  
Mu'allimah<sup>4</sup>

### Abstrak

Pembangunan infrastruktur Jalan Tol Padang-Pekanbaru sedang gencar dilakukan. Permasalahan pembangunan bermula pada proses pengadaan lahan yang lambat dimana proses negosiasi tidak berjalan lancar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab negosiasi antara pemerintah dan warga setempat dalam pembangunan ruas jalan tol Padang-Sicincin tidak berjalan lancar serta mencari solusi agar dapat memaksimalkan sumber daya yang ada. Hasil dari penelitian ini yaitu terdapat beberapa alternatif kebijakan; studi kelayakan terhadap alternatif; rekomendasi kebijakan dalam 3 jangka waktu yaitu 5 program rekomendasi jangka pendek dengan jangka waktu 1 hari hingga 6 bulan, 5 program rekomendasi jangka menengah dengan jangka waktu 5 tahun, dan 5 program rekomendasi jangka panjang dengan jangka waktu 20 tahun; uji alternatif; dan pemberian saran kepada pihak terkait. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan sumber data yaitu data sekunder. Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah Studi Kepustakaan. Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis deskriptif.

*Kata Kunci: Alternatif Kebijakan; Infrastrukturu; Jalan Tol; Pengadaan Lahan; Rekomendasi Kebijakan*

### PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur di Kabupaten Padang Pariaman terus ditingkatkan untuk pengembangan sektor unggul. Padang Pariaman merupakan jalur masuk Sumatera Barat melalui Bandara Internasional Minangkabau (BIM). Peningkatan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu proses untuk menumbuhkan perkembangan ekonomi masyarakat melalui jalan tol. Berdasarkan pada UU Nomor 38 Tahun 2004 jalan tol diartikan sebagai jalan publik atau umum yang penggunaannya wajib membayar. Keberadaan jalan tol nyatanya mampu memberikan kelangsungan kehidupan manusia karena sebagai salah satu jalan bebas hambatan. Dalam

---

1-4 Department of Public Administration, Universitas Diponegoro

---

pelaksanaannya diawasi oleh pemerintah daerah setempat dalam menunjang perekonomian warga setempat juga sebagai cara untuk memperkenalkan dan mengembangkan wilayahnya. Keberadaannya juga sebagai alternatif mengurangi biaya transportasi, peningkatan pajak, peningkatan dampak positif terhadap ekonomi, dan juga mengurangi biaya produksi maupun distribusi barang (Prasetyo dan Djunaedi, 2019).

Sekarang ini, pemerintah Indonesia melakukan pembangunan jalan tol secara masif di berbagai daerah sebagai penunjang ekonomi masyarakat salah satunya pembangunan jalan Tol Padang-Sicincin adalah seksi keenam dari Tol Padang-Pekanbaru. Pembangunan jalan Tol Padang-Sicincin dimulai pada tahun 2017 dengan alasan pembangunan diantaranya yaitu peningkatan fasilitas infrastruktur; Sinergisme pembangkit ekonomi masyarakat. Jalan tol ini dinilai akan lebih efektif dan efisien bagi masyarakat, pemerintah, dan pelaku bisnis dalam menjalankan roda ekonomi; Peningkatan produktivitas berbagai sektor; Memangkas waktu tempuh perjalanan.

Ruas Tol Padang-Sicincin merupakan PSN (Proyek Strategi Nasional) yang merupakan agenda pemerintah dalam membangun infrastruktur Indonesia dengan badan yang berwenang adalah Kementerian PUPR Ditjen Bina Marga. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional menyebutkan bahwa ruas Tol Padang-Sicincin merupakan salah satu prioritas pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat. Pembangunan jalan tol di daerah-daerah telah mampu untuk melancarkan kegiatan ekonomi dan lalu lintas antar daerah sebagai salah satu upaya mendorong pertumbuhan ekonomi.

Target pembangunan Jalan tol seksi Padang Sicincin yaitu sekitar 36,15 kilometer, sedangkan jalan yang sudah terbentuk hanya sekitar 4,2 kilometer. Pembangunan ruas tol Padang-Sicincin ini menjadi tanggung jawab pengelola yaitu PT. Hutama Karya dengan 2 tahap seperti yang dapat dilihat pada Tabel berikut.

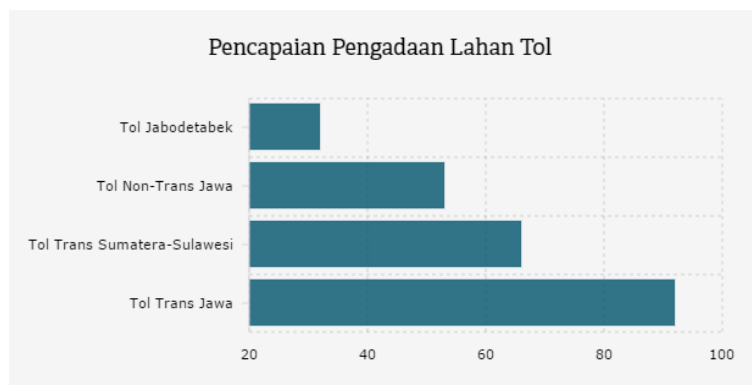
**Tabel 1. Dua Tahap Pembangunan Ruas Tol Padang-Sicincin**

Tahap I	Tahap II
Tahap PPJT (Penandatanganan Perjanjian Perusahaan Jalan Tol) dan sudah mendapatkan persetujuan dari Atrinaldi (mamak kepala waris)	Pembangunan konstruksi berlanjut dari 151 km dan masih dalam PPJT
Pembangunan konstruksi dengan panjang 150 km	Pada pembangunan 151 km sebagian masyarakat menolak pembebasan lahan karena harga yang ditakar terlalu kecil yaitu Rp. 42.000/m untuk tanah dan Rp.25.000/batang untuk tanaman karet

Sumber: Data diolah

Pengadaan Lahan Tol Trans Sumatera telah mencapai 60% lebih. Namun, untuk pembangunan Tol Padang-Pekanbaru seksi Padang-Sicincin tidak berjalan lancar. Dilansir dari TribunPadang.com Kepala Hilalang Kec. Kayu Tanam Kab. Padang Pariaman mengungkapkan terjadi penolakan karena melewati tanah ulayat, tanah produktif, dan panjang ruas tol berubah menjadi 36 km.

