



# Construction Contracts Without Deeds of Consolidation and Customary Land Compensation: Case Study Padang Sicincin Toll Project

Fadhil Rahman<sup>1\*</sup>, Busyra Azheri<sup>2</sup>, Azmi Fendri<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 12110, Jakarta

<sup>2,3</sup> Fakultas Hukum Universitas Andalas, Program Pascasarjana Hukum, 27404, Padang

Corresponding author's e-mail: [fadhilrahman@gmail.com](mailto:fadhilrahman@gmail.com)

## ARTICLE INFO

### Keywords :

Customary Land; Land Acquisition for Public Interest; Toll Road Construction.

### How To Cite :

Rahman, F., Azheri, B., & Fendri, A. (2024). Construction Contracts Without Deeds of Consolidation and Customary Land Compensation: Case Study Padang Sicincin Toll Project. *Nagari Law Review*, 8(1), 103-114.

### DOI :

10.25077/nalrev.v.8.i.1.p.103-114.2024

## ABSTRACT

The padang-sicincin toll road construction project in Indonesia aims to accelerate infrastructure development and improve regional connectivity in Sumatra. However, the project faces legal and social obstacles, particularly in land acquisition for the public interest on customary land. Customary land, owned by specific communities, often leads to conflicts due to differences in property rights and compensation. The land acquisition process can hamper project implementation and harm indigenous people. This study uses an empirical juridical approach, analyzing primary data from interviews, field situation data, and relevant laws and regulations. The research concludes that there is a need to improve the rules and stages of land acquisition related to customary law community areas and the maturation of national development program planning. Additionally, improved regulations and applications related to land acquisition must be completed before a construction work contract is made. This research can contribute to developing construction law and protecting customary land rights in Indonesia.

## 1. Pendahuluan

Pembangunan infrastruktur ini merupakan salah satu faktor yang menentukan dalam tujuan peningkatan pertumbuhan perekonomian nasional secara signifikan, baik itu pada sektor mikro maupun makro.<sup>1</sup> Selain itu pembangunan infrastruktur juga menjadi salah satu sarana yang memiliki tujuan utama untuk meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam hal ini sebagai pioneer dalam pembangunan nasional sesuai Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 120 tahun 2022 tentang Penugasan Khusus Dalam Rangka Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur mengemban tugas ini dari waktu ke waktu. Salah satu bentuk pembangunan infrastruktur yang dikategorikan di atas adalah Pembangunan Jalan Tol yang menjadi opsi sarana konektivitas antar daerah dan wilayah di Indonesia sehingga dikategorikan sebagai pembangunan untuk kepentingan umum sesuai Pasal 5 butir (a) Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 dan Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006, serta Pasal 10 butir (b) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum. Untuk mempercepat upaya tersebut, pembangunan jalan tol yang telah

<sup>1</sup> Pujria Rahma Putri dan Zul Azhar, (2024). "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia". *Jurnal Kajian Ekonomi dan Pembangunan*, 6(2), hlm 30-40

dibangun dan dioperasikan sebelumnya pada beberapa daerah membuktikan mampu mempercepat transportasi barang dan jasa dibandingkan jalan umum yang seringkali terhambat kemacetan. Akibat perkembangan yang menyangkut kepentingan umum, hal ini menunjukkan kerugian yang terjadi ketika barang dan jasa harus didistribusikan antar daerah melalui jalan umum dalam jumlah yang sangat besar secara tepat waktu atau waktu yang lebih efisien tidak tercapai dan tidak dapat sepenuhnya memenuhi kebutuhan tersebut.

Pembangunan Jalan Tol Padang-Pekanbaru sepanjang 244 km dimulai pada Tahun 2018 dan ditargetkan akan selesai tahun 2023. Dimulainya pembangunan jalan tol pertama di Sumatera Barat ini ditandai dengan pencaanangan dimulainya konstruksi Seksi I ruas Padang - Sicincin sepanjang 28 km oleh Presiden Joko Widodo, di Kota Padang, Sumatera Barat. Namun telah terjadi permasalahan dan sengketa agrarian dalam upaya pembangunan infrastruktur nasional ini di daerah Sumatera Barat, dimana proses pembangunan terhambat karena adanya pembebasan tanah yang belum sesuai dengan aturan yang berlaku pada sistem hukum adat di daerah Sumatera Barat dalam hal ini sistem Masyarakat Hukum Adat Minangkabau. Menurut Kepala Bagian Umum BPJT Mahbullah Nurdin menjelaskan kendala utama proyek tol di Provinsi Sumatera Barat tersebut adalah masalah pembebasan lahan. Memang di Sumatera Barat proses pembebasan lahannya agak sulit dari daerah lainnya di Sumatra, karena di Sumbar ini lahannya ada namanya tanah adat ninik mamak (Tanah Ulayat).

Disisi lain, upaya pemerintah untuk melaksanakan pembangunan Jalan Tol Padang-Pekanbaru ini dipastikan akan banyak manfaatnya. Karena itu, Pemerintah pusat maupun daerah sedang tengah fokus menggezah dan berupaya mempercepat pembangunan jalan Tol Trans Sumatra yang dapat memudahkan akses transportasi darat antar provinsi di Pulau Sumatra. Dengan dibangunnya tol akan memangkas jarak dan waktu tempuh perjalanan dari Padang ke Pekanbaru dari 9 jam menjadi 3 jam perjalanan. Tak hanya memangkas waktu perjalanan, jalan tol ini juga akan menghubungkan dua pelabuhan laut yang berada di Padang dan Dumai, Riau. Jalan Tol Padang-Pekanbaru ini juga akan mengefisienkan mobilitas orang dan barang. Pembangunan Ruas Tol Padang-Bukittinggi-Pekanbaru termasuk Proyek Strategis Nasional dan menjadi bagian dari 24 ruas Jalan Tol Trans-Sumatera yang dikerjakan melalui pemberian tugas oleh Pemerintah kepada PT Hutama Karya (Perpres Nomor 100 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Pulau Sumatera).

