Penyebab Warga Menempati Bangunan Permanen di Tanah Milik PT KAI: Studi di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung

Ahmad Darisman

Jurusan Sosiologi, FISIP Universitas Andalas

Email: ahmaddarsman95@gmail.com

Abstrak: *People continue to occupy permanent buildings built on land owned by PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) in Nagari Muaro, Sijunjung District, in the context that the buildings are threatened with displacement due to the railway revitalization project. The objectives of this research are to describe how people able to access buildings on land owned by PT KAI and to understand the reasons why they keep occupying the buildings. In order to achieve the research objectives, a qualitative study was conducted and used the social action theory proposed by Max Weber. The study found that people get access to the building based on permission from employees of PT KAI, from previous occupants, purchasing the buildings, renting not to PT KAI, but to previous owners. They were aware that the land belongs to PT KAI, some people say that the land belongs to PT Ombilin.*

Keywords: *PT KAI Land, Permanent Building, Social Action*

A. PENDAHULUAN

Pembangunan merupakan bagian penting yang selalu ada dalam setiap kehidupan bermasyarakat, menurut Nasikun pembangunan pada dasarnya merupakan sebuah gerakan yang terkondisi sebagai upaya untuk melakukan perubahan terencana pada masyarakat, namun dalam prosesnya selalu terkait dengan beberapa persoalan dalam struktur masyarakat itu sendiri (Shahab, 2007).

Pembangunan memiliki tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pada setiap lini kehidupan, baik dari segi ekonomi, politik maupun sosial. Namun ketika salah satu aspek terpenuhi kesejahteraannya, tidak menutup kemungkinan akan terjadi sebuah paradoks yang menghilangkan salah satu aspek dari kesejahteraan tersebut hilang. Seperti Pembangunan rel kereta api di Nagari Muaro Kecamatan Sijunjung. Pembangunan Infrastruktur rel kereta api di Nagari Muaro pada dasarnya akan membantu kehidupan masyarakat di daerah tersebut, akan tetapi ada hal yang bisa dikatakan akan merugikan masyarakat, seperti pengrusakan rumah, toko, ataupun bangunan-bangunan instansi pemerintahan.

Dalam sejarahnya perkereta apian di Sumatra Barat merupakan salah satu transportasi yang berguna untuk mengangkut hasil-hasil produksi pemerintahan kolonial belanda. Pada tahun 1868, H.W. de Grave menemukan lapisan batu bara

berkualitas di Kabupaten Sijunjung, untuk memperlancar proses pengangkutan hasil Produksi, pemerintah kolonial kemudian membangun jalur kereta api yang menghubungkan Sawahlunto Sijunjung dengan Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) yang ada di Padang, Pada tahun 1892 dibuka jalur kereta api Muaro Kalaban dengan Sawahlunto(Erniwati, 2016).

Jalur kereta api ini sempat berhenti operasi dan sekarang pemerintah memiliki wacana untuk membuka kembali jalur kereta api ini untuk angkutan publik, namun ketika ada wacana dibuka kembali rel kereta api ini, terjadi dilema dalam pembangunan tersebut, karena secara otomatis akan menggusur rumah masyarakat dan bangunan-bangunan instansi pemerintahan yang berada di tanah milik PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Namun di sisi lain pemerintah sudah menerbitkan kesepakatan bersama antara Kementerian Perhubungan Indonesia dengan Pemerintah Provinsi Sumatra Utara, Pemerintah Provinsi Sumatra Barat, Pemerintah Provinsi Riau, Pemerintah Jambi, dan Pemerintah Sumatra Selatan tentang Pembangunan dan Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api, Trans Sumatera, (Draft ANDAL Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Muara Kalaban-Muaro Sijunjung, 2016).

Selama tidak difungsikan, banyak masyarakat memanfaatkan tanah milik PT KAI tersebut untuk mendirikan bangunan, bahkan beberapa instansi pemerintah juga memanfaatkan tanah tersebut untuk mendirikan kantor-kantor maupun sekolah. Merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006, tentang pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum adalah dengan cara ganti rugi, dan sudah dijelaskan bahwa rel kereta api (di atas tanah, di atas ruang tanah, ataupun ruang bawah tanah) termasuk kedalam poin penjelasan kepentingan umum.