**Grafik 1. Pencapaian Pengadaan Lahan Tol**



Sumber: Data diolah

Jalan tol Padang- Sicincin dengan panjang 30,4 km merupakan sesi 1 dari jalan tol Padang- Pekanbaru yang terbagi menjadi enam. Proses pembangunan infrastruktur jalan tol Padang Sicincin dimulai dari tahun 2018, hingga saat ini pembangunannya telah mencapai 45,2%. Jalan tol ini seharusnya sudah dapat digunakan pada Desember 2021 sesuai yang telah diperkirakan, tetapi mengalami keterlambatan karena kendala social. Faktor

---

utama penghambat pembangunan jalan tol yaitu konflik pembebasan lahan dengan masyarakat yang belum selesai (Puri, 2017); (Urrahmi & Putri, 2020); (Atmojo, 2021). Permasalahan tersebut menuai banyak konflik yang disebabkan oleh polemik tanah ulayat (adat) yang akan digunakan untuk pembangunan jalan tol, harga ganti kerugian yaitu sebesar Rp. 40.000/m dianggap terlalu kecil, pemberian ganti kerugian belum optimal dengan rincian masyarakat yang baru diberi ganti kerugian baru 9 orang dari total masyarakat yang terkena dampak sebanyak 48 orang.

Menurut data yang bersumber dari BPN Kab. Padang Pariaman yang dikutip dari Jurnal Niara publikasi 2021, menyebutkan bahwa setidaknya dari total 129 bidang baru 9 yang sudah dibayarkan, ganti rugi yang dititipkan ke Pengadilan Negeri Pariaman ada 95 bidang, kemudian yang akan dibayarkan terdapat 3 bidang, dan ganti rugi yang dititipkan ke pengadilan ada 22 bidang. Kemudian, akibat dari pembangunan jalan tol Padang-Sicincin akan menimbulkan debu, alat berat dan getaran yang mengganggu masyarakat. Hal tersebut membuat masyarakat tidak setuju adanya pembangunan akses jalan tol.

Selain itu, masyarakat setempat juga meminta jaminan atas kerugian dari pembangunan jalan tol dalam bentuk pemberian pelayanan gratis untuk masuk jalan tol atau memberikan lapangan kerja kepada masyarakat pada proses pembangunan jalan tol. Namun, sayangnya hingga proses konstruksi telah terlaksana 18%, lapangan pekerjaan yang diminta masyarakat tidak kunjung diberikan.

Main road ruas Tol Padang-Sicincin sekitar  $\pm 4.2$  km yang akan melalui dua desa yaitu Nagari Kasang dan Nagari Sungai Buluh Selatan di Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman. Lahan pertanian dan pemukiman penduduk yang paling terdampak dari pembangunan jalan tol tersebut. Tetapi, terjadi beberapa kendala dalam tahap pengadaan tanah dan lahan yaitu kendala ganti kerugian dari 129 bidang yang berhak hanya 9 bidang dan 8 pemilik tanaman yang menerima pembayaran ganti kerugian, sebagian lainnya masuk ke dalam penetapan konsinyasi. Apabila tidak ada

---

kendala keberlanjutan, pengadaan dan pembebasan lahan akan selesai dalam jangka waktu 545 hari kerja. Kemudian, pelaksanaan pembangunan jalan tol membutuhkan waktu sekitar 18 bulan. Pada tanggal 2 Februari 2018, Sekretaris Direktur Jenderal Bina Marga menetapkan nilai ganti kerugian yang terdapat dalam dokumen perencanaan sekitar Rp. 350 M. Nilai yang ditetapkan tersebut berasal dari perkiraan nilai lahan seluas 35 Ha diperkirakan sebesar Rp.1.000.000,00 per m<sup>2</sup>. Kemudian rencana anggaran yang diperoleh dari dana APBN sebesar Rp 396.775.990.590,00. Dana tersebut digunakan untuk membiayai kegiatan dari tahap perencanaan, persiapan, pelaksanaan, dan penyerahan hasil. Peta masalah pengadaan tanah pada pembangunan jalan tol Padang- Sicincin dapat dilihat pada Tabel 2 [Peta Masalah Pengadaan Lahan].

Berbagai permasalahan terkait pengadaan tanah atau lahan dalam pembangunan tol Padang-Sicincin seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, hingga saat ini belum mendapatkan alternatif yang memadai. Oleh karena itu tulisan ini bertujuan untuk memetakan masalah pengadaan tanah serta merumuskan alternatif solusi atau kebijakannya agar tujuan pembangunan yang telah dirumuskan oleh Pemerintah tetap tercapai tanpa merugikan pihak manapun.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan Kualitatif (Denzin & Lincoln, 2011). Sehingga data yang dikumpulkan berasal dari wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, dan dokumen resmi lainnya dengan tujuan untuk menggambarkan fenomena secara mendalam, rinci dan tuntas (Hox & Boeije, 2005). Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yang didapat dari sumber bacaan seperti dokumen resmi dari berbagai instansi pemerintah, buletin, publikasi dari berbagai organisasi, lampiran-lampiran dari badan-badan resmi seperti kementerian-kementerian, hasil-hasil studi, tesis, hasil survey, studi historis, dan sebagainya (Hox & Boeije, 2005). Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah Studi Kepustakaan. Dalam studi kepustakaan, penulis

---

menggali dan mengumpulkan bahan dan data dari berbagai sumber di internet yang menjelaskan mengenai bahasan yang diteliti yakni mengenai pengadaan lahan pada pembangunan infrastruktur Jalan Tol Padang-Sicincin. Analisa data yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan tujuan untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Analisa dilakukan setelah data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terkumpul.

## **HASIL PENELITIAN**

### **Landasan Hukum Pengadaan Lahan Pembangunan Jalan Tol Ruas Padang- Sicincin**

Berikut ini beberapa landasan hukum yang digunakan dalam pengadaan lahan untuk pembangunan jalan Tol Padang-Sicincin:

- 1) Peraturan Kepala BPN RI Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah yang merupakan turunan dari Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- 2) Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera dan Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera
- 3) Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) antara Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat selaku penanggung jawab proyek kerjasama Pengusahaan Jalan Tol yang diwakili oleh Kepala BPJT berdasarkan penugasan dari Menteri, dengan BUJT (PT. Utama Karya) untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol yang ditandatangani pada tanggal 11 Oktober 2017
- 4) Penetapan lokasi pengadaan tanah berdasarkan SK Gubernur Sumatera Barat No. 620-80-2018 pada tanggal 5 Februari 2018.

