

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

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 Sumatera 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 Sumatera Utara, Pemerintah Provinsi Sumatera Barat, Pemerintah Provinsi Riau, Pemerintah Jambi, dan Pemerintah Sumatera Selatan tentang Pembangunan dan Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api (Trans Sumatera). (Draft ANDAL Kemenhub Dirjen Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, 2016)

Selama tidak difungsikan, banyak masyarakat memanfaatkan tanah milik PT KAI tersebut untuk menempati bangunan yang berada pada tanah PT KAI, 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 ke dalam poin penjelasan kepentingan umum.

Berikut bentuk jenis bangunan yang ada pada beberapa Nagari di Kota Sawahlunto dan Kabupaten Sijunjung.

**Tabel 1.1**  
**Jumlah dan Jenis Bangunan di Jalur Rel Kereta Api antara Muara Kalaban – Muaro Sijunjung**

No	Desa/Nagari	Permanen	Semi Permanen	Kayu	Jumlah
1	Muara Kalaban	40	8	-	48
2	Padang Sibusuk	29	16	8	53
3	Pamuatan	10	3	-	13
4	Limo Koto	10	9	11	30
5	Padang Laweh	21	-	-	21
6	Muaro	258	5	-	263
	Jumlah	368	41	19	428

**Sumber:** Draft ANDAL Kemenhub Dirjen Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, 2016.

Dari beberapa desa/nagari pada tabel di atas, salah satu desa/nagari yang akan dilakukan pembebasan tanah untuk membangun kembali rel kereta api adalah Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung. Dari data di atas dipaparkan bahwa Nagari Muaro merupakan daerah yang paling banyak terkena dampak pembangunan rel kereta api. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung

masyarakat telah mendiami daerah tersebut lebih kurang 20 tahun, bahkan ada yang lebih. Bahkan tanah maupun bangunan tersebut sudah diwariskan juga secara turun temurun, hal ini dapat dijadikan alasan kenapa penelitian dilakukan.

Masyarakat banyak menempati 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 di atas 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 di atas, inti permasalahannya ialah mengapa masyarakat tersebut masih berani menempati bangunan permanen di atas tanah milik PT KAI? Apalagi tingkat kerugian masyarakat bertambah sangat besar apabila mereka yang 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.

## **1.2. Rumusan Masalah**

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.

Dari latar belakang dijelaskan bahwa pembebasan tanah akan dilakukan pada masyarakat yang mendiami jalur rel kereta api Muara Kalaban–Muaro Sijunjung, 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.

Dengan adanya pembebasan tanah ini, masyarakat 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 menetap bangunan di tanah PT KAI, mau tidak mau mereka akan tergusur oleh pembangunan tersebut, akan tetapi hal yang sangat sensitif terjadi kepada masyarakat yang menempati apalagi merenovasi bangunan tersebut menjadi bangunan permanen, karena mereka sudah mengeluarkan dana yang lebih untuk merenovasi bangunan tersebut, dan akan memiliki respon serta alasan yang berbeda juga dengan masyarakat yang menempati bangunan semi permanen ataupun kayu.

Dari penjelasan di atas, maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitian, yaitu: ***Apa alasan masyarakat menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung, Kabupaten Sijunjung?***

### **1.3. Tujuan Penelitian**

#### **1.3.1. Tujuan Umum :**

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan alasan masyarakat menempati bangunan permanen di tanah PT KAI.

### **1.3.2. Tujuan Khusus:**

Dalam mencapai tujuan umum penelitian ini, peneliti memiliki beberapa tujuan khusus yang dicapai. Tujuan khususnya ialah sebagai berikut :

1. Mendeskripsikan cara warga bisa menempati bangunan di tanah milik PT KAI.
2. Mendeskripsikan pandangan warga tentang status kepemilikan tanah yang ditempati.
3. Mendeskripsikan alasan warga tetap menempati bangunan di tanah PT KAI setelah sosialisasi pengaktifan rel kereta api kembali.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

#### **1.4.1. Manfaat Akademik**

Manfaat akademik dari penelitian ini adalah dapat dijadikan referensi bagi karya ilmiah lainnya dengan tema penelitian yang relevan. Oleh karena itu peneliti berupaya menjadikan penelitian ini dapat berguna bagi peneliti lain untuk menjadi referensi pendukung, terutama bagi studi Sosiologi Pembangunan.

#### **1.4.2. Manfaat Praktis**

Manfaat Praktis dari penelitian ini adalah sebagai bahan masukan, informasi dan pedoman bagi pemerintah atau instansi terkait membuat kebijakan dan sekaligus untuk mempertimbangkan berbagai hal yang berhubungan dengan pembebasan tanah yang dilakukan oleh PT KAI.

## **1.5. Tinjauan Pustaka**

### **1.5.1. 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, sementara itu pembangunan menurut Siagian (dalam Nawawi, 2009 : 3) adalah suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah menuju modernisasi dalam rangka pembinaan bangsa. Ide pokok pembangunan menurut Siagian yaitu:

1. Pembangunan merupakan suatu proses. Berarti suatu pembangunan merupakan rangkaian kegiatan yang berlangsung secara berkelanjutan dan terdiri dari tahap-tahap yang bersifat tanpa akhir (*never ending*).
2. Pembangunan merupakan upaya yang sadar ditetapkan sebagai sesuatu untuk dilaksanakan.