Perihal persoalan pengadaan tanah untuk dijadikan lokasi pekerjaan konstruksi dimulai dari konsep kepemilikan tanah yang memiliki kaitan erat dengan hak yang melekat pada tanah tersebut. Tujuan akhir dari pengadaan tersebut ialah bagaimana berpindahnya hak yang dimiliki oleh masyarakat pemegang hak atas tanah kepada institusi yang memerlukan tanah.<sup>2</sup> Hak tanah merupakan bentuk hak penguasaan atas tanah yang diberikan dan diakui oleh negara yang berisikan serangkaian wewenang, kewajiban dan/atau larangan bagi pemegang haknya untuk berbuat sesuatu mengenai tanah yang menjadi haknya. Sesuatu yang boleh, wajib atau dilarang untuk diperbuat, yang merupakan isi hak penguasaan itulah yang menjadi kriteria atau tolak ukur di antara hak-hak penguasaan atas tanah yang diatur dalam Hukum Tanah.<sup>3</sup> Walaupun negara memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengalihfungsikan tanah demi kepentingan umum sebagai bentuk hak menguasai negara berdasarkan dalam Pasal 2 ayat (1) UUPA, yaitu: "Atas dasar ketentuan Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 dan hal-hal sebagai yang dimaksud dalam Pasal 1, bumi, air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu pada tingkatan yang tertinggi dikuasai oleh Negara sebagai organisasi kekuasaan seluruh masyarakat". Namun negara tidak boleh sewenang-wenang mencabut hak kepemilikan tanah yang dimiliki masyarakat tanpa melalui proses

<sup>2</sup> Jarot Widya Muliawan, (2018), "Cara Mudah Pahami Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Melalui Konsep 3 in 1 dalam the Land Acquisition", *Jurnal Hukum Peraturan*, 1(2), hlm 163-182 .

<sup>3</sup> Boedi Harsono. (2003). *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria*. Djambatan, Jakarta. Hlm. 24.

pengadaan tanah yang sebagaimana mestinya diatur dalam Undang-Undang Pengadaan Tanah demi Kepentingan Umum.<sup>4</sup>

Dalam proses dan mekanisme pembebasan lahan dan pengadaan tanah ini diamanatkan untuk ditempuh melalui musyawarah untuk menentukan kesepakatan antara Pemerintah Pusat beserta Pemerintah Daerah selaku pihak yang melakukan pengadaan tanah dengan pihak pemilik tanah sebagai pihak yang tanahnya menjadi objek pengadaan tanah. Oleh sebab itu, proses dan tahapan pembebasan tanah akan menentukan nasib kelancaran pembangunan jalan tol di lokasi atau daerah yang membutuhkan. Diantara ketidakharmonisan norma diantara legislasi tentang hak menguasai negara ini, maka dibutuhkan pengawasan yang baik untuk memastikan agar undang-undang sektoral tetap berpegang teguh pada semangat Pasal 33 UUD 1945. Salah satu pematik permasalahan antar norma di bidang pertanahan dan sumber daya alam adalah pelanggaran terhadap hak konstitusional warga negara sebagai akibat produk legislasi sektoral di bidang sumber daya alam di Indonesia yang mengesampingkan ciri karakter dan hubungan penguasaan tanah dalam kehidupan masyarakat.

## 2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris<sup>5</sup>, dengan analisis data primer yang diperoleh dari wawancara, data keadaan lapangan, serta peraturan perundang-undangan yang relevan. Serta bahan hukum sekunder berupa buku, artikel jurnal yang relevan dengan topik. Metode pengumpulan data menggunakan wawancara kepada pihak terkait. Analisis data menggunakan analisis kualitatif yang melibatkan pengelompokan informasi serupa dalam kategori. Selanjutnya, kesimpulan akan disajikan secara deskriptif untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas dan terarah dari hasil penelitian.

## 3. Pembahasan

Kontrak konstruksi pembangunan infrastruktur nasional dalam bentuk pembangunan jalan tol seksi padang pekanbaru ini merupakan salah satu upaya negara dalam mendukung tumbuhnya perekonomian dan peningkatan kesejahteraan rakyat melalui program pembangunan sarana dan prasarana yang bertujuan untuk kepentingan umum. Namun dalam tujuan pembangunan tersebut negara seringkali terkendala atas proses pengadaan tanah dimana infrastruktur ini akan dibangun, adanya penolakan masyarakat yang terdampak akibat tidak ditemukannya kesepakatan dalam hal ganti rugi tanah mereka yang menjadi lokasi pembangunan. Akibatnya pembangunan jalan tol ini terjadinya perlambatan dikarenakan tanah yang akan digunakan belum dibebaskan oleh panitia pengadaan tanah dikarenakan terdapat banyak gugatan atas nilai ganti kerugian, padahal dalam UU PTPU sudah diatur sedemikian rupa dan ditentukan bentuk pemberian ganti kerugian pembebasan kepemilikan hak atas tanah yang dapat menjadi pilihan bagi masyarakat tersebut berupa uang, tanah pengganti, permukiman kembali, kepemilikan saham, atau bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak.<sup>6</sup> Akan tetapi dalam pelaksanaannya, ganti kerugian ini hanya berupa uang yang menurut analisis penulis tidak diupayakan dalam bentuk lain. Ganti rugi berupa uang yang diharapkan dapat menyelesaikan proses pengadaan tanah ini dengan cepat, namun kenyataan sebaliknya, masih banyak masyarakat yang menolak tanahnya diganti dengan uang yang secara nominal mereka anggap tidak mampu menjadi solusi untuk menyelesaikan masalah lainnya, terutama masalah tanah

<sup>4</sup> Ervan Hari Sudana, Djoni S.Gozali, Akhmadi Yusran. (2022). "Asas Keadilan dalam Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum", *Notary Law Journal*, 1(1), hlm. 49-62

<sup>5</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. (2004). *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Grafindo Persada.

<sup>6</sup> Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum. Pasal 36.

tersebut merupakan tanah ulayat yang telah dimiliki secara turun temurun berdasarkan garis keturunan matrilineal sesuai dengan aturan masyarakat adat Minangkabau yang telah ada jauh sebelum negara ini terbentuk.