---

## **Pembangunan Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin**

Jalan Tol Padang Bukittinggi merupakan salah satu jalan bebas hambatan di Provinsi Sumatera Barat yang menjadi prioritas pembangunan, sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Jalan Tol Padang Lubuk Alung-Padang, Panjang-Bukittinggi, ruas Padang-Sicincin juga menjadi salah satu prioritas pembangunan di wilayah Sumatera Barat, sesuai Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2012-2032 tentang Penataan Ruang untuk Provinsi Sumatera Barat. Jalan tol dibangun untuk memperlancar lalu lintas antar daerah berkembang, mewujudkan sinergisme masyarakat, meningkatkan hasil daya guna distribusi barang maupun jasa, memperlancar sarana transportasi guna meningkatkan mobilitas orang dan barang, peningkatan fasilitas infrastruktur daerah, serta dapat meningkatkan efektifitas dan efisiensi bagi masyarakat, pemerintah, dan pelaku bisnis dalam menjalankan berbagai aspek kehidupan seperti perdagangan, pariwisata, pertanian dan sektor lainnya. Namun, perbedaan pandangan dan keyakinan antara pemerintah dan masyarakat setempat terhadap proyek pembangunan jalan tol telah menimbulkan berbagai pertimbangan dan perubahan. Karena tanah di lokasi pembangunan merupakan tanah ulayat/tanah adat yang dikepalai oleh seorang mamak kepala waris, dan banyak anggota dalam satu sertifikat, maka memerlukan banyak persetujuan dari setiap anggota masyarakat, sehingga keterlambatan pembangunan Tol Padang-Sicincin ini terkendala masalah pembebasan lahan yang memakan waktu lama. Masyarakat Nagari Kasang yang terkena dampak secara langsung pembangunan jalan tol Padang-Sicincin meyakini telah "tertipu" dalam pembangunan tol tersebut. Hal ini ditunjukkan dari adanya beberapa orang setuju dan sebagian masyarakat lain yang tidak setuju.

Sehubung dengan hal tersebut pemerintah telah mengambil langkah penting dengan memasukkan pedoman dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan demi Kepentingan Umum. Substansi dalam kasus ini adalah dengan memastikan bahwa

---

pembangunan dilaksanakan dengan tetap mengutamakan prinsip kemanusiaan, keadilan, dan demokrasi serta mekanisme pembangunan jalan tol dipastikan tidak akan menimbulkan konflik yang berkepanjangan. Dengan demikian, proses pembebasan lahan untuk jalan tol Padang-Sicincin harus selaras dengan Peraturan Presiden No.148 Tahun 2015, yang terbagi menjadi empat tahapan yaitu perencanaan, persiapan, pelaksanaan, dan pelaporan. Termasuk dalam pemberian ganti rugi berupa uang, pemukiman, dan tanah pengganti ataupun ganti kerugian dalam bentuk lainnya selama tahap pelaksanaan yang sesuai dengan kesepakatan.

### **Analisis**

#### **Polemik Pengadaan Tanah pada Pembangunan Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin di Padang Pariaman**

Salah satu yang menjadi PSN atau Program Strategis Nasional yaitu pengadaan tanah. Tetapi, pengadaan tanah yang dilakukan di Kabupaten Padang Pariaman belum dikatakan berhasil di ruas jalan Tol Padang-Sicincin. BPN Padang Pariaman menyebutkan bahwa sejak dua tahun (2019) penetapan lokasi ruas tol, proses pembayaran ganti rugi pengadaan tanah baru dilakukan untuk 9 bidang tanah dari total 129 bidang yang masuk ke dalam daftar. Sedangkan untuk sisanya yang belum mendapatkan ganti rugi masuk ke dalam konsinyasi penetapan. Hal ini berdasarkan pada pembangunan mainroad jalan tol sepanjang 4.2 km yang melewati Desa Nagari Kasang dan Desa Nagari Sungai Buluh Selatan yang mana sebagai pemukiman juga pertanian warga. Sebelumnya, Gubernur Sumatera Barat melalui SK Gubernur Nomor 620-80-2018 menyatakan bahwa jumlah tanah yang teridentifikasi yakni 50 bidang dengan luas  $\pm 35$  Ha. Tetapi, setelah dilakukan identifikasi kembali oleh satgas A dan B diketahui bahwa jumlah keseluruhan bidang tanah ada 129 dengan luas 26 Ha.

Faktor lain yang mempengaruhi pembayaran ganti rugi adalah besaran harga ganti rugi. Besaran ganti rugi menjadi salah satu penghambat yang disebabkan oleh beberapa faktor yaitu status objek pengadaan tanah, keterlibatan dari instansi juga masyarakat terdampak, yang dijelaskan pada



---

paparan berikut:

1. Status Objek Pengadaan Tanah

Perda Sumatera Barat Nomor 16 Tahun 2008 tentang Tanah Ulayat dan Pemanfaatannya menyebutkan klasifikasi berdasarkan struktur dan jenisnya yaitu:

- a) Tanah ulayat nagari: tanah ulayat dengan sumber daya alam dengan sebagian besar pemanfaatannya untuk kepentingan umum dengan ninik mamak sebagai pemegang penguasaan.
- b) Tanah ulayat kaum: tanah dengan nilai pusaka tinggi berdasarkan hak milik dan turun temurun dengan pengawasnya yaitu mamak kepala waris. Kepemilikan tanah ini didasarkan pada garis keturunan ibu dengan pengalihan berdasarkan persetujuan anggota kaum.
- c) Tanah ulayat suku: didasarkan atas hak milik kolektif yang dikuasai juga dikelola oleh anggota suku dalam memenuhi kebutuhan hidup. Pemegang kuasa tertinggi atas tanah ini yaitu mamak kepala suku/datuk dengan pengalihan tanah hanya sebagai hak untuk mengelola bukan sebagai pemilik tetap.
- d) Tanah ulayat rajo: dilepaskan terkait dengan jual beli yang awalnya dikuasai rajo.