Professor Goulet (dalam Todaro, 2003: 26-28) menambahkan paling tidak ada tiga komponen dasar atau nilai inti yang harus dijadikan basis konseptual dan pedoman praktis untuk memahami arti pembangunan yang paling hakiki. Nilai inti tersebut adalah kecukupan (*sustenance*), harga diri (*self esteem*), serta kebebasan (*freedom*), yang merupakan tujuan pokok yang harus dicapai oleh setiap orang dan masyarakat melalui proses pembangunan. Ketiganya secara langsung dengan kebutuhan manusia yang paling mendasar.

### **1.5.2. 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.

Dalam rangka mewujudkan *Trans Sumatera Railways*, Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat melakukan rencana pembangunan jalur Kereta Api antara Muara Kalaban-Muaro Sijunjung yang merupakan Koridor bagian pembangunan jalur kereta api ini akan menggunakan jalur rel, terowongan, dan stasiun yang sudah ada. Tetapi karena kondisinya yang sudah tidak memungkinkan maka akan dilakukan pembongkaran rel dan stasiun lama dan dilakukan pembangunan jalur rel kereta api, stasiun, dan fasilitas pendukung yang baru. (Draft ANDAL Rencana Pembangunan

Jalur Kereta Api Muara Kalaban-Muaro Sijunjung, 2016)

### **1.5.3. Aturan Tentang Tanah PT KAI dan Aturan Tentang Sewa Tanah.**

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria yang selanjutnya disebut Undang-undang Pokok Agraria (UUPA) menyatakan bahwa tanah merupakan elemen yang sangat vital bagi bangsa Indonesia dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat, karena peran yang sangat penting tersebut, Negara memandang perlu untuk menguasai bumi, air, dan ruang angkasa sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat (Pasal 33 ayat (3))

UUD 1945). Berdasarkan peran tersebut, kewenangan Negara untuk mengatur penggunaan tanah antara lain diwujudkan dalam PP No. 10 tahun 1961 dan kemudian diganti dengan PP No.24 tahun 1997 tentang Pendaftaran 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 peraturan perundang-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 penjas 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 kabel telepon.
3. Pasal 45 batas ruang pengawasan jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 9 (sembilan) meter. (Nur, Rizki dkk. 2016. Permasalahan Permukiman Sepanjang Sempadan Rel Kereta Api Kawasan Stasiun Sidotopo.)

#### **1.5.4. Tinjauan Sosiologis**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori yang dikemukakan oleh Max Weber yakni tentang tindakan sosial. Menurut Weber sosiologi harus menganalisa perilaku manusia individual menurut orientasi subjektif mereka sendiri. Tindakan sosial merupakan tindakan individu sepanjang tindakan itu mempunyai makna subjektif bagi dirinya dan diarahkan kepada tindakan orang lain.

Dalam pemaparan teori tindakan sosial di atas, bisa dijadikan pendekatan tersebut untuk menganalisis alasan apa yang mendasari masyarakat menempati bangunan permanen di atas tanah milik PT KAI, karena setiap masyarakat pasti akan memiliki alasan yang berbeda, apalagi mereka membangun bangunan permanen yang mana peluang kerugian mereka lebih besar dibandingkan masyarakat yang hanya membangun bangunan semi permanen atau hanya berupa bangunan yang terbuat dari kayu.

Dalam teori tindakan sosial Weber mempunyai tipe-tipe tindakan sosial, Bagi Weber konsep rasionalitas merupakan kunci bagi analisa objektif mengenai arti-arti subjektif dan juga merupakan dasar perbandingan mengenai jenis-jenis tindakan sosial yang berbeda. Rasionalitas merupakan konsep dasar yang digunakan Weber dalam klasifikasinya mengenai tipe-tipe mengenai tindakan sosial. Perbedaan pokok yang diberikan adalah antara tindakan rasional dan non rasional. Di dalam kedua kategori utama mengenai tindakan rasional dan non rasional itu, ada dua bagian yang berbeda satu sama lain.

#### 1. Rasional Instrumental

Tingkat rasionalitas yang paling tinggi ini meliputi pertimbangan pilihan yang sadar yang berhubungan dengan tujuan tindakan itu dan alat yang dipergunakan untuk mencapainya.

## 2. Rasionalitas yang Berorientasi Nilai

Dibandingkan dengan rasionalitas instrumental, sifat rasionalitas yang berorientasi nilai yang penting adalah bahwa alat-alat hanya merupakan objek pertimbangan dan perhitungan yang sadar; tujuan-tujuannya sudah ada dalam hubungannya dengan nilai-nilai individu yang bersifat absolut atau merupakan nilai akhir baginya.

## 3. Tindakan Tradisional

Tindakan tradisional merupakan tipe tindakan sosial yang bersifat non rasional. Kalau individu memperlihatkan perilaku karena kebiasaan, tanpa refleksi yang sadar atau perencanaan, perilaku seperti itu digolongkan sebagai tindakan tradisional.

## 4. Tindakan Afektif

Tindakan ini ditandai oleh dominasi perasaan atau emosi, tanpa refleksi intelektual atau perencanaan yang sadar, seseorang yang sedang mengalami perasaan meluap-meluap seperti cinta, kemarahan, ketakutan, atau kegembiraan dan secara spontan mengungkapkan perasaan itu tanpa refleksi, berarti sedang melakukan tindakan afektif.