### **3.1. Pembebasan Lahan Sebagai Salah Satu Kendala Utama Pembangunan Jalan Tol Padang Sicincin**

Pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol ruas Padang-Sicincin merujuk pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum. Undang-undang ini bertujuan untuk mempercepat proses pembebasan lahan dengan tetap memperhatikan hak-hak pemilik tanah. Namun, dalam implementasinya sering terjadi kendala, seperti: 1) Perencanaan trase jalan yang belum akurat, sehingga dokumen perencanaan pengadaan tanah (DPPT) berubah-ubah; 2) DPPT yang belum disusun secara detail, sehingga tidak dapat menggambarkan kondisi riil di lapangan; 3) Trase jalan melintasi tanah milik instansi, perusahaan, tanah ulayat, atau fasilitas umum; 4) Perubahan desain di tengah pelaksanaan pengadaan tanah; 5) Penolakan pemilik tanah terhadap nilai ganti kerugian; 6) Administrasi dan prosedur pelaksanaan pengadaan tanah yang kurang tertib.

Kendala-kendala tersebut terjadi juga karena kelemahan dalam perencanaan pengadaan tanah, sehingga perencanaan yang kurang matang akan berpotensi menghambat pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Dalam pelaksanaan penyusunan DPPT, memang belum adanya terdapat acuan baku dalam menentukan syarat idealnya pengadaan tanah di kawasan masyarakat hukum adat tersebut dapat dilakukannya pengadaan tanah dengan minim potensi sengketa akibat konflik sosial kemasyarakatan, oleh karena itu diperlukan pedoman yang mencakup pengambilan data, penyusunan dokumen, verifikasi dokumen, dan telaahan yang komprehensif mengenai kondisi kawasan sekitar, apalagi terdapat tanah masyarakat hukum adat Minangkabau. Selain itu, perlu dipertimbangkan aspek sosial-ekonomi warga masyarakat yang terdampak, seperti kekhususan sifat hak milik tanah, hukum adat setempat, pola hubungan sosial, sumber penghidupan, dan kemungkinan alih profesi bagi masyarakat yang bergantung pada tanah yang mereka miliki. Data sosial-ekonomi masyarakat menjadi suatu komponen penting sebagai landasan dalam penetapan bentuk ganti rugi. Hal ini bertujuan untuk menghasilkan DPPT yang akurat dan dapat memitigasi potensi permasalahan dalam pengadaan tanah.

Dalam kasus pengadaan tanah untuk pembangunan tol Padang-Pekanbaru seksi padang sicincin ini, diawali isu penilaian tanah yang terlalu rendah oleh kantor jasa penilai publik di beberapa bidang tanah yang ditetapkan dalam surat keputusan penetapan lokasi pertama, sehingga menimbulkan penolakan dari masyarakat sekitar dan juga oleh masyarakat adat yang tanahnya berupa tanah ulayat. Padahal seharusnya persoalan penilaian harga atau appraisal objek tanah telah diatur dalam Standar Penilaian Indonesia Nomor 306 dari Asosiasi Masyarakat Penilai Indonesia (MAPPI). Standar ini mengatur berbagai aspek penilaian, termasuk ganti rugi atas kerugian non-fisik, biaya transaksi, kompensasi masa tunggu, hilangnya sisa tanah, dan kerusakan fisik lainnya. Maka disimpulkan bahwa terdapat penilaian yang tidak melihat secara mendalam tentang karakteristik kepemilikan tanah dan bagaimana masyarakat memiliki hubungan dengan tanahnya tersebut secara sosiologis kultural.

Penempatan proyek pembangunan jalan tol sebagai upaya akselerasi kebijakan oleh pemerintah ini telah menimbulkan beragam persoalan yang tumbuh di warga lokal, khususnya dalam proses pengadaan tanah yang terkadang abai terhadap akar persoalan, yaitu ketimpangan akses pengetahuan, kebijakan, gesekan dengan aparat keamanan, dan ketidaksepahaman penyelenggara negara dengan warga pemilik tanah; serta persoalan ruang hidup warga lokal dengan tanah yang lekat dengan berbagai dimensi permasalahan seperti aspek sosial, ekonomi, budaya, ekologi, dan pemikiran antar generasi.

Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru (ruas jalan Padang-Sicincin) yang salah satu contohnya pada ruas jalan Padang-Sicincin terdapat 109 bidang tanah warga dengan jarak 0 - 4,2 Kilometer.<sup>7</sup> Jika dilihat 109 bidang tanah warga tersebut dari daftar nominatif pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Padang-Lubuk Alung-Padang Panjang-Bukittinggi, ruas jalan Padang-Sicincin No: 01/2018, hampir seluruh bidang tanah warga dikuasai oleh Mamak Kepala Waris untuk selanjutnya disebut sebagai MKW. Artinya sebahagian besar dari 109 bidang tanah warga tersebut merupakan Tanah Ulayat Adat Minangkabau yang merupakan hak kepemilikannya secara komunal. Pola kepemilikan tanah di Minangkabau tidaklah bersifat individual, melainkan milik komunal yaitu milik suku, kaum, dan nagari.<sup>8</sup>

Tanah ulayat ini merupakan warisan yang diwariskan secara turun-temurun, kepemilikannya berada di tangan perempuan, namun sebagai pemegang hak atas tanah ulayat, paman tertua dialah yang menjadi mamak kepala waris.<sup>9</sup> Penguasaan dan pengelolaan tanah adat bertujuan untuk melindungi dan memelihara kehidupan dan keberadaan masyarakat (eksistensi budaya). Selain itu, tanah adat mengandung unsur religi, sejarah, bahkan magis dan dimaksudkan untuk mendatangkan kesejahteraan anggota kaumnya.<sup>10</sup> Artinya untuk melakukan pengadaan tanah terhadap tanah ulayat di Minangkabau tidak bisa hanya ditentukan oleh MKW saja, melainkan seluruh anggota kaum yang memiliki hak atas tanah ulayat tersebut. Sehingga dalam melakukan musyawarah dalam menentukan nilai dan bentuk kerugian pengadaan tanah tersebut, MKW harus didampingi atau dapat dibuktikan benar mewakili suara seluruh anggota kaumnya, namun yang terjadi persetujuan tersebut tidak secara lengkap dan kolektif diperoleh, sehingga terdapat anggota kaum yang kemudian menggugat tanah komunal mereka tersebut ke pengadilan karena merasa tidak dilibatkan ataupun tidak ikut menyetujui, hal inilah yang seringkali menjadi persolan pada pengadaan tanah pembangunan jalan tol ini.