Berikut ini merupakan beberapa permasalahan terkait tanah ulayat dalam pengadaan lahan Kabupaten Padang Pariaman diantaranya yaitu:

- a) Pada tahap perencanaan, status tanah tidak terdapat klasifikasi yang jelas yang berdampak pada subjek hak yang belum jelas juga.
- b) Pada tahap persiapan, proses diskusi masyarakat belum dilakukan dengan melibatkan seluruh subjek sebagai akibat dari klasifikasi tanah yang belum jelas pada tahap perencanaan.
- c) Pada tahap pelaksanaan, penerima ganti rugi atas tanah milik belum jelas karena masih terdapat penggantian nama pada pemilik tanah. Sehingga, diperlukan penyelesaian sebelum ke tahap pengadilan.

---

## 2. Penilaian Ganti Kerugian

Jumlah nilai ganti rugi yang dipandang sangat kecil oleh masyarakat merupakan salah satu kendala yang cukup fundamental dalam pengadaan lahan untuk pembangunan Jalan Tol Padang-Sicincin. Nilai ganti rugi ialah hasil dari lembaga penilaian yaitu tim penilai pertanahan. Menurut Surat Keputusan Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah Kabupaten Padang Pariaman Nomor: 128/KEP-13.05/V/2018, KJPP Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun dan Rekan ditunjuk sebagai Penilai Publik Kerugian Pengadaan Tanah Jalan Tol Padang-Sicincin. KJPP MBPRU melaksanakan peninjauan lapang dengan tujuan mendapatkan keterangan yang sesuai guna nantinya akan digunakan pada saat penilaian, hal ini dilangsungkan setelah tim mendapatkan peta bidang sekaligus daftar nominatif hasil inventarisasi dan identifikasi. Pada peninjauan itu, semua hal penilaian dipantau. Tim penilai ditemani bersama wakil pemberi tugas dan pemilik lahan guna memastikan batas-batas lahan yang dinilai serta menyampaikan keterangan dimana berhubungan dengan detail serta kondisi hal penilaian. Melalui hal ini, didapati bahwa mayoritas pemakaian lahan digunakan untuk pertanian, dimana terbagi menjadi dua yaitu lahan produktif yang berbentuk sawah dan lahan non produktif. Kemudian ada juga lahan yang digunakan untuk tempat tinggal, dimana menurut tim penilai penggunaan lahan untuk tempat tinggal yaitu tidak mencakup prinsip highest and best use (HBU).

Wakil MBPRU menjelaskan dimana tim penilai sebelum itu sudah melakukan survei lokasi dan baru kemudian mendapatkan waktu 11 hari untuk melakukan penilaian. Tim peninjauan lapang dibagi menjadi 4 tim, dimana tiap-tiap tim terdapat seorang penilai, surveyor, dan Pengendalian Mutu (QC).. KJPP MBPRU menyampaikan output estimasi nilai ganti rugi 109 bidang lahan yang bertempat di sekitar area pembangunan jalan tol. Hal ini membantah kecurigaan bahwa tim penilai tidak turun langsung. Nilai penggantian wajar dari objek penilaian per tanggal 5 Februari 2018 (tanggal penetapan lokasi) adalah Rp15.031.500.000. Kemudian untuk lahan rawa, terkaan nilai ganti rugi serendah-rendahnya yaitu Rp32.442/m<sup>2</sup>. Berbeda lagi

---

dengan terkaan lahan dimana terdapat akses jalan yaitu serendah-rendahnya Rp275.000-280.000/m<sup>2</sup>. Harga penjualan di pasaran umum pada daerah sekitar adalah Rp30.000/m<sup>2</sup> pada lahan rawa, dan Rp250.000/m<sup>2</sup> untuk lahan dimana terdapat akses jalan. Masyarakat menolak hasil tersebut karena tidak sesuai dengan harapan mereka. Penilaian ganti kerugian pengadaan lahan tahap II dilaksanakan atas 20 bidang lahan dengan luas 5.895 m<sup>2</sup> serta tumbuhan, dimana outputnya terkaan nilai penggantian wajarnya yaitu Rp5.044.973.400. Hasilnya yaitu pada lahan yang bertempat sedikit pelosok terkaan ganti rugi serendah-rendahnya Rp623.534/m<sup>2</sup>, sedangkan pada lahan yang bertempat bersisian dengan Jalan Padang Bypass nilai terkaan setinggi-tingginya Rp1.280.000/m<sup>2</sup>.

### 3. Pemangku Kekuasaan Terkait

Setiap stakeholder atau pemangku kepentingan yang terlibat dalam pengadaan lahan ini memiliki peran sendiri-sendiri. Masyarakat yang merupakan salah satu elemen pluralisme hukum dimana dipengaruhi budaya, suku, adat istiadat, dan agama memiliki hakekat hukum dimana mewajibkan keadilan bagi masyarakat. Pemerintah daerah dan pemerintah lokal harus menyelenggarakan sosialisasi tentang pengadaan jalan tol yang melibatkan masyarakat dan mengukur dengan sungguh-sungguh nilai lahan masyarakat. Pemerintah lokal berkolaborasi bersama pemerintah daerah guna melakukan pencerdasan atau sosialisasi pengadaan jalan tol supaya masyarakat dapat paham akan kegunaan dari pengadaan jalan tol. Masyarakat juga wajib melengkapi persyaratan pertanahan guna memperoleh ganti rugi, sehingga hendaklah diadakan sosialisasi terkait hal tersebut supaya masyarakat bisa menyiapkan persyaratan pertanahan tadi pada saat diperlukan. Tidak lupa, pemerintah daerah dan pemerintah lokal juga harus berkolaborasi bersama BPN guna meminimalisir kesalahan serta konflik esok hari. BPN juga wajib cermat dalam merancang serta memetakan jenis lahan dan pemilik lahan pada pengadaan jalan tol.