Alasan masyarakat menempati bangunan permanen bisa diklasifikasikan berdasarkan tipe-tipe tindakan sosial yang sudah dikategorikan oleh Weber, sehingga bisa terlihat apa yang mendasari masyarakat mau menempati bangunan permanen yang berisiko akan digusur ketika wacana proyek pengaktifan rel kereta api dijalankan.

#### 1.5.4. Penelitian Relevan

Penelitian yang relevan dengan penelitian yang penulis lakukan ini adalah penelitian yang dilakukan oleh Legi Novajri dan Burhanuddin, sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Legi Nofajri, pada tahun 2016 dengan judul “Pandangan Masyarakat Terhadap Pembebasan Tanah Pusaka Kaum Dalam Rencana Pembangunan Jalan Dan Terowongan Balingka Sianok (Studi Kasus Nagari Koto Panjang, Kecamatan IV Koto, Kabupaten Agam)“.

Hasil penelitian ini menjelaskan Pembangunan jalan dan terowongan Balingka Sianok merupakan salah satu upaya Pemerintah Propinsi Sumatera Barat untuk mengurai kepadatan lalu lintas pada ruas Jalan Padang-Bukittinggi yang sering mengalami kemacetan terutama pada saat libur. Jalan ini nantinya akan menghubungkan ruas jalan Sicincin-Malalak-Balingka (SIMAKA) dengan Kota Bukittinggi tepatnya di Ngarai Sianok. Dalam jangka panjang pembangunan ini diharapkan dapat merangsang pertumbuhan kegiatan perekonomian di sekitar wilayah yang terkena dampak. Dampak dari pembangunan jalan dan terowongan Balingka - Sianok telah mulai terasa sejak tahap perencanaan dengan adanya kegiatan pembebasan tanah.

Adapun tanah yang terkena dampak dari rencana pembangunan ini mayoritas merupakan tanah pusaka kaum berupa lahan pertanian, pandam pakuburan dan rumah gadang yang dikuasai secara komunal oleh kelompok kekerabatan dalam masyarakat hukum adat Minangkabau. Dalam adat Minangkabau tanah pusaka kaum adalah harta



pusaka tinggi yang tidak boleh diperjualbelikan atau dipindahtangankan tetapi hanya boleh digadaikan. Namun, nyatanya mayoritas masyarakat di Nagari Koto Panjang setuju untuk membebaskan tanah pusaka mereka. Meskipun demikian beberapa masyarakat meminta supaya tapak pembangunan jalan dialihkan menghindari pandam pakuburan dan rumah gadang.

Terdapat beberapa keberatan masyarakat terhadap pembebasan pandam pakuburan. Pertama, untuk memindahkan kuburan harus atas kesepakatan semua anggota kaum baik yang di kampung maupun di rantau karena yang dikubur di atas pandam pakuburan tersebut keluarganya juga banyak yang tinggal di rantau. Kedua, sulit mencari lahan untuk memindahkan kuburan tersebut yang dekat dengan lokasi sekarang. Ketiga, terkait dengan kepercayaan masyarakat bahwa memindahkan kuburan dianggap mengganggu roh yang ada di kuburan tersebut dan dapat membawa dampak yang buruk. Terakhir pandam pekuburan tersebut telah ada sejak lama sehingga tidak terdata lagi jumlah kuburan yang ada disana. Pembebasan rumah gadang juga mendapat penolakan dari pemiliknya. Alasannya rumah gadang tersebut merupakan milik bersama dan anggota keluarga yang memiliki rumah gadang ini banyak yang tinggal di rantau. Anggota keluarga yang tinggal di rantau tersebut tidak setuju untuk membebaskan rumah gadangnya karena rumah gadang tersebut adalah satu satunya rumah yang akan mereka tuju apabila mereka mudik. Selain itu, untuk membagi bagi hasil dari ganti kerugian juga akan sulit karena jumlah mereka sangat



banyak dan bagi mereka yang di kampung juga tidak bersedia untuk membebaskan rumah gadang tersebut karena takut dianggap menjual harta keluarga.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Burhanuddin pada tahun 2015 dengan judul “Penyelesaian Sengketa Konsolidasi Tanah Jalan By Pass Teluk Bayur-Bandara Internasional Minangkabau di Kabupaten Padang Pariaman”.

Hasil penelitian ini menyatakan Konsolidasi tanah pembangunan jalan By Pass Teluk Bayur-Bandara International Minangkabau di Kabupaten Padang Pariaman dimulai dari proses sosialisasi oleh pihak terkait, lalu peserta konsolidasi beserta panitia konsolidasi tanah membuat kesepakatan luas tanah yang akan dikonsolidasi. Kemudian peserta konsolidasi membuat pernyataan kepemilikan tanah, surat persetujuan konsolidasi dan pernyataan pelepasan hak, barulah konsolidasi dilaksanakan. Terakhir, peserta konsolidasi membuat surat permohonan hak milik atas tanah sebagai dasar bagi BPN Padang Pariaman menerbitkan sertipikat tanah konsolidasi yang akan dikembalikan.