Menurut Maria SW Sumardjono kriteria penentu masih ada atau tidaknya tanah adat dan hak ulayat dapat dilihat pada tiga hal, yakni: 1. Adanya masyarakat hukum adat yang memenuhi ciri-ciri tertentu sebagai subyek hak ulayat; 2. Adanya tanah atau wilayah dengan batas-batas tertentu sebagai *lebensraum* yang merupakan obyek hak ulayat; dan 3. Adanya kewenangan masyarakat hukum adat untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu sebagaimana diuraikan di atas.<sup>11</sup>

Berdasarkan data dari kertas kerja bagian hukum dan advokasi PPK Pengadaan Tanah Tol Padang-Pekanbaru tercatat adanya lebih dari 70 (Tujuh Puluh) perkara di peradilan terhadap PPK Pengadaan Tanah dan belum termasuk gugatan perdata sengketa yang timbul di tataran keluarga, suku, kaum dan antar warga masyarakat akibat proses pengadaan tanah yang tidak tepat pemilihan bentuk ganti kerugian dalam pelaksanaan aturannya serta tidak mendekati esensi semangat dan fungsinya demi kepentingan umum. Untuk mengatasi permasalahan dalam pengadaan tanah ini, sangatlah diperlukan upaya perbaikan dalam regulasi peraturan perundang-undangan beserta peraturan pelaksanaannya, seperti contohnya dilaksanakan pendampingan awal kepada pemilik tanah ulayat sejak perencanaan pembangunan, penyusunan DPPT dan penetapan lokasi, serta pemanfaatan wewenang dari pemerintah daerah sebagai penyelenggara pemerintahan dan wewenang Kerapatan Adat Nagari (KAN) dalam tatanan masyarakat adat Minangkabau guna menyerap aspirasi akan

<sup>7</sup> Kompas.com. "Pengerjaan Tol Padang-Pekanbaru Terkendala Pembebasan Lahan". Pada laman <https://regional.kompas.com/read/2019/04/05/12402541/pengerjaan-tol-padangpekanbaru-terkendala-pembebasan-lahan> diakses tanggal 02 Maret 2024 Pukul 22.00 WIB.

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> Siti Raga Fatmi, (2018). "Permohonan Tanah Ulayat di Minangkabau Menjadi Tanah Hak Milik", *Jurnal Lentera Hukum*, 5(3). hlm. 415-430

<sup>10</sup> Yaswirman. (2006). *Hukum Keluarga Adat dan Islam (Analisis Sejarah, Karakteristik, dan Prospeknya Dalam Masyarakat Matrilineal Minangkabau)*. Padang: Universitas Andalas. Hlm. 151-152.

<sup>11</sup> Maria S.W. Sumardjono. (2001). *Kebijakan Pertanahan antara Regulasi dan Implementasi*. Jakarta. Penerbit Buku Kompas. Hlm. 57.

kebutuhan dan mengakomodir kepentingan masyarakat adat untuk ganti rugi pada tanah ulayat. Dan kemudian dibutuhkannya pedoman untuk menilai suatu kondisi tanah masyarakat hukum adat yang dapat diberikan ganti kerugian yang layak sesuai dengan kebutuhannya.

Bicara pengadaan tanah berarti bicara tentang peralihan hak atas tanah. Peralihan hak atas tanah harus dilakukan di hadapan pejabat yang berwenang, yaitu Pejabat Pembuat Akta Tanah yang selanjutnya akan disebut PPAT. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah Pasal 37 ayat (1) yang menyebutkan: "Peralihan hak atas tanah dan hak milik atas satuan rumah susun melalui jual beli, tukar menukar, hibah, pemasukan dalam perusahaan dan perbuatan hukum pemindahan hak lainnya, kecuali pemindahan hak melalui lelang, hanya dapat didaftarkan jika dibuktikan dengan akta yang dibuat oleh PPAT yang berwenang menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku."<sup>12</sup> Artinya negara tidak semata-mata hanya menggunakan program pengadaan tanah untuk bisa menguasai tanah dari masyarakat. Pemerintah juga dapat memperoleh tanah dari masyarakat melalui hibah atau tukar-menukar. Pengadaan tanah hanyalah satu dari berbagai langkah yang dapat digunakan pemerintah dalam memperoleh tanah dari masyarakat.<sup>13</sup> Maka upaya konsolidasi tanah dapat menjadi salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh pemerintah ketika membutuhkan tanah untuk dijadikan lokasi pembangunan infrastruktur nasional terutama pada lahan tanah ulayat. Berdasarkan sifatnya, tanah ulayat ini memiliki karakteristik yang tepat untuk dilakukan konsolidasi tanah yang disertai dengan *Land Acquisition and Resettlement Action Plan* (LARAP). Dalam penelitian ini peneliti menemukan pengadaan tanah dengan ganti rugi uang pengganti pada kawasan masyarakat adat Minangkabau berpotensi merusak tatanan masyarakat adat yang telah terorganisasi sejak lama, karena tatanan masyarakat adat yang terdiri dari kumpulan anggota keluarga kaum, suku yang kemudian membentuk *kanagarian* yang menganut sistem adat istiadat Minangkabau dalam menyelenggarakan pemerintahan *adat salingga nagari* ini, terjadi pemecahan populasi masyarakat adat akibat migrasi ke daerah lainnya. Hal tersebut menjadi eksekusi yang negatif jika pembangunan nasional menyebabkan penggerusan nilai-nilai adat Minangkabau akibat hilangnya kawasan ruang hidup dan *Lebensraum* yang dari dulunya mereka tempati. *Lebensraum* ini terbentuk secara alamiah ketika masyarakat hukum adat secara bersama-sama tinggal dan mendiami suatu kawasan dengan memegang norma adat istiadat yang merupakan kristalisasi dari nilai-nilai kehidupan mereka, oleh karena itu negara ketika membutuhkan tanah yang merupakan tanah adat/ tanah ulayat dengan jalan seyogyanya melakukan pemindahan keseluruhan populasi masyarakat adat terdampak beserta merevitalisasi instrumen atau perangkat adat yang terdapat didalamnya ke daerah lain sekitar yang sekiranya dapat disepakati bersama, hal tersebut guna memastikan keberlangsungan kehidupan masyarakat tetap pada kebudayaannya.