Banyak orang mendirikan bangunan tepat di aset PT KAI yakni rel kereta api juga ditemukan bangunan yang berada pada *Right of Way* (ROW) atau kawasan pinggir rel kereta api. *Right of Way* atau kawasan pinggir rel adalah batas lahan perkeretaapian yang diperuntukan untuk menjamin keselamatan kereta api, menaruh alat-alat komunikasi, kabel sinyal dan berbagai peralatan perkeretaapian untuk mengamankan operasi kereta api. Batas tanah ROW bervariasi, minimal 6 meter dari as rel, namun adapula yang lebar sampai 30 meter.

Perlu diketahui juga dalam penelitian ini bagaimana proses masyarakat mendapatkan tanah milik PT KAI dan sebatas apa mereka bisa memanfaatkan, karena sudah dijelaskan juga di Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria menjelaskan pada Pasal 16 ayat 1 Hak-hak atas tanah sebagai yang dimaksudkan dalam pasal 4 ayat(1) ialah: a. hak milik, b. Hak guna-usaha, c. hak guna-guna bangunan, d. hak pakai, e. hak sewa, f. hak membuka tanah, g. hak memungut hasil hutan, h. hak-hak lain yang tidak termasuk dalam hal tersebut diatas yang akan ditetapkan dengan Undang-undang serta hak-hak yang sifatnya sementara sebagai yang disebutkan dalam pasal 53.(UU RI No 5 Tahun 1960)

Berdasarkan pemaparan diatas, inti permasalahannya ialah mengapa masyarakat tersebut masih berani mendirikan bangunan permanen di atas tanah milik PT KAI? Sedangkan tingkat kerugian mereka sangat besar setelah mendirikan bangunan di tanah PT KAI tersebut, karena resiko mereka terkena gusur sangat besar ketika rel kereta api kembali diaktifkan, apalagi bentuk bangunan yang

dibangun ialah kebanyakan bangunan permanen yang biayanya lebih besar dibandingkan bangunan semi permanen dan kayu.

Nagari Muaro ialah salah satu nagari yang akan dilintasi pembangunan jalur rel kereta api Muara Kalaban–Muaro Sijunjung, Nagari Muaro terdapat di Kecamatan Sijunjung, Kabupaten Sijunjung. Berdasarkan data yang didapatkan di lapangan, sudah pernah ada diskusi-diskusi PT KAI dengan Pemerintah Nagari dan tokoh masyarakat Nagari Muaro.

Pembebasan tanah akan dilakukan oleh PT. KAI. Hal ini tentu akan mendapatkan permasalahan-permasalahan baru terhadap keberlangsungan pembangunan rel kereta api jika tidak tepat memperhatikan keadaan sosial masyarakat. Upaya yang dilakukan oleh PT KAI sebagai pelaksana tugas proyek tentu harus memiliki program-program yang tepat dan keberlangsungan dalam hal pembebasan lahan jalur kereta api Muara Kalaban–Muaro Sijunjung, supaya tidak memiliki masalah dalam pembangunan tersebut.

Masalah Penelitian

Dengan adanya pembebasan tanah ini, orang yang sudah menetap dalam kurun waktu lama di daerah tersebut tentu sudah memiliki hubungan sosial yang sangat erat satu sama lain, sehingga pembebasan lahan untuk pembangunan rel kereta api ini cenderung akan merusak hubungan sosial, ekonomi, dan aspek lain, sebab rasa memiliki daerah tersebut sudah tercipta pada masyarakat. Pembebasan tanah juga akan berdampak langsung kepada masyarakat yang mendirikan bangunan di tanah PT KAI, mau tidak mau mereka akan tergusur oleh pembangunan tersebut, akan tetapi hal yang sangat sensitif terjadi kepada masyarakat yang mendirikan bangunan permanen, karena mereka sudah mengeluarkan dana yang lebih untuk membangun bangunan tersebut, dan akan memiliki respon serta alasan yang berbeda juga dengan masyarakat yang mendirikan bangunan semi permanen ataupun kayu. Berdasarkan hal tersebut, pertanyaan penelitian adalah apa cara yang dilakukan oleh penghuni bangunan untuk memperoleh akses atas bangunan permanen di tanah milik PT KAI di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung, Kabupaten Sijunjung?

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan cara-cara yang dilakukan oleh orang untuk mengakses bangunan permanen di atas tanah milik PT KAI.