Selanjutnya sengketa dan konsolidasi tanah pembangunan jalan By Pass Teluk Bayur-Bandara International Minangkabau di Kabupaten Padang Pariaman terjadi pada saat penerbitan sertipikat tanah, panitia konsolidasi tanah khususnya BPN Kabupaten Padang Pariaman tidak menunjukkan batasan-batasan tanah yang diterbitkan sertifikatnya tersebut, sehingga timbul sengketa antara pihak yang menguasai tanah dengan pihak yang diterbitkan sertifikatnya atas namanya.

Selanjutnya penyelesaian sengketa konsolidasi tanah dalam pembangunan jalan

By Pass Teluk Bayur- Bandara International Minangkabau di Kabupaten Padang Pariaman dilakukan melalui di luar dan di dalam pengadilan. Di luar pengadilan, penyelesaian sengketa telah melalui jalur negosiasi, namun tidak menghasilkan titik temu, sedangkan penyelesaian masalah melalui pengadilan, surat putusan nomor:

23/PDT.G/2011/PN.PRM tertanggal 20 Maret 2012 yang dikeluarkan oleh Pengadilan Negeri Padang Pariaman telah menyatakan bahwa penerbitan sertifikat atas tanah yang disengketakan telah melalui prosedur yang berlaku pada saat itu. Namun sampai sekarang putusan tersebut tidak terlaksana, sekarang telah dibentuk satgas oleh Pemkab Padang Pariaman yang bertugas menginventarisir data-data terkait konsolidasi tanah untuk jalan keluar penyelesaian sengketa.

Perbedaan penelitian yang akan penulis lakukan disini dengan penelitian terdahulu yang relevan adalah lokasi penelitian yang berbeda, baik seperti penelitian yang dilakukan Legi Nofajri maupun Burhanuddin. Daerah yang berbeda tentu mempunyai kondisi sosiologis yang berbeda. Waktu penelitian yang peneliti lakukan juga berbeda dengan penelitian sebelumnya karena mengingat perkembangan masyarakat yang selalu bergerak secara dinamis. Penelitian ini akan mencoba menjelaskan alasan masyarakat menempati bangunan permanen di tanah PT KAI di

Nagari Muaro Kecamatan Sijunjung.

## **1.6. Metode Penelitian**

### 1.6.1. Pendekatan Penelitian dan Tipe 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 katakata (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 PT KAI.

### **1.6.2. 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.

1. 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.

2. 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 jawaban sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Di bawah adalah tabel daftar nama informan pelaku dan pengamat dalam penelitian ini.

**Tabel 1.2 Informan Penelitian**

No	Nama	Umur	Agama	Pekerjaan	Lama Tinggal	Jarak bangunan dari rel keretaapi	Informan
1	Asnawati	55	Islam	Ibu Rumah Tangga	29 tahun	7 meter	Pelaku
2	Mukhtarudin	60	Islam	Pensiunan Tentara/Wiraswasta	20 tahun	8 meter	Pelaku
3	Fery	48	Islam	Wiraswasta	20 tahun	Di atas rel	Pelaku
4	Marabuyung	90	Islam	Wiraswasta	52 tahun	Di atas rel	Pelaku
5	Sarkeon	39	Islam	Wiraswasta	12 tahun	7 meter	Pelaku
6	Faisal	43	Islam	Wiraswasta	10 tahun	6 meter	Pelaku
7	Anwar Efendi	51	Islam	Kepala Jorong Subarang Ombak	-	-	Pengamat
8	Pendri	45	Islam	Asisten Manager Aset PT KAI Divre II	-	-	Pengamat

Sumber: *Data Primer, 2018.*

### 1.6.3. Data yang Diambil

Dalam sebuah penelitian, sumber data merupakan salah satu komponen yang paling vital. Sebab kesalahan dalam menggunakan dan memahami serta memilih



sumber data, maka data yang diperoleh juga menyimpang dari yang diharapkan. Oleh karenanya, penulis harus mampu memahami sumber data mana yang harus digunakan dalam penelitiannya

Data yang peneliti ambil atau dikumpulkan di lapangan ada dua macam yaitu data primer dan data sekunder. *Pertama*, data primer adalah data yang diperoleh dari tangan pertama, data ini diambil dari proses wawancara mendalam (*in-depth interview*), serta menggunakan wawancara tidak terstruktur, agar dalam memperoleh data atau informasi tidak terpaku dalam teks wawancara. Data yang diambil dari penelitian ini yaitu informasi-informasi dari informan yang berkaitan dengan pengetahuannya tentang alasan masyarakat menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI. *Kedua*, data sekunder. Data sekunder diperoleh untuk mendukung data-data primer. Data sekunder diperoleh dari sumber kedua yang merupakan pelengkap, meliputi buku-buku yang menjadi referensi terhadap penelitian yang diangkat tentang pembangunan, pembangunan partisipatif, jurnal, serta dokumen seperti contoh surat izin mendirikan bangunan di tanah milik PT KAI, ataupun perjanjian menempati bangunan di tanah milik PT KAI juga yang dapat menunjang tercapainya penelitian ini.

Data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini didapat dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS), Monografi Nagari Muaro, PT KAI Divre II, literatur-literatur hasil penelitian, buku, dan Draft Andal Rencana Pembangunan Rel Kereta Api Muara Kalaban-Muaro Sijunjung.



#### 1.6.4. Teknik dan Alat Pengumpulan Data

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan. Selanjutnya adalah data- data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Kata-kata dan tindakan yang diamati atau diwawancarai merupakan data utama yang dicatat melalui catatan tertulis atau melalui rekaman video atau audio dan pengambilan foto atau film (Moleong, 2001 : 112). Untuk memperoleh data dan informasi yang relevan sesuai dengan tujuan penelitian, maka dilakukan observasi wawancara mendalam.