Panitia pembebasan lahan bekerjasama bersama BPN, pemerintah pusat, pemerintah daerah, serta pemerintah lokal dan juga pemangku adat

---

(KAN dan ninik mamak) guna menuntaskan dan memberikan kepastian terkait permasalahan nilai ganti rugi pengadaan lahan. Pengadilan juga ikut sangat terlibat dan berpengaruh dalam menetapkan besaran nilai ganti rugi. Sejatinya, tim penilai telah menyampaikan terkait hasil nilai ganti rugi kepada pemilik lahan, akan tetapi juga dibutuhkan peneguhan dalam sisi hukum dari pengadilan. Keikutsertaan pemangku adat (KAN dan ninik mamak) bertujuan untuk menyepakati besaran nilai pengganti adat dan sosial dalam masyarakat pada tanah ulayat supaya menghindari konflik masyarakat serta memaksimalkan nilai tawar menawar dari nilai ganti rugi lahan. Selain itu, keikutsertaan pemangku adat ini juga bermakna bahwa masyarakat juga terlibat dalam proses negosiasi atau musyawarah secara masif melalui pemangku adat (KAN). Di sisi lain, pada pengerjaan persyaratan pertanahan dan identifikasi tanah adat dibutuhkan keikutsertaan pemangku adat (KAN) secara masif dan memaksimalkan keterlibatan ninik mamak sebagai pemangku dari masyarakat adat guna membahas terkait tanah ulayat.

Permasalahan sosial yang kerap kali muncul di masyarakat adat minangkabau yaitu hilangnya identitas tanah ulayat masyarakat adat sebagai hasil dari perubahan kepemilikan dimana hal tersebut sangat perlu dipikirkan dan dibahas secara sungguh-sungguh oleh pemangku adat (KAN). Pada kenyataannya, hubungan yang terjadi antar pemangku kepentingan yang ada yaitu diantaranya masyarakat, pemilik lahan, BPN, Pemerintah pusat, pemerintah daerah, pemerintah lokal, panitia pembebasan lahan, dan pemangku adat (KAN dan ninik mamak), tidak dapat dikatakan intens. Hal tersebut menjadi permasalahan tersendiri bagi para pemangku kepentingan yang terlibat yang perlu dipecahkan jika ingin proses pengadaan lahan ini berjalan lancar dan cepat terselesaikan.

### **Alternatif Kebijakan**

Peneliti telah membuat daftar alternatif kebijakan, uji alternatif, dan juga rekomendasi kebijakan terhadap polemik pengadaan lahan dalam pembangunan infrastruktur Jalan Tol Padang- Sicincin seperti yang dapat dilihat pada Tabel 3 [Alternatif Kebijakan], Tabel 4 [Uji Alternatif (Skoring

dan Bobot)], Tabel 5 [Penilaian Alternatif], Tabel 6 [Skor x Bobot], dan Tabel 7 [Rangking Alternatif]. Peneliti memberikan 5 alternatif kebijakan yang dapat digunakan untuk menyelesaikan permasalahan pengadaan lahan pada pembangunan tol Padang-Sicincin.

**Tabel 3. Alternatif Kebijakan**

NO.	ALTERNATIF KEBIJAKAN
1.	Optimalisasi Sosialisasi Kepada Masyarakat Setempat dan Masyarakat Adat Mengenai Pembangunan Tol Padang-Sicincin Secara Terbuka dan Berkesinambungan
2.	Optimalisasi Implementasi Regulasi Terkait Terhadap Pelaksanaan Pembangunan Secara Terikat dan Menyeluruh
3.	Peningkatan Diskusi Dan Musyawarah Terbuka Dengan Masyarakat Setempat Dan Masyarakat Adat
4.	Peningkatan Kerja Sama Antara Pemerintah Daerah Dengan BPN Kabupaten Padang Pariaman Mengenai Sistem Ganti Rugi Dan Pencairan Dana Ganti Rugi
5.	Perlindungan Hak Masyarakat Atas Pengadaan Lahan dan Pembayaran Ganti Rugi

**Tabel 4. Uji Alternatif (Skoring dan Bobot)**

No.	Kriteria	Sub Kriteria	Bobot	Skor
1.	Kelayakan Teknis	Sosialisasi Dan Musyawarah	5%	1= tidak layak 2= kurang layak 3= cukup layak 4= layak 5= sangat layak
		Persetujuan Masyarakat	10 %	
2.	Kelayakan Ekonomi	Anggaran Dana Pembangunan	15%	
		Anggaran Dana Ganti Rugi	10%	
3.	Kelayakan Politik	Regulasi Terkait	15%	
		Peran Stakeholders	10%	
4.	Kelayakan Administrasi	Ketersediaan Perizinan Lahan	5%	
		Dukungan Kewenangan	10 %	
5.	Kelayakan Lingkungan	Dampak Lingkungan	5%	
		Proses Keberlanjutan	15%	
<b>TOTAL</b>			<b>100%</b>	

**Tabel 5. Penilaian Alternatif**

NO	KRITERIA / SUB KRITERIA	SKOR ALTERNATIF
----	-------------------------	-----------------

		1	2	3	4	5
1	Kelayakan Teknis					
	Sosialisasi dan musyawarah	3	2	3	2	2
	Persetujuan masyarakat	4	3	2	3	3
2	Kelayakan Ekonomi					
	Dana pembangunan	3	3	3	3	2
	Dana ganti rugi	3	3	2	3	2
3	Kelayakan Politik					
	Regulasi terkait	4	4	3	4	4
	Peran stakeholders	4	3	4	5	3
4	Kelayakan Administrasi					
	Perizinan lahan	3	4	3	3	3
	Dukungan kewenangan	4	3	3	4	3
5	Kelayakan Lingkungan					
	Dampak lingkungan	4	3	3	3	3
	Proses berkelanjutan	3	4	3	3	4

**Tabel 6. Skor x Bobot**

No.	KRITERIA/SUB KRITERIA	BO-BOT	SKORxBOBOT ALTERNATIF				
			1	2	3	4	5
1	Kelayakan Teknis						
	Sosialisasi dan musyawarah	5%	0,15	0,1	0,15	0,1	0,1
	Persetujuan masyarakat	10%	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3
2	Kelayakan Ekonomi						
	Dana pembangunan	15%	0,45	0,45	0,45	0,45	0,3
	Dana ganti rugi	10%	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2
3	Kelayakan Politik						
	Regulasi terkait	15%	0,6	0,6	0,45	0,6	0,6
	Peran Stakeholder	10%	0,4	0,3	0,4	0,5	0,3
4	Kelayakan Administrasi						
	Perizinan lahan	5%	0,15	0,2	0,15	0,15	0,15
	Dukungan kewenangan	10%	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3
5	Kelayakan lingkungan						
	Dampak lingkungan	5%	0,2	0,15	0,15	0,15	0,15
	Proses berkelanjutan	15%	0,45	0,6	0,45	0,45	0,6
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>	<b>3,5</b>	<b>3,3</b>	<b>2,9</b>	<b>3,4</b>	<b>3</b>
<b>RANKING</b>			<b>I</b>	<b>III</b>	<b>V</b>	<b>II</b>	<b>IV</b>