Tinjauan Pustaka

a. Konsep Pembangunan

Menurut Johan Galtung (dalam Trijono, 2007 : 3) pembangunan merupakan upaya untuk pemenuhan kebutuhan dasar manusia, baik secara individual maupun kelompok, dengan cara yang tidak menimbulkan kerusakan baik terhadap kehidupan sosial maupun lingkungan alam

b. Pembangunan Reaktivasi Rel Kereta Api di Sumatera

Dalam rangka peningkatan dan aksesibilitas transportasi di Pulau Sumatera, diperlukan pembangunan dan pengembangan jaringan jalur kereta api. Pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera dikembangkan untuk menjalankan fungsi/peranan perkeretaapian sebagai bagian dari sistem transportasi nasional dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah NKRI. Pengoperasian jalur kereta api ini akan memperlancar perpindahan orang dan barang secara massal dengan selamat, aman, cepat, lancar,

tepat, tertib, teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Pembangunan jaringan jalur rel kereta api di Pulau Sumatera yang dikenal dengan *Trans Sumatera Railways* tersebut merupakan Program Nasional yang telah didukung dan disepakati antara Kementerian Perhubungan dengan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau, Jambi, dan Sumatera Selatan. *Trans Sumatera Railways* terdiri dari 15 koridor dari Banda Aceh hingga Bandar Lampung yang akan dibangun secara bertahap sampai tahun 2030. Jalur kereta api yang melintasi Provinsi Sumatera Barat antara lain adalah Koridor 8 yaitu ruas: Padang-Padang Panjang-Solok-Sawahlunto-Muaro.

c. Aturan Tentang Tanah PT KAI dan Aturan Tentang Sewa Tanah

PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) adalah salah satu perusahaan Milik Negara yang memiliki hak pengelolaan. Dalam pelaksanaannya atas hak pengelolaan yang dikuasainya, PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) menyewakan tanah-tanah tersebut pada pihak ketiga, baik itu kepada badan hukum maupun perseorangan. Hak atas tanah yang diberikan terhadap tanah yang diperuntukkan untuk lalu lintas kereta api tersebut. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3777), ada dua kriteria yaitu: Tanah daerah manfaat jalan kereta api dan daerah milik jalan kereta api dinyatakan sebagai asset pemerintahan, sesuai dengan peraturanperundang-undangan agraria/pertanahan yang berlaku dengan hak pakai atas nama Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat berlaku selama tanah tersebut dipergunakan untuk jalan kereta api, tanah daerah lingkungan kerja stasiun kereta api dan tanah lain yang terletak di luar batas daerah milik jalan kereta api, sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan agraria/ pertanahan yang berlaku diberikan Hak Guna Bangunan atau Hak Pengelolaan atas nama PT Kereta Api Indonesia (PERSERO). (Ismaryono dkk, 2018)

Menurut dokumen penjelas UU no. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian pasal 42 bahwa:

1. Ayat (1) batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 (enam) meter.
2. Ayat (2) yang dimaksud dengan “untuk keperluan lain” adalah kepentingan di luar kereta api, antara lain kepentingan pipa, gas pipa minyak, dan kabeltelepon.
3. Pasal 45 batas ruang pengawasan jalur kereta apimerupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 9 (sembilan) meter. (Nur, Rizkidkk.2016. Permasalahan Permukiman Sepanjang Sempadan Rel Kereta Api Kawasan StasiunSidotopo.)

B. METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif didefinisikan sebagai metode penelitian ilmu-ilmu sosial yang mengumpulkan dan menganalisis data berupa kata-kata (lisan maupun tulisan) dan perbuatan-perbuatan manusia serta peneliti tidak berusaha menghitung atau menkuatifikasikan data kualitatif yang telah diperoleh dan dengan demikian tidak menganalisis angka-angka (Afrizal, 2014 : 13).

Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian deskriptif. Dimana penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsi atau menggambarkan berbagai kondisi dan sesuatu seperti apa adanya. Menurut Nazir (1988:63), metode deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

Dalam metode penelitian kualitatif, peneliti secara aktif berinteraksi secara pribadi. Proses pengumpulan data dapat diubah dan hal itu bergantung pada situasi. Peneliti bebas menggunakan intuisi dan dapat memutuskan bagaimana merumuskan pertanyaan atau bagaimana melakukan pengamatan. Individu yang diteliti dapat diberi kesempatan agar secara sukarela mengajukan gagasan dan persepsinya (Moleong, 2010 : 32).