##### a. Observasi

Teknik observasi adalah pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti dengan menggunakan panca indra. Dengan observasi kita dapat melihat, mendengar dan merasakan apa yang sebenarnya terjadi. Teknik observasi bertujuan untuk mendapatkan data yang dapat menjelaskan atau menjawab permasalahan penelitian.

Dalam pengumpulan data, peneliti berusaha mendapatkan data yang sesuai dengan keadaan di lapangan. Data yang diobservasi oleh peneliti berbentuk pengamatan langsung terhadap masyarakat yang menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI, selain itu peneliti juga mengobservasi topografi Nagari Muaro. Dalam observasi yang peneliti lakukan di Nagari Muaro, peneliti banyak menemukan bangunan di tanah milik PT KAI terkhusus di Jorong Subarang Ombak yang dimanfaatkan untuk berbagai macam kebutuhan seperti dijadikan rumah, sekolah, kantor maupun jasa seperti bengkel maupun bangunan rumah yang disewakan kepada masyarakat.

## b. Wawancara Mendalam

Wawancara yang peneliti lakukan terhadap informan adalah wawancara mendalam, karena peneliti ingin memberikan kesempatan kepada informan untuk bercerita apapun yang diketahuinya tentang pembebasan lahan untuk pembangunan rel kereta api, siapa saja pihak yang terlibat dalam membuat kesepakatan, bagaimana implementasi kesepakatan tersebut, dan lain – lain.

Wawancara berkualitas dapat dilakukan dengan memperhatikan faktor – faktor seperti (Afrizal, 2014 : 137-138):

### 1. Jenis kelamin pewawancara.

Perbedaan jenis kelamin pewawancara dengan orang yang diwawancarai dapat mempengaruhi kualitas data, terutama persoalan yang sensitif dari sudut pandang para informan

### 2. Perilaku wawancara.

Perilaku wawancara ketika proses wawancara dapat pula mempengaruhi kualitas informasi yang diperoleh dari para informan.

### 3. Situasi wawancara

Peneliti akan menyesuaikan diri dengan situasi para informan dan meminta persetujuan kepada informan di lokasi wawancara dan untuk meluangkan cukup waktunya untuk diwawancarai.

Validitas data merupakan hal yang sangat diperhatikan dalam penelitian kualitatif. Validitas data berarti bahwa data yang telah terkumpul dapat menggambarkan realitas yang ingin diungkapkan oleh peneliti.

Dalam validasi data, peneliti menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi berarti segitiga, tetapi tidak berarti informasi cukup dicari dari beberapa sumber saja. Prinsip triangulasi adalah informasi mestilah dikumpulkan atau dicari dari sumber-sumber yang berbeda agar tidak bias (Afrizal, 2014 : 168). Jadi data yang telah diperoleh peneliti akan dibandingkan dengan informan lain, apakah data yang diperoleh sudah benar atau terdapat perbedaan. Adanya triangulasi berguna untuk *crosscheck* informasi yang didapat dari informan penelitian.

Di dalam melakukan wawancara, peneliti membutuhkan instrumen untuk membantu peneliti mengingat proses wawancara yang dilakukan. Instrumen yang digunakan adalah alat tulis, kamera, *handphone* sebagai perekam suara, serta pedoman wawancara untuk mempermudah peneliti mengingat hal-hal apa saja yang ditanyakan kepada informan.

Berikut tabel teknik pengumpulan data dan sumber data yang dilakukan pada penelitian ini, sebagai berikut:

**Tabel 1.3**  
**Teknik Pengumpulan Data dan Sumber Data**

No	Tujuan Penelitian	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
1.	Mendeskripsikan cara bisa menempati bangunan permanen di tanah milik PT KAI.	1. Data primer : informan 2. Data sekunder : data tertulis di buku, surat perjanjian, monografi Nagari Muaro, data statistik Kecamatan Sijunjung.	1. Wawancara mendalam
2.	Mendeskripsikan pandangan warga tentang status kepemilikan tanah yang ditempati .	Data primer : informan Data sekunder : data tertulis di buku,acara, surat perjanjian ,monografi Nagari Muaro, data statistik Kecamatan Sijunjung.	1.Wawancara mendalam
3	Mendeskripsikan	Data primer : informan	

<p>Alasan warga tetap menetap di tanah milik PT KAI setelah sosialisasi pengaktifan rel kereta api kembali</p>	<p>Data sekunder : data tertulis di buku,acara, surat perjanjian ,monografi Nagari Muaro, data statistik Kecamatan Sijunjung.</p>	<p>1.Wawancara mendalam</p>
--	---	-----------------------------

### 1.6.5. 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 PT KAI.

### 1.6.6. Analisis Data

Menurut Miles dan Huberman (dalam Afrizal, 2014 : 178), analisis data merupakan kegiatan yang dilakukan selama penelitian atau dilakukan secara siklus, dimulai dari tahap satu sampai tiga, kemudian kembali ke tahap satu. Analisis selama pengumpulan data memberikan kesempatan pada peneliti untuk pulang balik antara memikirkan tentang data yang ada dan menyusun strategi guna mengumpulkan data.