**Table 7. Rangka Alternatif**

NO.	RANKING ALTERNATIF
1.	Ranking I dengan nilai 3,5 “Optimalisasi Sosialisasi Kepada Masyarakat Setempat dan Masyarakat Adat Mengenai Pembangunan Tol Padang-Sicincin Secara Terbuka dan Berkesinambungan”.
2.	Ranking II dengan nilai 3,4 “Peningkatan Kerja Sama Antara Pemerintah Daerah Dengan BPN Kabupaten Padang Pariaman Mengenai Sistem Ganti Rugi Dan Pencairan Dana Ganti Rugi”.
3.	Ranking III dengan nilai 3,3 “Optimalisasi Implementasi Regulasi Terkait Terhadap Pelaksanaan Pembangunan Secara Terikat dan Menyeluruh”.
4.	Ranking IV dengan nilai 3 “Perlindungan Hak Masyarakat Atas Pengadaan Lahan dan Pembayaran Ganti Rugi”.
5.	Ranking V dengan nilai 2,9 “Peningkatan Diskusi Dan Musyawarah Terbuka Dengan Masyarakat Setempat Dan Masyarakat Adat”.

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa rekomendasi yang dapat diberikan untuk mengatasi masalah terkait. Rekomendasi kebijakan terbagi atas 3 jangka waktu yaitu jangka pendek dengan rentang waktu harian hingga bulanan, jangka menengah memiliki rentang waktu 5 tahun, dan jangka panjang memiliki jangka waktu 20 tahun. Rekomendasi sebuah kebijakan dibuat dengan alasan dan dasar yang jelas yaitu untuk memberikan perencanaan kebijakan yang dapat diberikan sebagai masukan dalam pelaksanaan kebijakan nantinya. Pembangunan Tol Padang-Sicincin memerlukan beberapa rekomendasi kebijakan sebagai langkah agar sesuai dengan tujuan, tidak menimbulkan ketimpangan, dan juga memiliki beberapa jawaban agar kebijakan menjadi lebih terencana. Untuk memberikan rekomendasi 3 jangka waktu terhadap Pembangunan Tol Padang-Sicincin, berikut adalah tabel penjabarannya.

*Tabel 8. Rekomendasi Jangka Pendek*

NO	PROGRAM KEGIATAN	RENCANA KERJA JANGKA PENDEK			
		Tujuan	Waktu	Pelaksana	Unsur
.	Pelaksanaan Rapat Koordinasi Percepatan Pembebasan Lahan Tol Padang-	Membahas dan menyusun solusi untuk mempercepat pembangunan	1 – 2	Gubernur Sumatera Barat, Bupati Padangpariaman, PT. Hutama	Pemerintah dan

	Sicincin			Karya, BPN	
.	Pelaksanaan sosialisasi dan pendekatan kepada masyarakat	Meningkatkan pemahaman masyarakat terkait pengadaan lahan dan ganti rugi	1 bulan	BPN Padang Pariaman, aparat kecamatan, PT. Utama Karya	Pemerintah daerah dan
.	Pengumpulan surat kepemilikan tanah dan pengukuran tanah per bidang	Memperjelas kesediaan masyarakat dan alur pemberian dana ganti rugi	2 bulan	Aparat kecamatan, desa, RW, RT, tim percepatan pembangunan Tol Padang Sicincin	Pemerintah daerah dan
.	Proses pembebasan lahan masyarakat dan tanah adat	Mempercepat penyelesaian hambatan	3-4	Kejaksaan Tinggi dan Polda Sumbar, pemerintah Padang Pariaman, kecamatan	Pemerintah daerah,
.	Pembelian dana ganti rugi kepada masyarakat	Mempercepat pembangunan Jalan Tol	4-6	PT Utama Karya, BPN, pemerintah provinsi kecamatan, Kejaksaan Tinggi Sumbar	Pemerintah daerah,

Penyusunan rekomendasi jangka pendek sesuai dengan istilahnya, diperuntukan untuk waktu yang tidak terlalu lama juga dengan fokus kebijakan yang tidak memiliki ketergantungan yang dalam dengan pihak lainnya. Rekomendasi jangka pendek ini masih bersifat hal – hal kecil yang



---

perlu dipersiapkan dalam pertama pelaksanaan Pembangunan Tol Padang-Sicincin. Seperti yang terlihat pada tabel di atas yang menyebutkan bahwa tahapan rekomendasi kebijakan terdiri atas pelaksanaan rapat, sosialisasi, pengumpulan dokumen/surat kepemilikan, proses pembebasan, hingga ganti rugi lahan kepada masyarakat. Langkah awal ini disebut sebagai rekomendasi yang dapat diselesaikan dengan jangka pendek antara harian hingga bulanan. Contributor pihak yang ada juga tidak terbilang besar karena masih diliputi oleh perangkat desa, pemangku kepentingan, pemerintah kabupaten, hingga kejaksaan tinggi. PT Hutama Karya sebagai pihak pengelola proyek ini memiliki tanggung jawab besar untuk masyarakat sekitarnya dan juga pemerintahan yang berkaitan di dalamnya.

Dengan demikian, diperlukan koordinasi satu sama lain agar pelaksanaan pembangunan tol berjalan lancar. dengan adanya rekomendasi jangka pendek ini sebagai salah satu cara mendekatkan masyarakat dengan pemerintah karena mereka dapat bertemu langsung saat sosialisasi ataupun saat pembayaran ganti rugi atas pengadaan lahan. Tujuan dari masing – masing pemberian rekomendasi jangka pendek yaitu untuk membahas percepatan pembangunan tol, pembebasan lahan atas pembangunan tol, memberikan arahan yang jelas kepada masyarakat terkait dengan pengadaan dan pembebasan lahan, mempercepat dan meminimalkan konflik di awal proses pembangunan, hingga mempercepat pembangunan jalan tol. Dengan adanya rekomendasi kebijakan jangka pendek ini diharapkan dapat memberikan acuan atau pedoman untuk penyusunan rekomendasi kebijakan jangka menengah dan panjang. Rekomendasi kebijakan jangka pendek ini juga dapat dijadikan bahan evaluasi agar rekomendasi dua jangka waktu yang akan datang dapat dibenahi dengan baik dan dapat ditingkatkan.