Penyelenggaraan program LARAP juga menjadi *key factor* atas keberhasilan konsolidasi tanah pada tanah ulayat masyarakat adat ini. Rencana Tindak Pengadaan Tanah dan Permukiman Kembali (LARAP) wajib disusun apabila suatu proyek perlu melakukan pengadaan tanah secara terpaksa yang menyebabkan permukiman kembali secara terpaksa, kehilangan lahan, asset, sumber penghasilan dan gangguan atau kehilangan mata pencaharian atau akses terhadap sumber daya. LARAP dilakukan sebelum pembangunan proyek agar bisa secara lebih akurat memperhitungkan keuntungan dan kerugian dari proyek yang dilakukan dan dampaknya bagi masyarakat. Kajian LARAP secara keseluruhan mencakup: (1) survei identifikasi karakteristik sosio-ekonomi dari masyarakat yang terkena dampak, (2) perencanaan menyeluruh untuk pembebasan lahan dan permukiman kembali; (3) skema kompensasi yang sesuai. Salah satu aspek dalam kajian LARAP

<sup>12</sup> *Ibid*, Hlm. 39

<sup>13</sup> Maria S. W Soemardjono. (2015). *Dinamika Pengaturan Tanah di Indonesia: Dari Keputusan Presiden Sampai Undang-Undang*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. Hlm. 45.

mensyaratkan bahwa area permukiman kembali harus sedekat mungkin dengan wilayah pelaksanaan proyek dan tidak adanya keberatan di pihak masyarakat untuk dipindahkan.<sup>14</sup>

Dalam kajian permukiman kembali, ganti rugi sesyogyanya diselenggarakan menggunakan prinsip *'land for land.'* *Land based resettlement* atau *land of land approach* adalah pendekatan yang memiliki imbal hasil optimal karena keberadaan tanah menjadi syarat utama dalam melestarikan kearifan lokal pada keamanan budaya (*cultural security*). Berdasarkan pada kajian Guggenheim (1990), pendekatan *land for land* begitu berarti dalam penyelenggaraan pemukiman kembali atau *resettlement* yang terkadang tidak memberikan peluang untuk memutuskan hak atas diri sendiri dan ketika ganti rugi dalam bentuk uang tidak menjamin untuk kembali dapat dijadikan sebagai modal untuk membangun mesin ekonomi keluarga untuk kehidupan selanjutnya setelah berpindah ke tempat baru.

### 3.2. Kontrak Kerja Konstruksi Dalam Proyek Jalan Tol Padang Sicincin Pada Tanah Ulayat Masyarakat Adat

Kontrak jasa konstruksi adalah keseluruhan dokumen yang mengatur hubungan hukum antara pengguna jasa dengan penyedia jasa dalam melaksanakan pekerjaan konstruksi. Istilah kontrak jasa konstruksi biasa juga disebut dengan perjanjian kontrak. Dalam Pasal 1601(b) Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHP), kontrak disebut kontrak kerja. Hal ini juga sesuai dengan Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi memberikan pengertian Kontrak Kerja Konstruksi yaitu keseluruhan dokumen kontrak yang mengatur hubungan hukum antara Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa dalam penyelenggaraan jasa konstruksi.<sup>15</sup>

Suatu kontrak jasa konstruksi menimbulkan hubungan hukum dan akibat hukum antara para pihak pada akhir kontrak. Hubungan hukum adalah hubungan antara pengguna jasa dengan penyedia jasa yang mempunyai akibat hukum. Akibat hukum merupakan hak dan kewajiban antara para pihak setelah terjadinya suatu kontrak jasa konstruksi. Hak suatu pihak merupakan suatu kewajiban atau pelaksanaan yang harus dilaksanakan oleh pihak lain. Pada dasarnya kontrak konstruksi berbeda bentuknya dengan kontrak komersial lainnya. Pasalnya, produk yang diciptakan bukanlah produk standar, melainkan struktur dengan karakteristik unik dan keterbatasan dari segi kualitas, waktu, dan biaya. Hubungan hukum antara penerima jasa dengan penyedia jasa konstruksi diikat dengan suatu kontrak yang disebut perjanjian kerja konstruksi atau kontrak konstruksi. Pekerjaan konstruksi mengacu pada seluruh atau sebagian kegiatan termasuk konstruksi, pengoperasian, pemeliharaan, pembongkaran dan rekonstruksi suatu bangunan.<sup>16</sup>

Menurut Undang-Undang Jasa Konstruksi dan turunannya pada Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 Juncto Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 pada Paragraf 2 Mengenai Syarat Kontrak Kerja Konstruksi, Kontrak Kerja Konstruksi sekurang-kurangnya harus mencakup uraian mengenai:

1. Komparasi atau identitas para pihak yang meliputi: 1) akta badan usaha atau usaha orang perseorangan; 2) nama wakil/kuasa badan usaha sesuai kewenangan pada akta badan usaha atau sertifikat keahlian kerja dan sertifikat keterampilan kerja bagi usaha orang perseorangan; dan 3) tempat kedudukan dan alamat badan usaha atau usaha orang perseorangan;
2. Rumusan pekerjaan yang meliputi: 1) pokok-pokok pekerjaan yang diperjanjikan; 2) volume atau besaran pekerjaan yang harus dilaksanakan; 3) nilai pekerjaan dan ketentuan mengenai penyesuaian nilai pekerjaan akibat fluktuasi harga untuk kontrak kerja konstruksi bertahun jamak; 4) tata cara penilaian hasil pekerjaan dan pembayaran; dan 5) jangka waktu pelaksanaan;

<sup>14</sup> Dwi Wulan Pujiriyani. (2014). *Pengadaan Tanah Dan Problem Permukiman Kembali: Skema Pemberdayaan Untuk Perlindungan Masyarakat Terdampak*. Jurnal Bhumi Nomor 14 Tahun 2013, Oktober 2014. Hlm. 634-648.

<sup>15</sup> Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Pasal 1 angka 8.