Analisis data dalam penelitian kualitatif tidaklah suatu proses kuantifikasi data, melainkan suatu proses pengolahan data mentah berupa penuturan, perbuatan, catatan lapangan dan bahan-bahan tertulis lain yang memungkinkan peneliti untuk menemukan

hal-hal yang sesuai dengan pokok persoalan yang diteliti. Aktivitas-aktivitas seorang peneliti dalam menganalisis data dalam penelitian kualitatif dengan demikian, adalah menentukan data penting, menginterpretasikan, mengelompokkan ke dalam kelompok-kelompok tertentu dan mencari hubungan antara kelompok-kelompok. (Afrizal, 2014 : 175).

Dalam hal ini, analisis data yang dilakukan adalah analisis data Miles dan Huberman. Secara garis besar, Miles dan Huberman membagi analisis data dalam penelitian kualitatif ke dalam tiga tahap, yaitu :

1. Kodifikasi data

Tahap kodifikasi data merupakan tahap pekodean terhadap data. Penulis pada tahap ini memberikan tanda-tanda pada informasi yang diberikan oleh informan, sehingga informasi yang di dapatkan ialah informasi yang diharapkan memenuhi dan menjawab tujuan penelitian.

2. Penyajian data

Pada tahap ini peneliti mengelompokkan temuan yang didapatkan di lapangan, seperti pengelompokkan berdasarkan jawaban dari tujuan penelitian peneliti sendiri.

3. Penarikan kesimpulan

Tahap penarikan kesimpulan adalah suatu tahap lanjutan dimana pada tahap ini peneliti menarik kesimpulan dari temuan data. Ini adalah interpretasi peneliti atas temuan dari suatu wawancara atau sebuah dokumen. Setelah kesimpulan diambil, peneliti kemudian mengecek lagi kesahihan interpretasi data dengan cara mengecek ulang proses koding dan penyajian data untuk memastikan tidak ada kesalahan yang telah dilakukan.

#### **1.6.7. Proses Penelitian**

Pada penelitian ini peneliti melakukan wawancara mendalam kepada semua informan penelitian, yakni enam orang informan pelaku dan dua orang informan pengamat sekaligus untuk melakukan triangulasi data. Penelitian ini bisa dikatakan melalui proses yang cukup panjang, mulai dari mencari masalah dan judul dari penelitian ini. Pada awal Bulan Februari, peneliti melakukan observasi awal guna mendapatkan informasi tentang masalah yang terjadi tentang pembangunan rel kereta api di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung.

Sebelum peneliti terjun ke lapangan guna mencari informasi-informasi dan data, peneliti harus mengurus administrasi yaitu pengurusan surat turun ke lapangan dari kampus yang cukup menghabiskan waktu lama, yakni tiga minggu dikarenakan petinggi kampus sedang melakukan kegiatan di luar kampus. Baru pada tanggal 13 Desember 2018, peneliti baru mendapatkan surat izin untuk melakukan penelitian kelapangan. Setelah mendapatkan surat izin dari kampus untuk melakukan penelitian ke lapangan, peneliti juga harus mentaati administrasi di daerah Kabupaten Sijunjung,

awalnya cukup mudah selesai sehari, yakni mengurus ke Kesbangpol Kabupaten Sijunjung, Kantor Camat Sijunjung, dan Kantor Wali Nagari Muaro. Namun masalah terjadi sewaktu menemui Bapak Jorong Subarang Ombak, beliau mengatakan harus memiliki surat rekomendasi dari pihak PT KAI untuk melakukan penelitian di daerah Jorong Subarang Ombak. Sehingga peneliti balik lagi ke Padang mengurus surat rekomendasi tersebut ke Kantor PT KAI Divre II yang beralamat di Sawahan. Proses ini juga memakan waktu yang lama, setidaknya peneliti membuat tiga kali janji dengan Bapak Radit (Humas PT KAI Divre II) baru bisa mendapatkan surat rekomendasi tersebut.

Baru tanggal 25 Januari 2019 peneliti bisa melaksanakan interview dengan informan. Awalnya dengan Ibu Asnawati, perjumpaan dengan Ibu Asnawati diawali oleh informasi dari Bapak Jorong ketika peneliti menanyakan masyarakat yang tinggal di tanah PT KAI, dan Bapak Jorong menunjukkan rumahnya, akan tetapi peneliti hanya pergi sendiri tanpa di dampingi oleh kepala Jorong Subarang Ombak tersebut. Wawancara dengan Ibu Asnawati tergolong lancar, beliau juga ditemani oleh anaknya ketika menjawab pertanyaan. Namun di akhir wawancara, wawancara terganggu karena ada cucu beliau yang sedang menangis. Di akhir wawancara juga peneliti meminta mengambilkan dokumentasi kepada anaknya.

Sepulang wawancara di rumah Ibu Asnawati, wawancara dilanjutkan ke rumah Bapak Mukhtarudin, peneliti mendapatkan informan ini setelah menanyakan kepada Ibu Asnawati siapa yang patut untuk diwawancarai lagi. Kedatangan peneliti ke rumah



beliau, bertepatan dengan *orderan* galon air mineral, sehingga peneliti menunggu beliau sekitar 10 menit. Wawancara dengan beliau tergolong lancar dan beliau mampu menjawab pertanyaan-pertanyaan yang peneliti ajukan. Di akhir wawancara beliau tidak bersedia untuk diambil foto dirinya, namun beliau mengizinkan mengambil foto rumah yang beliau tinggali. Karena sudah hampir magrib, peneliti memutuskan melanjutkan penelitian esok hari.