*Tabel 9. Rekomendasi Jangka Menengah*

NO	PROGRAM KEGIATAN	RENCANA KERJA JANGKA MENENGAH			
		Tujuan	Waktu	Pelaksana	Unsur
1.	Pembangunan jalan tol antar daerah (Padang-Sicincin)	Memperlancar lalu lintas di daerah sehingga dapat meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi.	5 tahun	Dinas PUPR Kota Padang dan PT.Hutama Karya	Pemerintah daerah, jasa konstruksi
2.	Rehabilitasi dan pemeliharaan jalan tol	Mempertahankan kualitas kondisi jalan sesuai dengan tingkat pelayanan dan kemampuannya	5 tahun	Pemerintah Kota Padang, Pemerintah Kabupaten Padang Pariaman, Dinas PUPR Kabupaten Padang Pariaman	Pemerintah daerah
3.	Peningkatan sarana dan prasarana kebinamargaan	Tersedia dan Terpeliharanya Sarana dan Prasarana Kebinamargaan	5 tahun	Dinas PUPR Kabupaten Padang Pariaman	Pemerintah daerah
4.	Peningkatan dan pengembangan jasa konstruksi	Pengembangan infrastruktur wilayah	5 tahun	Dinas PUPR Kabupaten Padang Pariaman, Dinas PUPR Kota Padang dan PT.Hutama Karya	Pemerintah daerah dan jasa konstruksi
5.	Penyediaan dukungan untuk pembangunan infrastruktur (dukungan pembangunan)	Memaksimalkan pembangunan infrastruktur (jalan tol) agar sesuai dengan target yang telah ditentukan	5 tahun	Pemerintah Daerah( Pemerintah Provinsi Sumatera Barat dan pemerintah Kabupaten Padang	Pemerintah Daerah, jasa konstruksi dan masyarakat

	jalan tol Padang-Batas Riau dan lain-lain) dan strategis nasional		Pariaman, badan usaha (PT. Utama Karya) dan masyarakat	
--	---	--	--	--

Penyusunan rekomendasi jangka menengah sesuai dengan istilahnya, diperuntukan untuk waktu yang tidak terlalu pendek juga dengan fokus kebijakan yang memiliki ketergantungan yang dalam dengan pihak lainnya. Rekomendasi jangka menengah ini masih bersifat hal – hal kecil yang perlu diperhatikan saat pelaksanaan dalam Pembangunan Tol Padang-Sicincin, yang artinya sudah masuk ke dalam tahap pembangunan. Seperti yang terlihat pada tabel di atas yang menyebutkan bahwa tahapan rekomendasi kebijakan terdiri atas a) pelaksanaan pembangunan jalan tol Padang-Sicincin b) masuk ke dalam rehabilitasi dan pemeliharaan jalan tol c) peningkatan sarana dan prasarana bina marga d) pengembangan jasa konstruksi e) dukungan pembangunan infrastruktur. Langkah kedua ini disebut sebagai rekomendasi yang dapat diselesaikan dengan jangka menengah dengan jangka waktu 5 tahun. Contributor pihak yang ada juga sudah terbilang besar karena sudah diikuti oleh pemangku kepentingan, Dinas PUPR (Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang).

Pada tahap kedua ini Dinas PUPR memiliki peranan sentral dalam kaitannya untuk menjaga dan memelihara pembangunan tol jika sudah jadi dan belum jadi. Dinas PUPR juga berperan untuk menata keruangan yang ada di Jalan Tol Padang-Sicincin seperti bidang kajiannya. oleh sebab itu, diperlukan beberapa kerjasama yang kuat untuk berjalannya proses pembangunan jalan tol. Tujuan dari masing – masing pemberian rekomendasi jangka menengah yaitu untuk membantu melakukan hal – hal yang perlu disiapkan saat pelaksanaan pembangunan jalan tol, berkenaan juga untuk mempertahankan kondisi jalan tol setelah dibangun, peningkatan pembangunan infrastruktur daerah, serta memaksimalkan target dari pembangunan jalan tol itu sendiri. Dengan adanya rekomendasi kebijakan jangka menengah ini diharapkan dapat memberikan acuan atau pedoman

untuk penyusunan rekomendasi kebijakan jangka panjang. Rekomendasi kebijakan jangka menengah ini juga dapat dijadikan bahan evaluasi agar rekomendasi jangka panjang yang akan datang dapat dibenahi dengan baik dan dapat ditingkatkan.

*Tabel 10. Rekomendasi Jangka Panjang*

NO	PROGRAM KEGIATAN	RENCANA KERJA JANGKA PANJANG			
		Tujuan	Waktu	Pelaksana	Unsur
1	Pembuatan kerja sama Pemkab dengan DLH Kabupaten Padang Pariaman	Memberikan kepastian hukum	20 tahun	Bagian/Biro kerja sama Pemerintah Kabupaten	Bagian kerja sama DLH Kabupaten Padang Pariaman
2	Peningkatan kerja sama Pemkab dengan BPN Kabupaten Padang Pariaman	Memberikan kepastian hukum	20 tahun	Bagian/Biro kerja sama Pemerintah Kabupaten	Bagian kerja sama BPN Kabupaten Padang Pariaman
3	Peningkatan kerja sama Pemkab dengan Pemda	Memberikan kepastian hukum	20 tahun	Bagian/Biro kerja sama Pemerintah Kabupaten	Bagian kerja sama Pemda
4	Peningkatan kerja sama Pemkab dengan Pemkab lain	Memberikan kepastian hukum	20 tahun	Bagian/Biro kerja sama Pemerintah Kabupaten	Bagian kerja sama Pemkab lain
5	Pembuatan kerja sama Pemkab dengan Swasta	Memberikan kepastian hukum	20 tahun	Bagian/Biro kerja sama Pemerintah Kabupaten	Bagian kerja sama pihak mitra