Alasan peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dan tipe deskriptif karena dapat mengungkapkan proses kejadian secara mendetail, sehingga diketahui dinamika sebuah realitas sosial dan saling pengaruh terhadap realitas sosial. Data yang dibutuhkan tentu saja berupa kata-kata yang berisikan penjelasan apa alasan masyarakat menempati bangunan permanen di tanah milik PTKAI.

Unit Analisis

Unit analisis adalah satuan yang digunakan dalam menganalisis data. Unit analisis dalam suatu penelitian berguna untuk memfokuskan kajian dalam penelitian yang dilakukan, dengan pengertian lain objek yang diteliti ditentukan kriterianya sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini yang menjadi unit analisisnya adalah individu sebagai pelaku yang menempati bangunan permanen di tanah milik PTKAI.

Informan Penelitian

Informan merupakan orang penting pada saat penelitian. Menurut Afrizal, informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi baik tentang dirinya maupun orang lain, suatu kejadian atau suatu hal kepada peneliti (Afrizal, 2014 : 139). Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa seorang informan adalah seorang yang memiliki informasi tentang data yang akan dibutuhkan.

Menurut Afrizal (2014:139), ada dua kategori informan dalam metode penelitian kualitatif, yaitu informan pengamat dan informan pelaku.

4. Informan pengamat adalah informan yang memberikan informasi tentang orang lain atau suatu kejadian atau suatu hal kepada peneliti. Informan kategori ini dapat orang yang tidak diteliti dengan kata lain orang lain yang mengetahui orang yang kita teliti atau pelaku kejadian yang diteliti.

Mereka dapat disebut sebagai saksi suatu kejadian atau pengamat lokal. Dalam berbagai literatur mereka ini disebut pula informan kunci. Dalam penelitian ini informan pengamat adalah masyarakat yang berada di sekitar tanah milik PT KAI atau instansi-instansi terkait seperti pemerintah daerah, dan pihak PT KAI.

5. Informan pelaku adalah informan yang memberikan keterangan tentang dirinya, tentang perbuatannya, tentang pikirannya, tentang interpretasinya (maknanya) atau tentang pengetahuannya. Mereka adalah subjek penelitian itu sendiri. Oleh sebab itu, ketika mencari informan, peneliti seharusnya memutuskan terlebih dahulu

posisi informan yang akan dicari, sebagai informan pengamat atau informan pelaku (Afrizal, 2014 : 139). Dalam penelitian ini yang menjadi informan pelaku adalah masyarakat yang menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI.

Dalam suatu penelitian tentu tidak akan meneliti semua informan yang ada di lokasi penelitian. Dalam hal ini hanya diperlukan sampel atau contoh sebagai representasi objek penelitian. Oleh karena itu, persoalan penting dalam pengumpulan data yang harus diperhatikan adalah “ bagaimana dapat dipastikan atau diyakini bahwa sampel yang ditetapkan adalah representatif ” (Bungin, 2012 : 77).

Untuk mendapatkan informan yang berkompeten dengan masalah yang akan diteliti, maka peneliti menggunakan mekanisme *purposive sampling* (disengaja). *Purposive sampling* adalah dimana sebelum melakukan penelitian para peneliti menetapkan kriteria tertentu yang mesti dipenuhi oleh orang yang akan dijadikan sumber informasi (Afrizal, 2014 : 140). Jumlah informan dalam penelitian ini mengacu kepada sistem pengambilan informan dalam prinsip penelitian kualitatif, dimana jumlah informan tidak ditentukan sejak awal dimulainya penelitian, tetapi setelah penelitian ini selesai.

Dengan menggunakan mekanisme *purposive sampling*, maka kriteria informan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Masyarakat yang menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI sepuluh tahun atau lebih.
2. Warga yang menempati bangunan di ROW minimal enam meter dari sumbu rel.
3. Pemerintah daerah, pihak PT KAI, atau pihak yang mengetahui pembangunan rel kereta api.