Tanggal 26 Januari 2019, peneliti mengunjungi kembali lokasi penelitian, namun tidak menemukan satu orangpun informan yang sesuai dengan kriteria penelitian peneliti. Tanggal 27 Januari 2019, peneliti melakukan wawancara lagi, yakni dengan Bapak Fery, peneliti mendapatkan informan tersebut setelah beberapa kali keliling di daerah Stasiun KA Nagari Muaro. Bapak Fery sewaktu itu sedang menjaga warung miliknya, dan setelah peneliti menjelaskan maksud dan tujuan peneliti, beliau bersedia untuk diwawancara, wawancara dengan beliau dilakukan di warung miliknya, dan sempat terganggu karena ada beberapa kali orang yang belanja di warungnya tersebut, dan di akhir wawancara, peneliti meminta tolong kepada istrinya untuk mengambalikan foto guna dokumentasi penelitian.

Setelah melakukan wawancara dengan Bapak Fery, selanjutnya peneliti menanyakan siapa yang patut untuk diwawancarai tentu dengan pertimbangan sesuai dengan kriteria informan penelitian, Bapak Fery mengusulkan Bapak Marabuyung dan peneliti langsung ke rumahnya.

Bapak Marabuyung sedang mencuci mobil sewaktu peneliti ke rumahnya, ternyata Bapaak Marabuyung kenal dengan peneliti setelah dikenalkan oleh orangtua peneliti, dan beliau langsung tahu maksud dan tujuan peneliti. Meskipun sudah berumur 90 tahun, beliau masih bisa untuk diwawancarai karena suara dan pendengaran yang masih bagus dan ingatan beliau masih bisa mengingat pengalaman-pengalaman masa lampau, wawancara dengan beliau juga sangat interaktif, pada akhir wawancara, peneliti mengambil dokumentasi seperti foto dengan beliau, juga termasuk foto rumah beliau. Karena sudah sore dan peneliti rasa sudah mendapatkan data yang lengkap, peneliti melanjutkan penelitian selanjutnya dengan mewawancarai informan pengamat.

Pada tanggal 28 Januari 2018, setelah Magrib peneliti melanjutkan wawancara dengan Informan pengamat yakni dengan Bapak Jorong Subarang Ombak, Anwar Efendi. Peneliti sengaja datang malam hari karena mengetahui beliau pada siang hari bekerja di Kantor Bupati Sijunjung sebagai mandor. Wawancara pada saat itu sangat lancar, dikarenakan informan terbuka sebab peneliti sudah beberapa kali bertemu dengan beliau.

Untuk wawancara dengan informan pengamat lainnya, informan membuat janji dengan pihak Humas PT KAI Divre II, Radit. Pertemuan ini beberapa kali batal karena kesibukan bapak Radit. Beliau langsung memberikan rekomendasi supaya menemui pihak Aset PT KAI, tentu dengan bantuan Bapak Radit.

Pada tanggal 6 Februari 2019, Peneliti bertemu dengan Pendri, Asisten Manager Asset PT KAI Divre II di kantor PT KAI Sumatera Barat. Wawancara cukup lancar

meskipun beliau tampak tergesa-gesa menjawab karena sudah ada janji setelah pertemuan dengan peneliti. Setelah mendapatkan data yang diharapkan, peneliti mengakhiri wawancara pada hari itu.

Karena masih merasa kekurangan data, peneliti kembali kelapangan untuk mewawancarai informan. Bapak Sarkeon ialah informan selanjutnya, beliau diwawancarai di rumah beliau dan wawancara pada hari itu juga lancar, pada akhir wawancara peneliti meminta adiknya untuk mengambilkan foto guna keperluan dokumentasi. Setelah itu beliau merekomendasikan Bapak Faisal yang tidak jauh dari rumah Beliau untuk diwawancarai juga.

Setelah diantar oleh Adik dari Bapak Sarkeon, peneliti bertemu dengan Bapak Faisal, beliau mengizinkan wawancara asalkan tidak mengambil gambar dirinya. Wawancara dengan beliau bisa dikatakan lancar, namun kekurangan wawancara waktu itu tidak ada dokumentasi foto beliau, hanya rumah beliau saja. Setelah mendapatkan data yang peneliti rasa cukup, peneliti mengakhiri wawancara mendalam yang peneliti lakukan.

#### **1.6.8. Lokasi Penelitian**

Seperti yang telah dijelaskan pada latar belakang permasalahan, daerah yang dijadikan sebagai lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah Jorong Subarang Ombak, Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung. Alasan memilih lokasi ini yaitu tingkat masyarakat mendirikan bangunan permanen tinggi dibandingkan masyarakat yang

mendirikan bangunan semi pemanen dan kayu, dan Nagari Muaro adalah salah satu nagari yang terkena dampak yang cukup besar dalam pembangunan rel kereta api karena berada di pusat Kabupaten Sijunjung. Jorong yang dilewati oleh rel kereta api ada tiga yakni Jorong Subarang Ombak, Jorong Pulau Berambai dan Jorong Muaro

Gambok.