Penyusunan rekomendasi jangka panjang sesuai dengan istilahnya, diperuntukan untuk waktu yang panjang yakni 20 tahun dengan fokus kebijakan yang memiliki ketergantungan yang dalam dan diperlukan kerjasama antar prima atau dengan pihak lainnya. Rekomendasi jangka panjang bersifat kompleks dan merupakan hal – hal besar yang perlu diperhatikan saat pelaksanaan dalam Pembangunan Tol Padang-Sicincin, yang artinya sudah masuk ke dalam tahap pembangunan dan akan masuk sampai pada tahap pengawasan/evaluasi. Seperti yang terlihat pada tabel di atas yang menyebutkan bahwa tahapan rekomendasi kebijakan terdiri atas a)

---

pelaksanaan kerjasama DLH dengan Pemkab b) kerjasama pemkab dengan BPN c) kerjasama pemkab dengan pemda d) kerjasama pemkab dengan pemkab lain e) kerjasama pemkab dengan swasta. Langkah ketiga ini disebut sebagai rekomendasi yang dapat diselesaikan dengan jangka panjang dengan jangka waktu 20 tahun. Contributor pihak yang ada juga sudah terbilang besar karena sudah diikuti oleh pemangku kepentingan, BPN (Badan Pertanahan Nasional)

Pada tahap ketiga ini BPN memiliki peranan sentral dalam kaitannya untuk menjaga dan memelihara pembangunan tol jika sudah jadi dan belum jadi yaitu untuk menganggarkan ganti rugi atas pengadaan serta pembebasan lahan. BPN juga berperan untuk menata sistem pertanahan yang ada di Jalan Tol Padang-Sicincin seperti bidang kajiannya. Oleh sebab itu, diperlukan beberapa kerjasama yang kuat untuk berjalannya proses pembangunan jalan tol. Tujuan dari masing – masing pemberian rekomendasi jangka panjang yaitu untuk membantu melakukan hal – hal yang perlu dilakukan saat pelaksanaan pembangunan jalan tol, berkenaan juga untuk mempertahankan kondisi jalan tol setelah dibangun, peningkatan pembangunan infrastruktur daerah, serta memaksimalkan target dari pembangunan jalan tol itu sendiri. Dengan adanya rekomendasi kebijakan jangka panjang ini diharapkan dapat memberikan acuan atau pedoman untuk penyusunan rencana strategis pembangunan Daerah Kabupaten Padang Pariaman. Rekomendasi kebijakan jangka panjang ini juga dapat dijadikan bahan evaluasi agar rencana strategis yang akan datang dapat dibenahi dengan baik dan dapat ditingkatkan lagi seperti harapan para pemangku kepentingan.

## **KESIMPULAN**

Pelaksanaan kebijakan pembangunan jalan tol Padang-Sicincin yang dimulai sejak tahun 2017 merupakan bagian dari 6 seksi pembangunan jalan tol Pekanbaru-Bukittinggi. Pada saat proses pelaksanaan sampai pada proses pembangunan terdapat campur tangan dari beberapa pihak yang menjadi mitra kerjasama. PT Hutama Karya sebagai pengelola proyek ini, melakukan dua tahapan untuk pelaksanaan pembangunan jalan tol. Didukung dengan

Kementerian PUPR (Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat), BPN (Badan Pertanahan Nasional), dan juga Bina Marga. Dalam implementasinya terdapat beberapa kendala yang membuat pembangunannya sempat berhenti di km 151 karena penggantian ganti rugi atas pengadaan dan pembebasan lahan tidak sesuai dengan keinginan masyarakat yaitu sekitar Rp 40.000/m sedangkan untuk pohon karet Rp 25.000/batang; Pembangunan proyek jalan tol menabrak tanah adat ulayat yang membuat prosesnya terhenti karena faktor kebudayaan; Proses penggantian ganti rugi dilakukan dengan mekanisme yang tidak efisien, masyarakat harus ke Kejaksaan Negeri berulang untuk pengajuannya disusul dengan uang untuk biaya administrasi. Sehingga untuk mendukung usaha tersebut dibuat beberapa alternatif kebijakan, studi kelayakan terhadap alternatif, rekomendasi kebijakan dalam 3 jangka waktu, uji alternatif, dan pemberian saran untuk perbaikan kedepannya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Atmojo, A. P. (2021). Problematika Pengadaan Tanah Untuk Jalan Tol Padang-Pekanbaru Dalam Perspektif Hukum Adat Di Kabupaten Padang Pariaman Provinsi Sumatera Barat. <http://repository.stpn.ac.id/3656/1/AGUS%20PURWANTO%20ATMOJO.pdf>, 14.
- Ayu, W.P.A., & Nora Eka Putri. (2020). Implementasi Pembangunan Jalan Tol Ruas Padang-Sicincin dari Aspek Pengadaan Tanah. *Jurnal Niara*, 13(2), 23-28. <https://doi.org/10.31849/niara.v13i2.4502>
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *The SAGE Handbook Of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Dewi, A.R., Sutaryono & Nurhikmahwati, A. (2020). Pemetaan Masalah Pengadaan Tanah dengan Objek Tanah Ulayat (Kasus Jalan Tol Padang-Sicincin) The Mapping of Land Acquisition Problems with Communal Land Object (Case of Padang-Sicincin Toll Road). *Bhumi: Jurnal Agraria dan Pertanahan*, 6(2), 277-291.

- 
- Hox, J. J., & Boeije, H. R. (2005). Data Collection, Primary Vs. Secondary. *Encyclopedia Of Social Measurement Vol. 1*, 593-399.
- Prasetyo, S. A., & Djunaedi, A. (2019). Perubahan perkembangan wilayah sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol. *Jurnal Litbang Sukowati: Media Penelitian dan Pengembangan*, 3(1), 14-14.
- Puri, W. (2017). Pluralisme Hukum sebagai Strategi Pembangunan Hukum Progresif di Bidang Agraria di Indonesia. *BHUMI: Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, 3, 67. <https://doi.org/10.31292/jb.v3i1.91>
- Urrahmi, M., & Putri, N. E. (2020). Manajemen Konflik Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Padang-Sicincin. *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 2(2), 9-17. <https://doi.org/10.24036/jmiap.v2i2.119>.