<sup>16</sup> Abdulkadir Muhammad. (2000). *Hukum Perusahaan Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti. Hlm. 595

3. Pertanggunggaan dalam Kontrak Kerja Konstruksi yang meliputi: 1) jenis pertanggunggaan yang menjadi kewajiban penyedia jasa yang berkaitan dengan pembayaran uang muka, pelaksanaan pekerjaan, hasil pekerjaan, tenaga kerja, tuntutan pihak ketiga dan kegagalan bangunan; 2) pertanggunggaan tersebut memuat: a) nilai jaminan; b) jangka waktu pertanggunggaan; c) prosedur pencairan; dan d) hak dan kewajiban masing-masing pihak; 3) Dalam hal penyedia jasa tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kontrak kerja konstruksi, pengguna jasa dapat mencairkan dan selanjutnya menggunakan jaminan dari penyedia jasa sebagai kompensasi pemenuhan kewajiban penyedia jasa;
4. Tenaga ahli yang meliputi 1) persyaratan klasifikasi dan kualifikasi tenaga ahli; 2) prosedur penerimaan dan atau pemberhentian tenaga ahli yang dipekerjakan; dan 3) jumlah tenaga ahli sesuai dengan jenis pekerjaan;
5. Hak dan kewajiban para pihak dalam suatu kontrak konstruksi, termasuk hak dan kewajiban pengguna jasa; hak dan kewajiban penyedia jasa;
6. Cara pembayaran meliputi: 1) volume/kuantitas fisik; 2) metode pembayaran gaji berbasis kinerja; 3) syarat pembayaran; 4) denda atas keterlambatan pembayaran; dan 5) jaminan pembayaran;
7. Ketentuan mengenai wanprestasi atau wanprestasi meliputi: 1) Bentuk wanprestasi: a) oleh penyedia jasa meliputi: kegagalan dalam menyelesaikan tugas, kegagalan dalam menjamin kualitas, kegagalan dalam menjamin kuantitas; tidak menyampaikan hasil pekerjaan; b) pengguna jasa, khususnya: keterlambatan pembayaran, tidak dibayarnya dan keterlambatan penyerahan sarana pelaksanaan pekerjaan. 2) Dalam hal penyedia jasa atau pengguna melanggar kontrak, pihak yang dirugikan berhak meminta ganti rugi, pengembalian biaya dan/atau perpanjangan waktu, perbaikan atau pelaksanaan kembali hasil pekerjaan tanpa melanggar kontrak. sesuai dengan yang disepakati atau diberi kompensasi;
8. Penyelesaian sengketa meliputi penyelesaian secara damai melalui alternatif penyelesaian sengketa atau arbitrase dan penyelesaian sengketa melalui hukum acara perdata yang berlaku;
9. Ketentuan mengenai pemutusan kontrak konstruksi antara lain: 1) bentuk pemutusan yang disepakati para pihak atau diakhiri secara sepihak; dan 2) hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyedia jasa setelah berakhirnya kontrak konstruksi;
10. Force majeure meliputi kesepakatan mengenai: 1) risiko khusus; 2) jenis keadaan persuasif lainnya; dan 3) hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyedia jasa jika terjadi force majeure;
11. Kewajiban para pihak apabila terjadi keruntuhan struktur meliputi jangka waktu tanggung jawab atas keruntuhan struktur dan bentuk tanggung jawab atas keruntuhan struktur;
12. Perlindungan terhadap pekerja/buruh, meliputi kewajiban menaati peraturan perundang-undangan yang berlaku serta bentuk-bentuk tanggung jawab untuk melindungi pekerja; dan
13. Aspek lingkungan hidup meliputi kewajiban untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku dan bentuk tanggung jawab yang berkaitan dengan gangguan lingkungan hidup dan manusia.

Berdasarkan uraian aturan di atas, kontrak kerja konstruksi pembangunan jalan tol padang sicincin yang berupa Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) yang dilakukan Pemerintah Republik Indonesia yang diwakili Badan Pegnatur Jalan Tol Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Hutama Karya yang penulis telaah telah memenuhi syarat secara substansial untuk menjadi dasar pelaksanaan pekerjaan, namun dalam pelaksanaannya masih terjadi terkendala kondisi yang tidak sesuai dengan rencana dan progress yang sesuai. Selain itu kontrak konstruksi jalan tol ini merupakan kontrak tipe BOT (*Build-Operate-Transfer*) yang mana Penyelenggara proyek pembangunan akan menerima konsensi dalam beberapa tahun mendatang

untuk diambil manfaatnya dengan bagi hasil dengan pemerintah selaku pemberi tugas. Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol telah memberikan perlindungan hukum para pihak dalam pemenuhan hak dan kewajiban dalam pelaksanaan. Pemerintah dan investor sama-sama mempunyai hak dan kewajiban dalam memenuhi prestasi baik dalam tujuan pembangunan infrastruktur nasional dan tujuan profit dari badan usaha jasak konstruksi itu sendiri.<sup>17</sup> Namun hal tersebut pada proyek pembangunan jalan tol padang sicincin ini menjadi suatu bias bagi pemikiran masyarakat terdampak yang tidak memahami konsep ini, sehingga terdapat beberapa elemen masyarakat pemilik tanah ulayat yang berpendapat tanah mereka akan dijual dan dikomersilkan oleh perusahaan yang bertujuan profit semata, dan bukan demi kepentingan umum. Padahal jika ditelaah lebih jauh, unsur-unsur mencari keuntungan dari pengelolaan jalan tol itu sendiri juga menyumbang bagi pendapatan negara dan dividen dari badan usaha milik negara untuk tujuan pembangunan untuk kesejahteraan lainnya.

Selanjutnya, perjanjian BOT itu sendiri adalah kontrak antara instansi pemerintah dan badan usaha/swasta (*special purpose company*) dalam membangun infrastruktur publik yang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan infrastruktur tanpa pengeluaran dana dari pemerintah, di mana pihak swasta (badan usaha) bertanggung jawab atas desain akhir, pembiayaan, konstruksi, operasi dan pemeliharaan sebuah proyek investasi bidang infrastruktur selama beberapa tahun, biasanya dengan transfer aset pada akhir masa kontrak atau konsesi yang diberikan.<sup>18</sup>

Sebagaimana dalam penyelenggaraan kontrak kerja konstruksi perjanjian pengusahaan jalan tol ini, dalam pendapat Jeffrey Delmon mengemukakan bahwa Perjanjian BOT merupakan bentuk perjanjian dalam rangka penyediaan infrastruktur yang memindahkan tanggung jawab atas biaya, pembangunan dan operasional ke pihak swasta dan diakhir proyek pihak pemerintah akan menerima penyerahan kembali atas asset yang telah digunakan oleh pihak swasta termasuk infrastruktur yang telah dibangun dan dioperasikan selama jangka waktu tertentu.<sup>19</sup>