#### **1.6.9. Definisi Operasional Konsep**

1. Pengadaan tanah adalah setiap kegiatan untuk mendapatkan tanah dengan cara memberikan ganti rugi kepada yang melepaskan atau menyerahkan tanah, bangunan, tanaman dan benda-benda yang berkaitan dengan tanah.
2. 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.

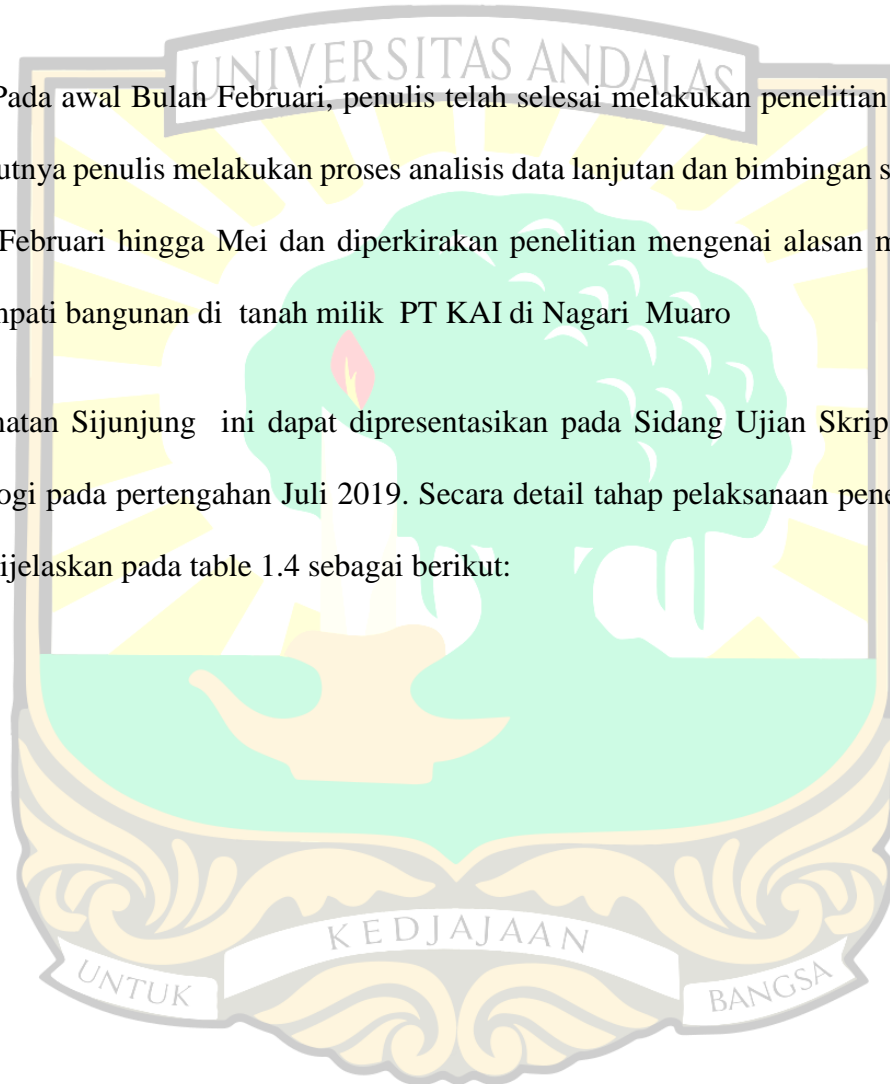
#### **1.6.10. Jadwal Penelitian**

Setelah peneliti melakukan bimbingan proposal pada bulan Juni dan Juli 2018, peneliti melaksanakan seminar proposal dalam bulan Agustus 2018. Selanjutnya, sebelum penulis turun ke lapangan, terlebih dahulu penulis mengurus surat izin penelitian yang dikeluarkan oleh Fakultas dan membuat pedoman wawancara (*interview guide*) yang dalam proses pembuatannya dibantu oleh Dosen Pembimbing.

Setelah persiapan pra-lapangan selesai, penulis melakukan penelitian lapangan yakni di Nagari Muaro kecamatan Sijunjung Kabupaten Sijunjung selama 4 bulan yang dimulai dari bulan November 2019. Proses penelitian lapangan juga disertai dengan proses analisis data.

Pada awal Bulan Februari, penulis telah selesai melakukan penelitian lapangan. Selanjutnya penulis melakukan proses analisis data lanjutan dan bimbingan skripsi dari bulan Februari hingga Mei dan diperkirakan penelitian mengenai alasan masyarakat menempati bangunan di tanah milik PT KAI di Nagari Muaro

Kecamatan Sijunjung ini dapat dipresentasikan pada Sidang Ujian Skripsi Jurusan Sosiologi pada pertengahan Juli 2019. Secara detail tahap pelaksanaan penelitian dan hasil dijelaskan pada table 1.4 sebagai berikut:



**Tabel 1.4**

### Jadwal Penelitian

No	Nama Kegiatan	2018							2019						
		Jun	Jul	Agus	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jul	
1	Bimbingan Proposal	■	■												
2	Seminar Proposal			■	■	■									
3	Pra Lapangan				■	■	■	■							
4	Penelitian Lapangan						■	■	■	■	■				
5	Analisis Data						■	■	■	■	■				
6	Bimbingan dan Penulisan Skripsi										■	■	■	■	
7	Ujian Skripsi														