Pada dasarnya untuk jumlah informan yang diambil pada penelitian ini adalah berdasarkan kebutuhan data yang diperlukan, yang terpenting adalah sampai terjawabnya tujuan dari penelitian ini. Pengambilan informan akan dihentikan jika informasi yang didapatkan sudah dirasa jenuh, dan tidak ditemukan lagi variasi- variasi jawaban sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Di bawah adalah tabel daftar nama informan pelaku dan pengamat dalam penelitian ini.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Cara Warga Menempati Bangunan di Tanah Milik PT KAI

Di Nagari Muaro terutama di Jorong Subarang Ombak, Jorong yang terbanyak jumlah masyarakatnya menetap di bangunan permanen di tanah milik PT KAI dibandingkan jorong lain seperti Jorong Pulau Berambai yang lebih didominasi oleh bangunan pemerintah dan jalan, termasuk Jorong Gambok lebih didominasi oleh lahan pertanian dan jalan. Menurut Weber, semua yang dilakukan oleh masyarakat dipengaruhi oleh tindakan sosial. Maksud dari tindakan sosial yang dikatakan oleh Weber adalah tindakan individu selama tindakan tersebut diarahkan kepada orang lain, sehingga pendekatan yang dilakukan oleh Weber bisa menganalisis data yang didapatkan di lapangan selama peneliti melakukan penelitian.

Mendirikan bangunan melalui pegawai PT KAI

Salah satu cara masyarakat untuk menempati bangunan di tanah milik PT KAI ialah melalui pegawai PT KAI. Hal ini pernah dilakukan oleh informan peneliti yang bernama Marabuyung. Bapak Marabuyung juga dibantu oleh temannya yang pada saat itu bekerja di PT KAI, namun beliau tidak bersedia menyebutkan namatemannya tersebut.

Bapak Marabuyung tinggal di tanah milik PT KAI mulai tahun 1966 sampai sekarang, setidaknya Bapak Marabuyung sudah tinggal selama lebih kurang 53 tahun sesuai dengan penjelasan beliau. Bangunan yang dimiliki oleh Bapak Marabuyung tepat disebelah stasiun, dan di depannya masih ada dua buah gerbong kereta api yang sudah tidak berfungsi lagi, dan sekarang Bapak Marabuyungmemanfaatkannya sebagai gudang. Beliau tinggal di bangunan tersebut sendiri.

Pindah Tangan

Banyak masyarakat mengaku tinggal di tanah milik PT KAI karena diberi oleh orangtua ataupun mertuanya setelah meninggal. Sebelumnya bangunan tersebut ditempati juga oleh orangtua maupun mertuanya. Bangunan yang mereka tempati tersebut berada di tanah milik PT KAI. Setelah orangtua ataupun mertua mereka meninggal, bangunan tersebut beralih tangan kepada mereka, tanpa mengetahui secara detail sejarah ataupun awal rumah tersebut didirikan.

Warga yang tinggal di tanah PT KAI tersebut juga tidak pernah mengurus langsung izin untuk tinggal disana ataupun mendirikan bangunan kepada pihak PT KAI, sehingga menciptakan sebuah permasalahan baru terkait warga yang tinggal di tanah PT KAI. Bahkan PT KAI pun sudah jelas mengatakan bahwa warga yang tinggal di aset tanah PT KAI adalah bangunan liar ataupun bangunan ilegal karena tidak ada satupun warga pernah mengurus izin kepada pihak PT KAI.

Membeli Bangunan

Membeli bangunan adalah salah satu cara masyarakat supaya bisa tinggal di tanah PT KAI, namun hal ini tentu memiliki masalah, karena masyarakat tidak membeli ataupun mengurus langsung kepada pihak PT KAI. Banyak sekali alasan masyarakat membeli rumah di tanah milik PT KAI, selain murah, dekat dengan tempat kerja juga alasan masyarakat untuk tinggal disana. Tidak mempertimbangkan secara matang apa imbas setelahnya.

Menyewa Bukan Kepada Pihak PT KAI

Ada beberapa informan yang memiliki cara untuk menempati bangunan di tanah milik PT KAI bukan menyewa kepada pihak PT KAI, namun kepada seseorang yang tinggal ditempat itu sebelumnya. Alasan masyarakat untuk menyewa jelas memiliki alasan yang berbeda pula, salah satunya adalah faktor ekonomi. Di Jorong Subarang Ombak sangat banyak sekali pendatang, hal ini yang mengakibatkan banyak sekali rumah yang disewakan oleh pemilik yang mendirikan bangunan sebelumnya. Selain murah, tempat ini juga sangat strategis sekali, terletak di tengah ibukota Kabupaten Sijunjung. Otomatis banyak sekali jenis-jenis pekerjaan di Nagari Muaro ini. Ada beberapa kasus yang peneliti lakukan, yang memberikan sewa tidak berada di Nagari Muaro lagi, sudah berdomisili di tempat lain di luar Nagari Muaro. Daripada dibiarkan saja, pemberisewa lebih memilih menyewakan bangunannya kepada masyarakat, tentu dengan harga yang bisa dikatakan murah.