Maka dalam kontrak konstruksi pembangunan jalan tol padang sicincin ini tidak melingkupi ketentuan keberadaan wilayah atau kawasan masyarakat adat ini karena perihal pengadaan tanahnya diselenggarakan oleh instansi lainnya, yakni dalam hal ini Kantor Wilayah ATR/BPN yang dibentuk oleh Gubernur dan Pejabat Pembuat Komitmen Pengadaan Tanah, Direktorat Jalan Bebas Hambatan, Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR dan juga dibantu oleh pemerintah kabupaten/kota yang dilintasi oleh trase pembangunan jalan tol ini. Seyogyanya menurut peneliti hal ini tetap harus dinyatakan di dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol karena memiliki pengaruh besar dalam terselenggaranya pembangunan ini sesuai dengan waktu, mutu, dan biaya. Ketika dalam isi kontrak konstruksi melihat adanya potensi-potensi yang memungkinkan terjadinya perlambatan prestasi atau wanprestasi dapat dilakukan upaya preventif dengan langkah-langkah prosedur yang dibuat berdasarkan kebutuhan dalam penyelenggaraan kontrak kerja konstruksi ini.

### **3.3. Hubungan dan Implikasi Hukum Kontrak Konstruksi dan Tanah yang Telah Dibebaskan Dalam Aturan Hukum Konstruksi di Indonesia**

Dalam hal pembangunan jalan tol ini, dari proses pengadaan tanahnya masyarakat terdampak berhak atas segala sesuatu untuk memenuhi hak dasar mereka secara penuh, tanpa diciderai dengan terganggunya tatanan masyarakat yang telah mendiami kawasan tersebut sekian lama. Kementerian PUPR selaku instansi yang membutuhkan tanah harus mengkaji lebih dalam dan lebih lanjut tentang

<sup>17</sup> Rommy Arifianto. (2007). Tesis, *Pengaturan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)*, Universitas Airlangga.

<sup>18</sup> Tatiek Sri. Djatmiati. (2004). *Prinsip Izin Usaha Industri Di Indonesia*. Disertasi. Program Pascasarjana Universitas Airlangga. Surabaya. Hlm. 75.

<sup>19</sup> Jeffrey Delmon. (2000). *BOO/BOT Project s: A Commercial and Contractual Guide*. Sweet and Maxwell, London. Hlm.1 dikutip dari Mercy M. M. Setlight, dkk, "Karakteristik Perjanjian Bangun Guna Serah", Bagian Program Pascasarjana Program Doktor Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar.

kondisi masyarakat sekitar sehingga didapatkan pengadaan tanah secara sukarela, minim konflik maupun dengan ketersediaan ganti rugi berdasarkan peraturan yang berlaku. Sebagaimana dasar negara pada sila kedua menyatakan “Kemanusiaan yang adil dan beradab” yang juga menjadi dasar filosofis setiap pembuatan peraturan perundang-undangan terutama di bidang pertanahan, tentunya negara harus mengedepankan prinsip-prinsip kemanusiaan, keadilan dan keberadaban dalam penyelenggaraan program pembangunan nasional ini. Kemanusiaan disini dimaksudkan negara sebagai pihak yang menginginkan tanah yang dimiliki oleh subjek/ badan hukum maka harus dilakukan dengan upaya-upaya persuasive tanpa adanya intimidasi, keterpaksaan dan repesitas aparat hukum dalam proses pengadaan tanahnya. Prinsip keadilan dimaknai sebagai upaya negara menjamin kesesuaian nilai yang diberikan negara dalam pengadaan tanah dari subjek pemilik tanah dengan nilai yang mereka lepaskan. Dan prinsip keberadaban penulis melihat tentang bagaimana negara dapat memberikan kesempatan bagi masyarakat dan masyarakat hukum adat untuk melaksanakan musyawarah sesuai dengan aturan-aturan serta tradisi yang mereka pedomani sehingga negara dapat menghargai khasanah budaya dan keanekaragaman adat istiadat masyarakat hukum adat Minangkabau ini.

Pada dasarnya ada dua kepentingan berbeda yang berperan dalam pelaksanaan pengadaan tanah. Hal tersebut adalah kepentingan masyarakat, pemilik atau pemegang hak atas tanah yang tanahnya diperlukan untuk kegiatan pembangunan, dan kepentingan instansi pemerintah yang memerlukan tanah tersebut.<sup>20</sup> Dari sudut pandang pemerintah, meskipun pembangunan infrastruktur dan penyediaan fasilitas umum bagi masyarakat perlu dilakukan, pemerintah juga harus menanggapi kebutuhan masyarakat melalui pembebasan lahan dengan memberikan alternatif kompensasi kepada pemilik tanah.<sup>21</sup>

Ganti rugi pembebasan tanah merupakan hak (mutlak) pemilik tanah yang melepaskan atau menyerahkan tanahnya. Ganti kerugian adalah ganti rugi yang diterima oleh pemilik hak atas tanah sebagai pengganti nilai tanah yang dilepaskan atau dialihkan. Prinsip ganti rugi harus proporsional dengan nilai harta benda, termasuk seluruh barang yang dialihkan atau dilepaskan. Idealnya, besaran ganti rugi yang diterima pemilik tanah harus sepadan dengan nilai tanahnya, termasuk barang-barang yang ada di atasnya.<sup>22</sup> Dalam hal ini ditambahkan bahwa ganti rugi pada prinsipnya harus merupakan ganti rugi yang memadai dan tidak boleh menimbulkan kemunduran pada tingkat sosial atau ekonomi pemegang hak atas tanah (pihak yang melepas atau mengalihkan tanah). Pemberian ganti rugi merupakan wujud nyata penghormatan terhadap hak atas tanah sebagai bagian dari hak asasi manusia (hak milik) dalam bidang perekonomian. Kompensasi yang diterima oleh pemilik hak atas tanah tidak boleh membuat siapapun menjadi lebih baik atau sebaliknya menjadi lebih miskin dari keadaan semula. Selain untuk melindungi kepentingan pemegang hak atas tanah yang diperoleh, pemberian ganti kerugian juga harus melindungi kepentingan pihak yang menerima ganti rugi dan pihak yang memperoleh tanah tersebut. Tidak boleh adanya tekanan pada pihak lain untuk menerima ganti kerugian atau kompensasi.<sup>23</sup>

<sup>20</sup> Sarjita. (2011). “Manajemen Perolehan dan pelepasan Hak Atas Tanah serta Problematika Hukum Penyelesaian Konflik Pertanahan”. Makalah dalam Seminar Nasional Benang Merah di Balik Hukum Masalah Pertanahan Kontemporer dan Kaitannya dengan Keamanan Investasi Jangka Panjang (*Long Term Profit*). Hlm 27.