2. Pandangan Warga Tentang Status Kepemilikan Tanah yang Ditempati

Masyarakat Jorong Subarang Ombak terutama yang tinggal di tanah milik PT KAI pada umumnya bersedia pindah apabila sewaktu-waktu digusur guna pengaktifan kembali rel kereta api. Namun ada beberapa hal yang meski diperhatikan dan dipertimbangkan oleh PT KAI terkait pembangunan tersebut, yakni menyangkut dengan beberapa aspirasi masyarakat yang tertuang dalam usulan/masukan dari masyarakat Muaro yang disampaikan kepada Wali Nagari dan Perwakilan FKWI pada saat dialog dengan tim AMDAL. FKWI ialah Forum Komunikasi Warga Irsyadunnas (FKWI) yang mewadahi warga terkena dampak langsung untuk menyampaikan informasi atau keluhan dari warga yang terkena dampak kepada Wali Nagari maupun kepada instansi yang berkaitan dengan masalah penertiban maupun pembebasan lahan.

Sadar Tanah Milik PT KAI

Jorong Subarang Ombak merupakan salah satu jorong yang dilewati oleh rel kereta api di Nagari Muaro, yakni dimulai dari Stasiun Kereta Api Kabupaten Sijunjung di Jorong Subarang Ombak, menuju ke Pulau Berambai, dan ke Jorong Muaro Gambok sebelum memasuki nagari lain menuju ke Stasiun berikutnya yaitu Stasiun Muara Kalaban. Adanya aset PT KAI seperti aset dan gerbong yang masih tinggal, bahkan bangunan stasiun yang sudah digunakan oleh orang lain seharusnya membuat masyarakat sadar bahwa tanah yang ditempati adalah tanah milik PT KAI, karena bukti dan aset sudah jelas tanah tersebut milik PT KAI apalagi masyarakat juga tidak memiliki surat-surat yang menunjukkan tanah tersebut kepemilikan masyarakat.

Merasa Tanah Milik PT Bukit Asam Unit Penambangan Ombilin (PTBAUPO)

Tanah milik PT KAI yang berada di Jorong Subarang Ombak berbatasan langsung dengan tanah milik PTBAUPO, hal ini dikarenakan pada dahulunya kereta api diperuntukkan untuk mengangkut logistik ataupun PTBAUPO terkait produksi batu bara. Ketika PTBAUPO berhenti beroperasi otomatis kereta api juga berhenti beroperasi, sehingga PT KAI yang memiliki aset di Jorong Subarang Ombak mengklaim tanah-tanah yang sudah ditinggali masyarakat dengan bukti rel kereta api. Namun nyatanya di lapangan ada beberapa masyarakat merasa tanah yang ditempati adalah tanah milik PTBAUPO.

Dengan adanya beberapa orang masyarakat yang menganggap tanah yang ditempatinya adalah tanah milik PTBAUPO, meskipun beberapa kali PT KAI menganggap tanah tersebut adalah tanah milik PT KAI bisa memperpanjang masalah masyarakat dengan PT KAI kalau tidak diselesaikan dengan cepat. Hal ini juga diperkuat oleh tanda (Plang) dilarang mendirikan bangunan dari PT KAI dan rel kereta api yang merupakan aset milik PT KAI tersebut, peneliti juga menemukan nama-nama orang tersebut pada Draft Andal milik PT KAI menjelaskan bahwa tanah yang mereka pakai adalah tanah milik PT KAI ditandai dengan aset PT KAI yakni rel kereta api.

Hanya Menyewa Bangunan

Beberapa orang masyarakat menjelaskan bahwa mereka hanya menganggap bangunan mereka yang berdiri di atas tanah milik PT KAI hanya sebatas menyewa kepada orang yang sebelumnya mendirikan bangunan tersebut. Mereka memilih untuk menyewa dikarenakan belum bisa membuat atau membeli rumah sendiri

3. Alasan Warga Tetap Menetap di Tanah PT KAI setelah Sosialisasi Pengaktifan Rel Kereta Api Kembali

Masyarakat Nagari Muaro terutama masyarakat yang berdomisili di Jorong Subarang Ombak, daerah Stasiun Kereta Api Muaro sudah sangat lama menempati daerah tersebut, tanpa terkecuali masyarakat yang tinggal di tanah PT KAI. Masyarakat sudah sangat lama tinggal disana, merujuk kepada Draft Andal Rencana Pembangunan Rel Kereta Api Muara Kalaban- Muaro Sijunjung masyarakat yang tinggal di tanah PT KAI di Jorong Subarang Ombak, Kenagarian Muaro sudah tinggal selama 30- 40 tahun. Tentu hal ini butuh diperhatikan oleh pelaksana proyek reaktivasi rel kereta api karena secara sadar masyarakat sudah membentuk sebuah hubungan sosial yang menciptakan struktur sosial di dalam masyarakat. Surat berisikan masukan yang diajukan oleh masyarakat yang tergabung dalam FKWI ialah sebuah bentuk harapan masyarakat untuk keberlangsungan kehidupan sosial mereka. Bagaimana tidak, mereka sudah berinteraksi selama 30-40 tahun, dan hubungan tersebut terancam ketika ada wacana proyek pembangunan kembali rel kereta api. Hal ini juga berdampak kepada kehidupan masing- masing keluarga seperti kehilangan mata pencaharian, tempat sekolah anak dan lain- lain.

Adanya Pembiaran dari PT KAI

Adanya pembiaran dari PT KAI merupakan alasan masyarakat tetap menetap bangunan di tanah milik PT KAI, salah satunya adalah pendirian tanda (plang) larangan pendirian bangunan yang menurut beberapa informan baru diberi tanda baru beberapa tahun terakhir.

Ketidakjelasan Kapan Dimulai Pembangunan

Ketidakjelasan kapan dimulai pembangunan rel kereta api membuat masyarakat tetap tinggal di daerah tersebut, bahkan ketidakpastian tersebut hanya membuat masyarakat resah.

D.KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan, peneliti dapat menyimpulkan hasil penelitian berdasarkan tujuan penelitian yang berjudul alasan masyarakat menempati bangunan permanen di tanah PT KAI di Nagari Muaro Kecamatan Sijunjung.

Cara warga menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI sangat beragam sekali, setidaknya ada empat cara yang masyarakat lakukan untuk tinggal di tanah PT KAI tersebut. Pertama, Melalui karyawan PT KAI untuk tinggal di tanah milik PT KAI, meskipun pada akhirnya masyarakat tidak lagi membayar sewa karena pihak PT KAI pun tidak meminta lagi, dan pihak PT KAI pun sudah menjelaskan bahwa bangunan yang berada di tanah milik PT KAI adalah bangunan liar. Kedua, pindah tangan. Ada beberapa masyarakat yang mengatakan bahwa bangunan yang ditinggalinya ialah hasil pindah tangan dari mertua ataupun keluarga. Se jauh penelitian dilakukan, masyarakat tidak lagi membayar sewa kepada pihak PT KAI. Ketiga, membeli bangunan, masyarakat membeli bangunan kepada masyarakat yang mendirikan rumah sebelumnya, pada umumnya pemilik rumah yang awal tinggal di bangunan tersebut tidak lagi berada di Nagari Muaro, telah berdomisili di luar Kabupaten Sijunjung. Masyarakat membeli rumah di tanah milik

PT KAI memiliki alasan selain murah juga dekat dengan tempat kerja mereka. Keempat, menyewa bukan kepada pihak PT KAI, masyarakat memiliki alasan menyewa di tanah milik PT KAI karena belum bisa membeli atau mendirikan bangunan sendiri, faktor ekonomi merupakan alasan utama masyarakat menyewa rumah, meskipun bukan kepada pihak PT KAI.

Tanggapan warga tentang kepemilikan tanah juga cukup beragam, seperti sadar tanah yang ditempati ialah milik PT KAI, bahkan masyarakat bersedia untuk pindah apabila pembangunan rel kereta api di Nagari Muaro dimulai. selanjutnya ialah masyarakat merasa tanah tersebut milik PTBAUPO, karena disekitar daerah dekat Stasiun Muaro memang dimiliki oleh dua kepemilikan, yakni PT KAI dan PTBAUPO, namun PT KAI menegaskan bahwa bangunan yang di atas rel kereta api ialah aset PT KAI, dan PT KAI juga mengatakan memang salah satu alasan masyarakat untuk bertahan ialah mengatakan mereka tinggal di tanah milik PTBAUPO. Kemudian masyarakat juga mengakui mereka menganggap tanah atau bangunan tersebut hanya sebatas menyewa, tidak ada hak mereka untuk menuntut lebih kepada pihak PT KAI karena mereka hanya berurusan dengan orang yang menyewakan rumah.

Alasan masyarakat tetap menetap di tanah PT KAI setelah sosialisasi penfktifan rel kereta api kembali juga berbagai macam. Salah satunya adalah adanya pembiaran dari PT KAI, maksudnya ialah mereka mendirikan, merenovasi, dan menempati rumah tidak pernah dipermasalahan oleh PT KAI sebelumnya, namun setelah adanya rencana pembangunan kembali rel kereta api, baru PT KAI memberikan peringatan. Selanjutnya ialah ketidakjelasan kapan dimulai pembangunan, hal ini hanya menyebabkan masyarakat resah kapan akan dimulainya pembangunan, setiap hari mereka hanya memikirkan mereka pindah, namun hal ini juga menyebabkan masyarakat tetap menetap, karena sampai sekarang belum ada tanda-tanda pembangunan akandimulai.

E. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada seluruh informan yang telah bersedia mengalokasikan waktunya selama proses penelitian. Penulis juga mengucapkan ribuan terimakasih kepada para dosen pembimbing yang telah mengarahkan dan menjadi mentor selama pelaksanaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Afrizal. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Penelitian Kualitatif Dalam Berbagai Disiplin Ilmu*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Bungin, Burhan. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Herdiansyah, Haris. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Jhonson, Doyle Paul. 1986. *Teori Sosiologi Klasik dan Modern*. Jakarta; Gramedia
- Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat. 2015. *Draft Analisis Dampak Lingkungan: Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Muara Kalaban-*

Muaro Sijunjung Sepanjang 26,7 Km di Kota Sawahlunto dan Kabupaten Sijunjung SumateraBarat.

Lauer. H. Robert. 2003. *Perspektif tentang Perubahan Sosial*. Jakarta: PT Rineka Cipta.

Moleong, Lexy J. 2001. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.

_____. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.

Nawawi, Ismail. 2009. *Pembangunan dan Problematika Masyarakat*. Putra Media Nusantara

Nazir, Muhammad. 1988. *Metode Penelitian*. Jakarta: GhaliaIndonesia

Ritzer, George dan Douglas J Goodman. 2007. *Teori Sosiologi Modern Edisi Ke-6*. Jakarta:Kencana.

Shahab, Kurnadi. 2007. *Sosiologi pedesaan*. Jogjakarta: Ar-RuzzMedia.

Todaro, Michael P, & Stephen C. Smith. 2003. *Pembangunan Ekonomoi di Dunia Ketiga*. Terj. Haris Munandar. Jakarta: Erlangga.

Trijono, Lambang. 2007. *Pembangunan Sebagai Perdamaian*. Jakarta: Yayasan OborIndonesia

Daftar Skripsi :

Nofajri, Legi. 2016. *Pandangan Masyarakat Terhadap Pembebasan Tanah Pusaka Kaum Dalam Rencana Pembangunan Jalan Dan Terowongan Balingka Sianok*. Padang

:Skripsi Jurusan Antropologi FISIP Universitas Andalas.

Burhanuddin. 2015. *Penyelesaian Sengketa Konsolidasi tanah Pembangunan Jalan By Pass Teluk Bayur – bandara International Minangkabau di Kabupaten Padang Pariaman*. Padang : Tesis Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Andalas.

Laporan Penelitian/Makalah/Jurnal :

Erniwati. 2013. *"Modernisasi Transportasi: Pembangunan Dan Revitalisasi Kereta Api di Sumatera Barat"*. Jurnal Pemikiran dan Penelitian Sejarah (Khusus). Pp.19-28. ISSN 1693-0207.

Nur, Rizki dkk. 2016. *"Permasalahan Permukiman Sepanjang Sempadan Rel Kereta Api Kawasan Stasiun Sidotopo"*.