<sup>21</sup> Trie Sakti dalam Dwi Wulan Pujiriyani. (2014). *Pengadaan Tanah Dan Problem Permukiman Kembali: Skema Pemberdayaan Untuk Perlindungan Masyarakat Terdampak*, Jurnal Bhumi Nomor 14 Tahun 2013, Oktober 2014. Hlm. 634-648.

<sup>22</sup> Sitorus dan Sitepu (1994) dalam Sitorus dkk (1995), *Pelepasan atau Penyerahan Hak sebagai Cara Pengadaan Tanah*, Jakarta: Cv. Dasa Media Utama.

<sup>23</sup> Maria W Sumardjono dalam Sitorus dan Sitepu, *Loc.Cit*

#### 4. Kesimpulan

Dalam penyelenggaraan kontrak konstruksi pembangunan jalan tol yang melewati kawasan tanah ulayat masyarakat hukum adat seyogyanya pemerintah melakukan inventarisir terhadap isu-isu dan kondisi sosial ekonomi masyarakat tersebut dengan menggunakan pendekatan budaya setempat. Upaya ini juga harus diperkuat dengan penyiapan dokumen perencanaan yang memuat karakteristik wilayah bersama kearifan lokal yang harus dihormati sebagai suatu keberadaan yang tidak terpisahkan dari keanekaragaman lokal etnik di negara Indonesia. Pemerintah harus mengedepankan prinsip-prinsip kemanusiaan, keadilan, dan perlindungan hukum dalam penyelenggaraan pengadaan tanah di lahan tanah ulayat masyarakat hukum adat. Jikalau terjadinya penolakan oleh masyarakat umum dan masyarakat hukum adat akibat faktor-faktor bentuk atau nilai kerugian, maka pemerintah harus dengan menempuh pilihan bentuk upaya lainnya seperti halnya konsolidasi tanah dan pemukiman kembali di tempat yang telah disediakan pemerintah dan dapat disepakati bersama masyarakat terdampak sebagai kompensasi akibat tempat tinggal awalnya digunakan pemerintah sebagai lokasi pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum. Hal ini menjadi opsi yang direkomendasikan karena perpindahan dengan pemukiman kembali yang disetujui masyarakat terdampak memberikan peluang untuk tetap terjaganya marwah kehidupan adat istiadat dengan mengurangi dampak terganggunya tatanan kondisi masyarakat adat yang telah terbentuk sejak lama di tanah mereka tinggal ke tanah tempat yang baru.

#### 5. Ucapan terima kasih

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada Bapak Prof. Dr. Busyra Azheri, S.H., M.Hum dan Bapak Dr. Azmi Fendri, S.H., M.Kn sebagai Pembimbing Penulisan yang telah membantu memberikan arahan dan pemahaman dalam penulisan artikel jurnal ini.

#### Referensi

##### Buku-Buku

- Abdulkadir Muhammad. (2000). *Hukum Perusahaan Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Boedi Harsono. (2003). *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria*. Djambatan, Jakarta.
- Maria S. W Soemardjono. (2015). *Dinamika Pengaturan Tanah di Indonesia: Dari Keputusan Presiden Sampai Undang-Undang*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Maria S.W. Sumardjono. (2001). *Kebijakan Pertanahan antara Regulasi dan Implementasi*. Jakarta. Penerbit Buku Kompas.
- Sitorus dan Sitepu (1994) dalam Sitorus dkk (1995), *Pelepasan atau Penyerahan Hak sebagai Cara Pengadaan Tanah*, Jakarta: Cv. Dasa Media Utama.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. (2004). *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Grafindo Persada.
- Yaswirman. (2006). *Hukum Keluarga Adat dan Islam (Analisis Sejarah, Karakteristik, dan Prospeknya Dalam Masyarakat Matrilineal Minangkabau)*. Padang: Universitas Andalas.

##### Journal

- Dwi Wulan Pujiriyani. (2014). Pengadaan Tanah Dan Problem Permukiman Kembali: Skema Pemberdayaan Untuk Perlindungan Masyarakat Terdampak. *Bhumi Jurnal Agraria dan Pertanahan*, No. 14 Tahun 2013, Oktober 2014.

- Ervan Hari Sudana, Djoni S.Gozali, Akhmadi Yusran. (2022). "Asas Keadilan dalam Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum", *Notary Law Journal*, 1(1), hlm. 49-62
- Jarot Widya Muliawan, (2018), "Cara Mudah Pahami Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Melalui Konsep 3 in 1 dalam the Land Acquisition", *Jurnal Hukum Peraturan*, 1(2), hlm 163-182.
- Pujria Rahma Putri dan Zul Azhar, (2024). "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia". *Jurnal Kajian Ekonomi dan Pembangunan*, 6(2), hlm 30-40.
- Siti Raga Fatmi, (2018). "Permohonan Tanah Ulayat di Minangkabau Menjadi Tanah Hak Milik", *Jurnal Lentera Hukum*, 5(3). hlm. 415-430

### Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi

Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah

Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 120 tahun 2022 tentang Penugasan Khusus Dalam Rangka Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur

### Tesis/Disertasi

Rommy Arifianto. (2007). Tesis, *Pengaturan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)*, Universitas Airlangga.

Tatiek Sri. Djatmiati. (2004). *Prinsip Izin Usaha Industri Di Indonesia*. Disertasi. Program Pascasarjana Universitas Airlangga. Surabaya.

### Bahan Lainnya

Kompas.com. "Pengerjaan Tol Padang-Pekanbaru Terkendala Pembebasan Lahan". Pada laman <https://regional.kompas.com/read/2019/04/05/12402541/pengerjaan-tol-padangpekanbaru-terkendala-pembebasan-lahan>

Mercy M. M. Setlight, dkk, "Karakteristik Perjanjian Bangun Guna Serah", Bagian Program Pascasarjana Program Doktor Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar.